

ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช

รายงานฉบับนี้นำเสนอผลการศึกษา ประกอบด้วย ความเป็นมาของทำอากาศยาน รายละเอียดโครงการ โดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอากาศยาน การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 รายละเอียดดังนี้

1.1 ความเป็นมาของทำอากาศยาน

ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช เป็นทำอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ความจุอาคารผู้โดยสาร ขาเข้า 188 คนต่อชั่วโมง และขาออก 125 คนต่อชั่วโมง มีลานจอด โบอิง (Boeing) 737 จำนวน 2 ลาน เอทีอาร์ (ATR) 72 จำนวน 2 ลาน และลานจอดเฮลิคอปเตอร์ 2 ลาน มีเนื้อที่ประมาณ 1,814 ไร่ และเนื่องจากปริมาณผู้โดยสารที่ปรับตัวสูงขึ้น การย้ายฐานการบินของเซฟรอน และรายได้ของทำอากาศยานนครศรีธรรมราชก็ปรับตัวสูงขึ้นเป็นลำดับ ในขณะนี้จึงมีความพยายามที่จะผลักดันให้ทำอากาศยานนครศรีธรรมราชเป็นทำอากาศยานนครศรีธรรมราช

ปี 2528 จังหวัดนครศรีธรรมราชได้เปิดให้บริการทำอากาศยานกองทัพอากาศที่ 4 เป็นสนามบินพาณิชย์การชั่วคราว โดยมีบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ให้บริการในเส้นทางการบินสุราษฎร์ธานีมาয়ันนครศรีธรรมราช โดยใช้เครื่องบิน Short 360

ปี 2541 ทำอากาศยานพาณิชย์จังหวัดนครศรีธรรมราช เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการครั้งแรกเมื่อ วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2541 โดยมีบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท พีบีแอร์ จำกัด ให้บริการเส้นทางตรงจากกรุงเทพมหานคร มาয়ันนครศรีธรรมราช โดยมีนายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรี ในขณะนั้นเดินทางมาทำพิธีเปิด ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ในวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ.2543

ปี พ.ศ. 2551 เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และความยาวทางวิ่งปัจจุบันจะไม่สามารถรองรับเครื่องบินขนาด 250 ที่นั่ง เช่น Airbus 300-600 หรือใกล้เคียงได้ และบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ใช้เป็นฐานบินเฮลิคอปเตอร์เชื่อมต่อกับฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทย อากาศยานที่ใช้สำหรับขนส่งพนักงานและวัสดุอุปกรณ์ กรมการขนส่งทางอากาศ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) จึงมีแนวทางการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้น โดยตามประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภท และขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชนที่ต้องจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2535 กำหนดให้สนามบินพาณิชย์ ทุกขนาด จะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางอากาศ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) จึงได้จัดทำรายงานเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการโครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะผู้ชำนาญการ

พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 12/2551 เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2551 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบรายงานฯ ดังกล่าว โดยให้กรรมการขนส่งทางอากาศ (กรมทำอากาศยานในปัจจุบัน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือ ทส 1009.7/7952 ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2551 เป็นต้นมา

ปี 2556 ได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้ทำอากาศยานนครศรีธรรมราชเป็นสนามบินศุลกากรในลำดับที่ 10/1 ของข้อ 3 แห่งกฎกระทรวงกำหนดท่าหรือที่ สนามบินศุลกากร ทางอนุมัติด้านพรมแดน และด้านศุลกากร พ.ศ.2553 ลงวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2556 โดยนายกิตติรัตน์ ณ ระนอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ซึ่งมีผลให้ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช สามารถรับเที่ยวบินนำเข้าและส่งออกสินค้าจากต่างประเทศได้

ปี 2563 เนื่องจากทำอากาศยานนครศรีธรรมราช มีเที่ยวบินจำนวนมากให้บริการในแต่ละวัน และจำนวนผู้ใช้งานก็เพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งทางผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช และผู้อำนวยการทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ได้มีความพยายามผลักดันให้ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช เป็นทำอากาศยานนานาชาติ เพื่อรองรับกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครศรีธรรมราช การท่องเที่ยว และการใช้งานที่เพิ่มสูงขึ้นจากประชาชนในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาทำอากาศยานนครศรีธรรมราช โดยในเบื้องต้นจะมีการขยายทางวิ่งจากเดิม 2,100 เมตร เป็น 2,990 เมตร และจะมีการปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร ซึ่งปัจจุบันมีความคับแคบมาก

1.2 รายละเอียดโครงการ

1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของทำอากาศยาน

ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ตั้งอยู่ที่ ตำบลปากพูน ทางทิศเหนือของอำเภอเมืองนครศรีธรรมราช ทางด้านทิศตะวันออกของถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4103 ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ 25-30 ห่างจากอำเภอเมืองนครศรีธรรมราชประมาณ 14 กิโลเมตร ทำอากาศยานนครศรีธรรมราชมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1,814 ไร่ ลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ลุ่ม ตั้งอยู่ระหว่างทางหลวง 3 สาย ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 ทางทิศตะวันออกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4103 ทางทิศตะวันตก และถนนเทศบาล 8 ทางทิศใต้ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่รกร้าง นา ไร่ และสวนปาล์ม ด้านทิศตะวันออกมีพื้นที่ชุมชนที่มีการขยายตัวตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 และทางด้านทิศตะวันตกเป็นพื้นที่ชุมชนบ้านเกาะ และมีสถานที่อ่อนไหวรอบบริเวณพื้นที่ตั้ง ได้แก่ สถานศึกษาจำนวน 3 แห่ง ศาสนสถานจำนวน 3 แห่ง (รูปที่ 1.2.1-1)

1.2.2 องค์ประกอบของทำอากาศยาน

ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช มีพื้นที่ 1,814 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตตำบลปากพูน อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช อยู่ห่างจากตัวเมืองนครศรีธรรมราชไปทางทิศเหนือเป็นระยะทางประมาณ 12 กม. มีองค์ประกอบหลักภายในทำอากาศยาน ดังนี้ (รูปที่ 1.2.2-1)

(1) ทางวิ่ง (Runway) กว้าง 45 ม. ยาว 2,100 ม. ไหล่ทางกว้างข้างละ 7.5 ม.

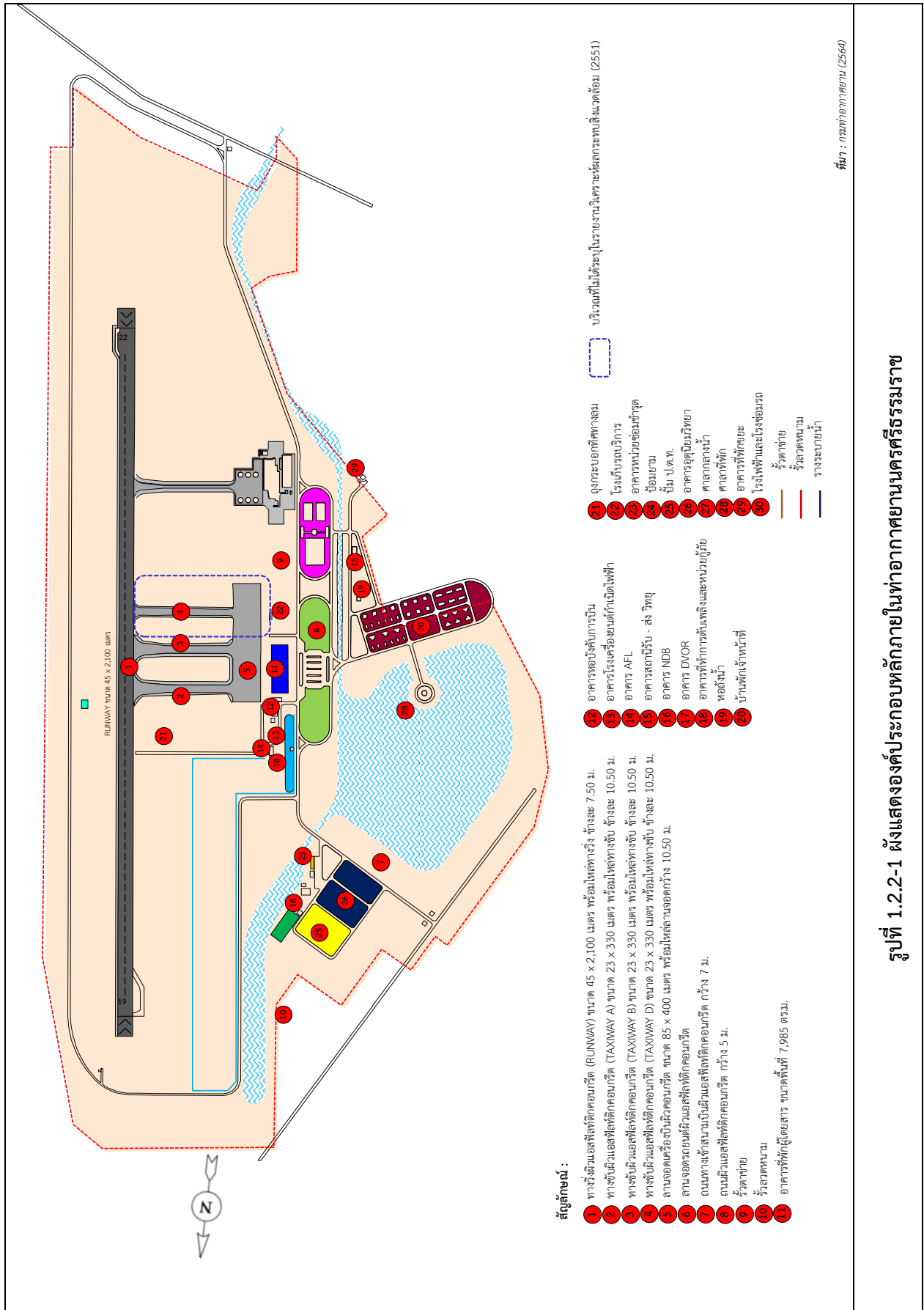
(2) ทางขับ (Taxi way) กว้าง 23 ม. ยาว 330 ม. ไหล่ทางกว้างข้างละ 10.5 ม.

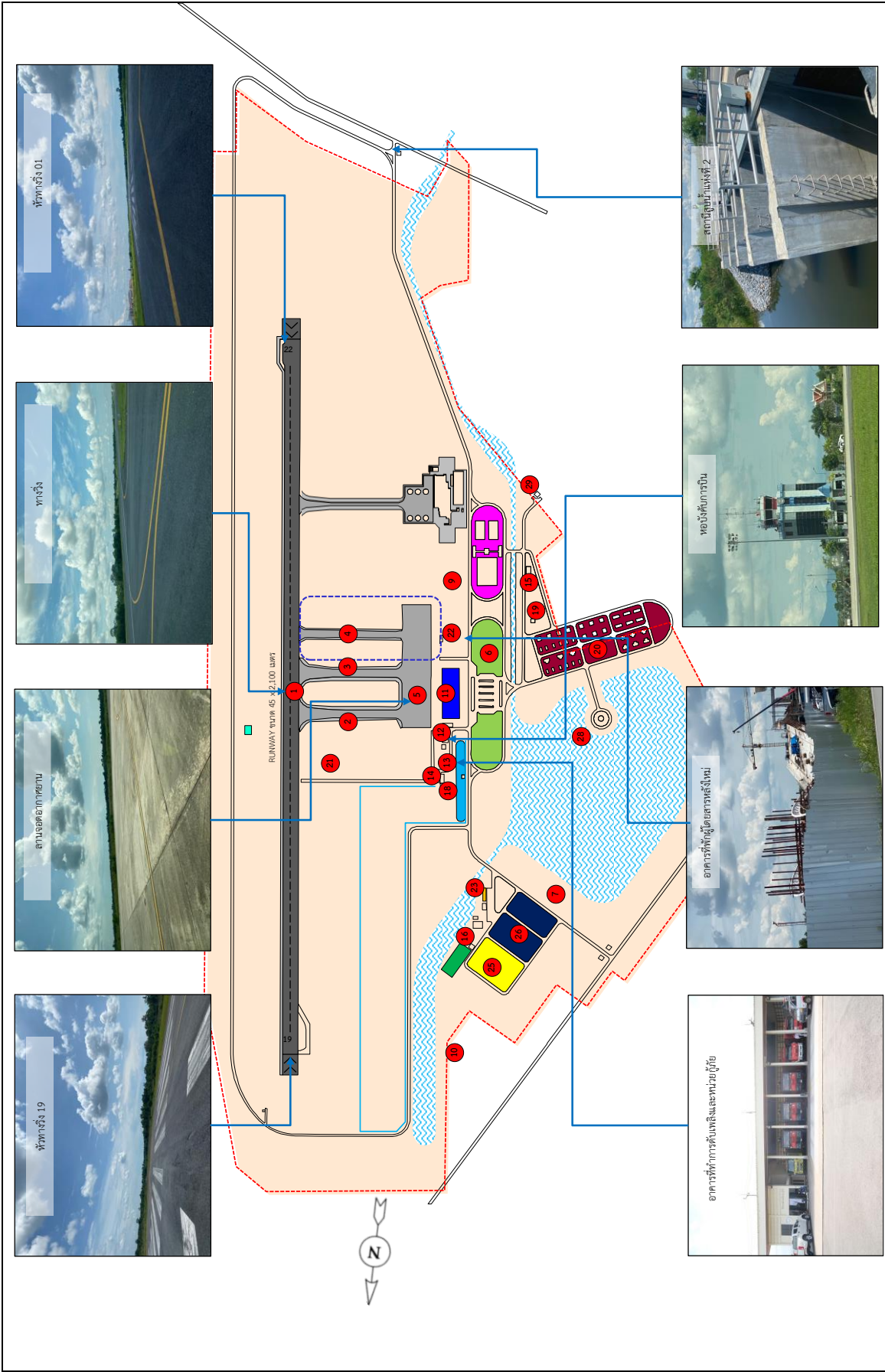
(3) ทางวิ่งเผื่อขนาด 45x60 ม.

(4) ลานจอดเครื่องบิน ขนาด 85x400 ม. พื้นที่ 34,000 ตร.ม. สามารถรองรับเครื่องบินได้ 9 ลำ พร้อมกัน

- (5) ทางเข้า-ออกสนามบิน
- (6) อาคารที่พักผู้โดยสาร มีพื้นที่รวม 7,985 ตร.ม.
- (7) หอบังคับการบิน
- (8) อาคารหน่วยกู้ภัยและดับเพลิง
- (9) โรงเก็บเครื่องจักรกล หน่วยบำรุงรักษา
- (10) บ้านพักอาศัยเจ้าหน้าที่







รูปที่ 1.2.2-1 ฟังแสดงองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ

ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศรายปีของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ปี 2554-2564 รวบรวมจากข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของกรมท่าอากาศยาน (www.airports.go.th, ธันวาคม 2564) โดยมีจำนวนเที่ยวบินขาออกเฉลี่ยปีละ 8,094 เที่ยวบิน จำนวนเที่ยวบินขาเข้าเฉลี่ยปีละ 8,094 เที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสารขาออกเฉลี่ยปีละ 572,384 คน ผู้โดยสารขาเข้าเฉลี่ยปีละ 570,384 คน จำนวนสินค้าขาออกเฉลี่ยปีละ 317,743 กก. และสินค้าขาเข้าเฉลี่ยปีละ 508,245 กก. ดังแสดงในตารางที่ 1.2.3-1

ตารางที่ 1.2.3-1 สถิติการให้บริการการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

ปี พ.ศ. 2554-2564

ปี พ.ศ.	จำนวน (เที่ยวบิน)			จำนวนผู้โดยสาร (คน)			สินค้า (กก.)		
	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม
2554	7,156	7,157	14,313	332,747	322,209	654,956	274,540	409,674	684,214
2555	7,756	7,759	15,515	366,768	359,090	725,858	259,251	434,959	694,210
2556	8,467	8,467	16,934	472,901	477,232	950,133	295,810	529,616	825,426
2557	9,411	9,411	18,822	559,747	553,102	1,112,849	398,828	824,286	1,223,114
2558	9,647	9,647	19,294	624,304	618,875	1,243,179	253,390	661,014	914,404
2559	9,428	9,426	18,854	753,479	749,984	1,503,463	240,630	869,065	1,109,695
2560	9,040	9,040	18,080	747,239	748,979	1,496,218	252,545	507,186	759,731
2561	8,502	8,502	17,004	747,478	743,295	1,490,773	295,744	337,899	633,643
2562	7,713	7,713	15,426	735,620	736,500	1,472,120	588,952	505	589,457
2563	7,602	7,599	15,201	674,877	665,521	1,340,398		-	500,047
2564	4,311	4,310	8,621	281,065	295,738	576,803	-	-	219,388
รวม	89,033	89,031	178,064	6,296,225	6,270,525	12,566,750	2,859,690	4,574,204	7,433,894
เฉลี่ย	8,094	8,094	16,188	572,384	570,048	1,142,432	317,743	508,245	741,212

ที่มา กรมท่าอากาศยาน (ธันวาคม 2564)

หมายเหตุ : - หมายถึง ไม่มีข้อมูล

1.2.4 เส้นทางการบินของสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ

สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชในปัจจุบัน ประกอบด้วย สายการบินภายในประเทศ 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ สายการบินไทยสมายด์ และสายการบินไทยเวียดเจ็ตแอร์ โดยมีเส้นทางการบินภายในประเทศทั้งหมด มีเส้นทางการบินกรุงเทพ (ดอนเมือง) - นครศรีธรรมราช จำนวน 5 เที่ยวบิน/วัน และเส้นทางการบินกรุงเทพ (สุวรรณภูมิ) - นครศรีธรรมราช จำนวน 5 เที่ยวบิน/วัน

1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ดังแสดงในรูปที่ 1.2.5-1 รายละเอียดดังนี้

(1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่รอบทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่เกษตรกรรม ได้แก่ ทางด้านทิศตะวันตกพบเป็นพื้นที่นาข้าว ยางพารา และปาล์มน้ำมัน ส่วนทางด้านทิศตะวันออก พบเป็นสวนมะพร้าวและมีการปลูกไม้ผล เช่น มะม่วง และมีไม้ยืนต้นอื่นขึ้นแซม

(2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

ลักษณะการตั้งบ้านเรือนของประชาชนในพื้นที่ ส่วนใหญ่มีการกระจายตัวของพื้นที่ชุมชนตามเส้นทางคมนาคมและมีกระจุกตัวเป็นกลุ่ม โดยพบชุมชนหนาแน่นในพื้นที่ตัวเมืองนครศรีธรรมราช ซึ่งอยู่ทางทิศใต้ของทำอาภาศยาน และมีการกระจุกตัวของชุมชนในบริเวณพื้นที่ชุมชนบ้านน้ำแคบ ตำบลอินคีรี อำเภอพรหมคีรี และชุมชนบางปู ตำบลปากพูน อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช และมีการกระจายตัวของชุมชนตามถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 401 โดยส่วนใหญ่เป็นร้านขายพันธุ์ไม้

(3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

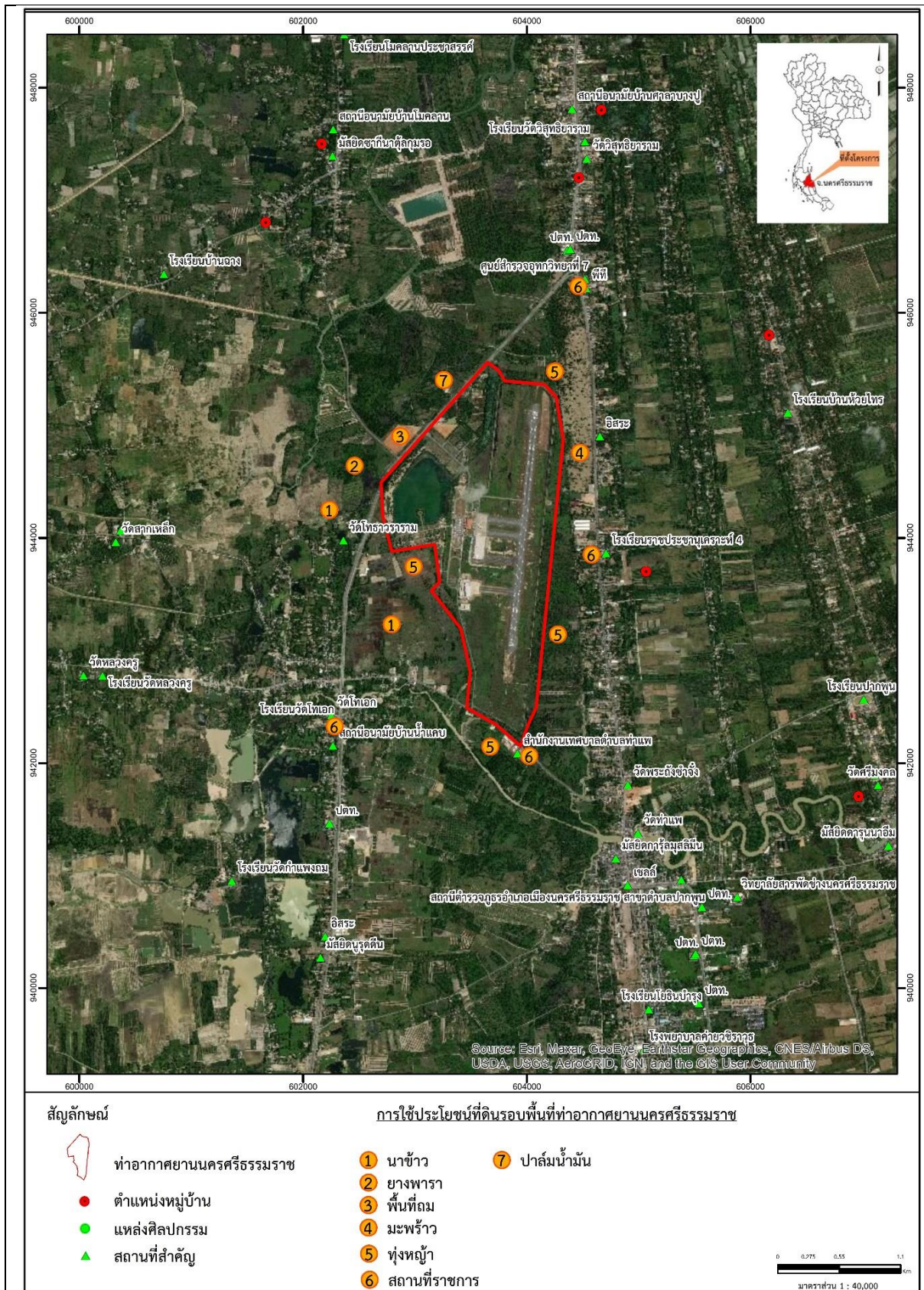
ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างชุมชนและเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดใกล้เคียง เส้นทางสายหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 401 (เชื่อมระหว่างจังหวัดสุราษฎร์ธานีกับจังหวัดนครศรีธรรมราช) และทางหลวงหมายเลข 4103 (ปากพูน – จังหูน) ถนนพวงค์ เป็นทางเลี้ยวเมืองนครศรีธรรมราชฝั่งตะวันตก

(4) พื้นที่แหล่งน้ำ

บริเวณโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช พบว่ามีอ่างเก็บน้ำของทำอาภาศยาน อ่างเก็บน้ำขนาดเล็กและบ่อเก็บน้ำใช้ของประชาชน

(5) พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่ว่างเปล่า

เนื่องจากพื้นที่ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช ดังนั้น จึงไม่พบพื้นที่ป่าในบริเวณใกล้เคียง พบเพียงพื้นที่ว่างและที่รกร้างของพื้นที่นาข้าวที่ไม่ได้ทำประโยชน์



รูปที่ 1.2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช

1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

(1) การใช้น้ำ

ปัจจุบันทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชมีแหล่งน้ำใช้จากบ่อน้ำธรรมชาติภายในทำอาภาศยานจำนวน 1 บ่อ โดยมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำด้วยระบบกรองก่อนจะสูบน้ำเข้าสู่ถังกักเก็บน้ำ เพื่อแจกจ่ายไปยังบริเวณอาคารที่อยู่ภายในทำอาภาศยาน

สำหรับแหล่งน้ำดิบเพลิงนอกจากจะใช้น้ำจากบ่อน้ำธรรมชาติแล้ว ภายในทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชมีบ่อน้ำขนาดใหญ่ 1 แห่ง ความจุประมาณ 450,000 ลบ.ม. จึงเป็นแหล่งน้ำสำรองเพื่อการดับเพลิงได้อย่างเพียงพอ

(2) การจัดการน้ำเสีย

อาคารที่พักผู้โดยสาร หลังจากอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ก่อสร้างแล้วเสร็จ อาคารที่พักผู้โดยสาร (ปัจจุบัน) จะใช้เป็นที่อาคารที่ประทับรับรอง ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารเป็นถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปสามารถรองรับน้ำเสียได้ 47.8 ลบ.ม. ประกอบด้วย

- ถังบำบัดน้ำเสียรวม แบบใช้อากาศเป็นตัวทำปฏิกิริยา (Household Sewage) จำนวน 4 ชุด สามารถรองรับน้ำเสียได้ 10 ลบ.ม./วัน/ชุด เกณฑ์การออกแบบระบบบำบัดสำหรับอาคารสำนักงาน สามารถรองรับน้ำเสียได้ 40 ลบ.ม./วัน สามารถรองรับ 600 คน รับน้ำเสียบริเวณห้องโถง 2 แห่ง ห้องน้ำสำหรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกอย่างละ 1 แห่ง

- ถังบำบัดน้ำเสียรวม แบบเกราะและกรองระบบไร้อากาศ จำนวน 1 ชุด สามารถรองรับน้ำเสียได้ 4.8 ลบ.ม./วัน ติดตั้งไว้สำหรับห้องน้ำในห้องรับรอง 1

- ถังบำบัดน้ำเสียรวม แบบใช้อากาศเป็นตัวทำปฏิกิริยา (Household Sewage) จำนวน 1 ชุด สามารถรองรับน้ำเสียได้ 3.0 ลบ.ม./วัน ติดตั้งไว้สำหรับห้องน้ำในห้องรับรอง 2

เนื่องจากทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้ดำเนินการปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร (ปัจจุบัน) ทำให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้มากขึ้นจากเดิม 300 คน/ชม. เป็น 450 คน/ชม. ส่งผลให้ต้องดำเนินการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียใหม่เพื่อให้สามารถรองรับกับปริมาณน้ำเสียที่ขึ้นจากจำนวนผู้เข้ามาใช้บริการทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช โดยติดตั้งเป็นระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณห้องน้ำฝั่งผู้โดยสารขาเข้าและขาออก อย่างละ 1 ชุด สามารถรองรับน้ำเสียได้ 8 ลบ.ม./วัน/ชุด โดยการทำงานจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก คือ ถังเกราะ ถังกรองไร้อากาศ และถังเติมอากาศชนิดมีตัวกลางยึดเกาะ

อาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ บ้านพักเจ้าหน้าที่ มีปริมาณน้ำเสียคิดเป็น ร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้ทั้งหมด หรือประมาณ 25.92 ลบ.ม./วัน การบำบัดน้ำเสียสำหรับบ้านพักเจ้าหน้าที่จะแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ บ้านพักอาศัย (บ้านเดี่ยวและบ้านแฝด) และอาคารพักอาศัย รายละเอียดดังนี้

- บ้านพักอาศัย (บ้านเดี่ยวและบ้านแฝด) ส่วนใหญ่เป็นน้ำเสียที่เกิดจากห้องน้ำ-ห้องส้วม โดยมีระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกราะ-บ่อซึม ของบ้านแต่ละหลัง สำหรับน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการซักผ้า ล้างจาน หรือการทำความสะอาด น้ำเสียดังกล่าวจะไหลลงรางระบายน้ำของทำอาภาศยาน

- อาคารพักอาศัย ส่วนใหญ่เป็นน้ำเสียที่เกิดจากห้องน้ำ-ห้องส้วม และบางส่วนมาจากกิจกรรมการซักผ้า ล้างจาน หรือจากการทำความสะอาด น้ำเสียที่เกิดขึ้นจะเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเติมอากาศ ขนาด 10 ลบ.ม. น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงสู่รางระบายน้ำของทำอาภาศยาน

(3) การจัดการขยะ

(1) แหล่งกำเนิด

ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ อาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่

(2) การจัดการ

การจัดการขยะมูลฝอยภายในท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช แยกออกเป็น 2 พื้นที่ ดังนี้

- บ้านพักเจ้าหน้าที่

ขยะที่เกิดขึ้นจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ จะมีการจัดตั้งขยะตั้งไว้ประจำบ้านพักและมีรถของเทศบาลตำบลปากพูนเข้ามาจัดเก็บ 1 ครั้ง/สัปดาห์

- อาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารประกอบ

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารประกอบ จัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยกระจายตามส่วนต่างๆ ของอาคาร โดยมีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะวันละ 1 ครั้ง ทั้งนี้ขยะมูลฝอยจะถูกนำไปกองรวบรวมไว้ที่อาคารพักขยะเพื่อรอรถของเทศบาลตำบลปากพูนมาจัดเก็บ 1 ครั้ง/สัปดาห์

(4) ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชได้จัดสร้างรางระบายอยู่สองฝั่งของคันป้องกันน้ำท่วมโดยมีการจัดสร้างถนนตรวจการณ์บนคันทำนบกั้น โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ระบบระบายน้ำแบ่งเป็น 2 พื้นที่ ได้แก่ บริเวณเขตพื้นที่การบิน (Air Side) และนอกเขตพื้นที่การบิน (Land Side) โดยทิศทางการไหลของน้ำผิวดินไหลจากทิศเหนือไปทิศใต้ เพื่อระบายน้ำลงสู่คลองแคบ กรณีเกิดเหตุการณ์น้ำท่วมพื้นที่บริเวณพื้นที่เขตการบิน (Air Side) จะถูกใช้เป็นพื้นที่หน่วงน้ำก่อนปล่อยออกนอกพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ทิศทางการไหลของน้ำภายในรางจะไหลจากทิศเหนือไปทางทิศใต้ โดยโครงการมีอาคารระบายน้ำและสถานีสูบน้ำจำนวน 2 แห่ง และอาคารระบายน้ำจำนวน 4 แห่ง กรณีน้ำท่วมภายในเขตพื้นที่การบินโดยระดับน้ำอยู่ต่ำกว่าพื้นทางวิ่ง (Runway) ระดับน้ำสูง 20 ซม. ทางโครงการจะดำเนินการเปิดปั๊มน้ำบริเวณอาคารระบายน้ำและสถานีสูบน้ำแห่งที่ 1 และ 2 เพื่อระบายน้ำออกนอกพื้นที่โครงการไปยังคลองแคบทางด้านทิศใต้ และหากพบว่าระดับน้ำสูง 25 ซม. จะดำเนินการเปิดประตูระบายน้ำบริเวณประตูระบายน้ำแห่งที่ 3 และ 4 พร้อมกับเปิดประตูระบายน้ำและปั๊มน้ำบริเวณสถานีสูบน้ำแห่งที่ 1 และ 2 เพื่อระบายน้ำออกนอกพื้นที่โครงการไปยังคลองแคบทางด้านทิศใต้

1.2.7 การจัดการด้านความปลอดภัย

(1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ทางวิ่งของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชปัจจุบันมีความยาว 2,100 ม. จัดเป็นสนามบินใน Aerodrome Code 4 ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่กำหนดให้สนามบินที่มีความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,800 เมตรขึ้นไป จัดเป็นสนามบินใน Aerodrome Code 4 เขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินนครศรีธรรมราช ในท้องที่อำเภอท่าศาลา อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช และอำเภอพรหมคีรี จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2542

(2) ความปลอดภัยในทำอาภาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่ทำอาภาศยาน เพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปสำรวจพร้อมทำบันทึกสถิติที่พบในทำอาภาศยานให้แต่ละวัน หากเกิดเหตุการณ์อาภาศยานชนนกจะมีการจัดทำรายงานบันทึกทุกครั้ง สำหรับบริเวณทางเข้า-ออกทำอาภาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรแก่ผู้ที่เข้ามาใช้บริการทำอาภาศยานในช่วงเวลาที่อาภาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่างๆ และมีห้องควบคุมโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่างๆ ภายในสนามบิน

(3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำเดือนของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง และฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

2. การฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ (Half Scale Exercise) ทุก 6 เดือน (ยกเว้นในปีที่มีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ) หรือแล้วแต่จะกำหนดเพื่อทดสอบประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เป็นการฝึกซ้อมในสนามจริงโดยใช้บุคคลและยานพาหนะตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้จะเป็นการฝึกซ้อมเฉพาะเจ้าหน้าที่ประจำทำอาภาศยาน

3. การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) กำหนดอย่างน้อย 2 ปี/ครั้ง เป็นการฝึกซ้อมตามการฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ แต่จะมีบุคคลและหน่วยงานภายนอกเข้าร่วมด้วยทั้งหน่วยงานเอกชนและหน่วยงานราชการ

1.3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ตามที่ระบุไว้ในรายงานรายงานเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีมติเห็นชอบรายงานฯ ตามหนังสือ ทส 1009.7/7952 ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2551 แสดงดังตารางที่ 1.3-1

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1) ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทำอากาศยานนครศรีธรรมราชที่ได้รับความเห็นชอบแล้วอย่างเคร่งครัด	- กรมทำอากาศยานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้อำนาจไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการของโครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของบริษัท เซพรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด	-ไม่มี	-
2) ให้ผนวกข้อมูลสรุปความคิดเห็นและมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากประเด็นการรับฟังความเห็นชอบของประชาชนมากำหนดไว้ในรายงานฯ	- บริษัทที่ปรึกษาที่จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการของโครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ของบริษัท เซพรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ทำอากาศยานนครศรีธรรมราชได้นำข้อมูลสรุปความคิดเห็น และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้จากประเด็นการรับฟังความเห็นของประชาชนมากำหนดไว้ในรายงานฉบับสมบูรณ์และได้นำมากำหนดเป็นมาตรการไว้แล้วในหัวข้อเศรษฐกิจ-สังคม	-ไม่มี	-
3) ต้องกำกับดูแลและควบคุมให้บริษัท เซพรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด ในการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ของบริษัท เซพรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ของกรมทำอากาศยานอย่างเคร่งครัด	- กรมทำอากาศยานได้ทำข้อตกลงกับบริษัท เซพรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด	-ไม่มี	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4) ต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน (ปีละ 2 ครั้ง)	<p>- ในปี 2565 กรมทำอาภาศยานได้มอบหมายให้บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ตรวจสอบการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและทำการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงาน พร้อมทั้งเป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p> <p>- ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องหลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาต จะต้องจัดทำเมื่อได้รับใบอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจกรรมแล้ว พ.ศ. 2561 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนพิเศษ 3ง วันที่ 4 มกราคม 2562 กำหนดให้กรมทำอาภาศยาน จัดส่งรายงานดังกล่าวให้แก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งเป็นหน่วยงาน</p>	- ไม่มี	-


ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	อนุญาตโดย กพท. จะนำส่งรายงานดังกล่าว แก่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดนครศรีธรรมราช (ทสจ.) และทสจ. จะเป็นผู้นำรายงานส่ง สผ. ต่อไป โดยกรมทำอาภาศยานดำเนินการส่งรายงานฯ ฉบับล่าสุดของโครงการเมื่อธันวาคม พ.ศ. 2564		
5) หากกรมทำอาภาศยาน จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ หรือที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้กำหนดไว้ตามที่ได้รับความเห็นชอบรายงานฯ นั้น กรมทำอาภาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	<p>- ปัจจุบันทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการโดยแบ่งเป็น</p> <p><u>โครงการที่ดำเนินการแล้ว</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • คั่นทางและระบบป้องกันน้ำท่วมพร้อมถนนตรวจการบนคันป้องกันน้ำท่วมรอบพื้นที่โครงการ • อาคารที่พักอาศัย <p><u>โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังปัจจุบัน) • ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังใหม่) และลานจอดรถยนต์ 	- ปัจจุบันกรมทำอาภาศยาน ได้จัดทำรายงานเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณา	-
6) หากพบว่าการก่อสร้างและดำเนินการโครงการทำให้มีผลกระทบมีต่อสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทำอาภาศยาน รวมทั้งบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างจะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ	- การดำเนินการที่ผ่านมาของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ได้รับการร้องเรียนจากโรงเรียนเทศบาลตำบลท่าแพ เรื่องผลกระทบจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของเครื่องบินทำให้หลังอาคารเรียนพังเสียหาย		-

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์
 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
สิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อให้ ข้อเสนอแนะหรือร่วมกันพิจารณาหาแนวทางในการแก้ไข ปัญหาต่อไป	- เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานได้ลงพื้นที่เพื่อทำความเข้าใจ และ นำเรื่องร้องเรียนดังกล่าวเสนอกรมท่าอากาศยานเพื่อ ดำเนินการแก้ไขต่อไป		
1. เสียง 1.1 กำหนดมาตรฐานการควบคุมเวลากิจกรรมการบิน โดยหลีกเลี่ยงกิจกรรมการบินในเวลากลางคืน (หลังเวลา 22.00 น.) ยกเว้นเมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรือจำเป็น โดยต้องบันทึก เหตุผลและความจำเป็นและรายงานให้กับสำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในรายงาน ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมประจำปี	- มีสายการบินให้บริการจำนวน 7 เที่ยวบิน/วัน โดยมีสายการ บินให้บริการจำนวน 4 สายการบิน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และ สายการบินไทยเวียตเจ็ท โดยเที่ยวบินแรกที่มาถึงท่าอากาศยาน เป็นเที่ยวบินของสายการบินไทยเวียตเจ็ท โดยมาถึง ท่าอากาศยานในเวลา 07.55 น. และเที่ยวบินสุดท้ายที่ ออกจากท่าอากาศยานเป็นเที่ยวบินของสายการบินไทยไล อ้อนแอร์ ออกจากท่าอากาศยานในเวลา 19.20 น. ดังนั้น สาย การบินพาณิชย์ที่เข้ามาให้บริการท่าอากาศยานปัจจุบันเป็น เที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันทั้งหมด - ช่วงเวลาการบินของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจ และผลิต จำกัด อยู่ในช่วง 07.00-18.00 น. แต่อาจมี เที่ยวบินฝึกซ้อมที่ทำการบินนอกเหนือจากเวลาดังกล่าว แต่จะไม่เกินเวลา 21.00 น.	- ไม่มี	-


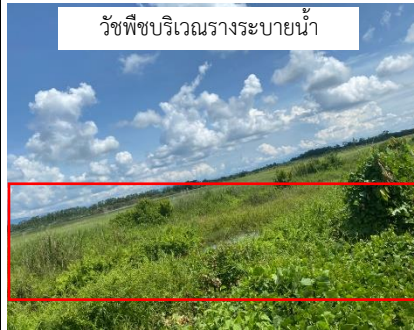
**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์
 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1.2 การออกแบบอาคารที่พักผู้โดยสารหรืออาคารที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตที่ใช้สำหรับเป็นสถานที่ทำงาน ควรใช้วัสดุป้องกันหรือลดระดับเสียง	- ปัจจุบันทำอากาศยานนครศรีธรรมราช มีการก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารขาออก และก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังใหม่) โดยอาคารดังกล่าวจะใช้วัสดุป้องกันหรือลดระดับเสียงตามที่มาตรการกำหนด	- ไม่มี	การก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร 
1.3 กำหนดมาตรการส่งเสริมให้มีการลดเสียงในระบบปฏิบัติการบิน โดยให้ยกระดับความสูงของเครื่องบินก่อนที่จะออกจากพื้นที่ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช	- ทำอากาศยานนครศรีธรรมราชมีส่วนร่วมในการบินขึ้น-ลงที่หัวทางวิ่งหมายเลข 19 และ 01 ร้อยละ 50 เท่ากัน - ทำอากาศยานนครศรีธรรมราชได้ประสานขอความร่วมมือกับสายการบินให้ดำเนินการยกระดับความสูงของเครื่องบินก่อนที่จะออกจากพื้นที่ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงที่เกิดจากระบบปฏิบัติการบิน - ในส่วนของบริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้กำหนดระดับความสูงในการบินของเครื่องบิน Sikorsky 76D ให้นักบินบินออกและไต่ระดับไปถึงที่ความสูงประมาณ 3,000 ฟุต และบินกลับที่ความสูงประมาณ 4,000 ฟุต ที่ระดับความสูงจากพื้นดินบริเวณชายฝั่ง ส่วน	- เนื่องจากในทางปฏิบัติด้านการบินอากาศยานจะทำการยกระดับความสูงของอากาศยานก่อนออกจากพื้นที่ทำอากาศยาน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงที่เกิดจากระบบปฏิบัติการบิน ในโครงการปรับปรุงขยายทำอากาศยานนครศรีธรรมราชควรยกเลิกมาตรการเพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการในปัจจุบัน	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	เครื่อง Sikorsky 92A (S92A) บินออกที่ความสูงประมาณ 5,000 ฟุต และบินกลับที่ความสูงประมาณ 6,000 ฟุต ที่ระดับความสูงจากพื้นดินบริเวณชายฝั่ง ส่วนการซ่อมฝักบินจะทำการบินที่ระดับไม่ต่ำกว่า 1,500 ฟุต เพื่อลดผลกระทบทางเสียงที่อาจมีต่อชุมชนใกล้เคียง		
1.4 ให้ประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อประเมินค่า NEF ทุก 2 ปี	<ul style="list-style-type: none"> - กรมท่าอากาศยานประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อประเมินค่า NEF ทุกปี - โดยใช้แบบจำลอง Aviation Environmental Design Tool (AEDT) และใช้ข้อมูลสถิติชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินทั้งหมดในปี 2565 ในการประเมิน - พบว่า แนวเส้น NEF อยู่ในขอบเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน 		-


ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>2. อุทกวิทยา การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</p> <p>2.1 ทำการตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ไหลทางวัง คุระบายน้ำตลอดแนวทางวังของอาภาศยาน ภายในทำอาภาศยานไม่ให้กีดขวางการระบายน้ำ</p>	<p>- ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้ทำการตัดหญ้าบริเวณไหลทางวังเป็นประจำอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง หรือหากความสูงหญ้าเกินกว่าที่กำหนดจะเข้าทำการตัดหญ้าและวัชพืชก่อนถึงเวลาทันที</p> <p>- บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ทำการตัดหญ้าและวัชพืชบริเวณไหลทางขับ คือในพื้นที่บริเวณศูนย์กลางขนส่งทางอากาศทุก 3 เดือน</p>	<p>- ให้ตรวจสอบระบบระบายน้ำอย่างต่อเนื่อง หากมีวัชพืชขึ้นปกคลุมหรือต้นเขินให้ดำเนินการขุดลอกเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำ และให้ทำการตรวจสอบและตัดหญ้าบริเวณไหลทางวังอย่างต่อเนื่อง</p>	 
<p>2.2 ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำ และคันทำนบให้อยู่ในสภาพใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพสามารถระบายน้ำได้ดี ไม่มีน้ำท่วมขังในคุระบาย</p>	<p>- ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชดำเนินการขุดลอกกระบายระบายน้ำครั้งสุดท้ายในเดือนพฤษภาคม 2564</p>	<p>- การดำเนินงานที่ผ่านมาของทำอาภาศยานไม่พบปัญหาเรื่องการระบายน้ำภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน</p>	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	<ul style="list-style-type: none"> - ส่วนการดำเนินงานของ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด มีการตรวจสอบและกำจัดวัชพืชอยู่เสมอเพื่อไม่ให้หลุดดินและขวางท่อระบายน้ำอยู่เสมอ - อย่างไรก็ตามจากการตรวจสอบพบว่ามีระบบระบายน้ำบางส่วนที่มีวัชพืชขึ้นปกคลุม และมีน้ำท่วมขัง จะพบเฉพาะในช่วงฤดูฝน 		
2.3 ดำเนินการขุดลอกและกำจัดวัชพืชที่ขึ้นอยู่ภายในระบบระบายน้ำทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยให้ดำเนินการก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูฝน	<ul style="list-style-type: none"> - ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชมีการกำจัดวัชพืชภายในระบบระบายน้ำ ดำเนินการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง การขุดลอกกระบบระบายน้ำจะดำเนินการบางส่วนที่มีการตื่นเงิน - บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด มีการตรวจสอบดูแลและกำจัดวัชพืช เพื่อไม่ให้หลุดดินและขวางท่อระบายน้ำ โดยดำเนินการพร้อมกับการกำจัดวัชพืช (ทุก 3 เดือน) 	- เนื่องจากติดขัดเรื่องงบประมาณของกรมทำอาภาศยานจึงไม่สามารถดำเนินการตามที่มาตรการกำหนดไว้ แต่จากการดำเนินการของกรมทำอาภาศยานที่ผ่านมาได้มีการกำจัดกำจัดวัชพืชและตัดหญ้าบริเวณรางระบายน้ำเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของน้ำ	-
2.4 ในการพัฒนาโครงการจะทำการก่อสร้างท่อลอด 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณทางเข้า-ออกโครงการและบริเวณลานขับขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.2 ม. เพื่อระบายน้ำจากรางระบายน้ำภายในทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้เพียงพอ	- ดำเนินการก่อสร้างท่อลอด 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณทางเข้าออกโครงการและบริเวณลานขับ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.2 ม. แล้วตามที่มาตรการกำหนด	- เนื่องจากทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้ดำเนินการก่อสร้างท่อลอดบริเวณทางเข้า-ออกโครงการ และบริเวณลานจอดอาภาศยาน แล้วและการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชมี	

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2.5 จัดให้มีบ่อหน่วงน้ำจำนวน 2 บ่อ ขนาดบ่อละประมาณ 2,700 ลบ.ม. ปริมาตรรวม 5,400 ลบ.ม. เพื่อรองรับน้ำฝนกับน้ำเสียที่ผ่านบำบัดแล้ว และควบคุมให้ปริมาณการระบายน้ำอยู่ในอัตราเดิมของพื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> - บ่อหน่วงน้ำสำหรับรองรับน้ำจากพื้นที่อาคารต่างๆ ได้แก่ สระน้ำด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสารทางด้านทิศตะวันตก ขนาด 150 ลบ.ม. รับน้ำเสียจากพื้นที่การบินและสระน้ำทางทิศตะวันตกของพื้นที่โครงการ ขนาด 450,000 ลบ.ม. รับน้ำจากคลองสาขาของคลองปากพยิง และน้ำภายในพื้นที่โครงการ โดยทางทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้ทำการขุดลอกเพื่อให้อัตราการระบายน้ำและความจุบ่อคงเดิม - สำหรับบ่อหน่วงน้ำ จำนวน 2 บ่อ ของบริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ตั้งอยู่บริเวณทางด้านทิศใต้และทิศเหนือของศูนย์ขนส่งทางอากาศของบริษัท โดยมีขนาดความจุของบ่อ 2,700 ลบ.ม. และ 5,400 ลบ.ม. ตามลำดับ 	<ul style="list-style-type: none"> - ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้ดำเนินการก่อสร้างบ่อหน่วงน้ำขนาด 150 ลบ.ม. ทางด้านทิศตะวันตกของอาคารที่พักผู้โดยสาร (ปัจจุบัน) และของ บริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้ดำเนินการสร้างบ่อหน่วงน้ำขนาดความจุของบ่อ 2,700 ลบ.ม. และ 5,400 ลบ.ม. แล้ว นอกจากนี้การปรับปรุงขยายทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้มีการออกแบบระบบระบายน้ำโดยมีการหน่วงน้ำในรางระบายน้ำ ควรยกเลิกมาตรการดังกล่าว 	 <p>สระน้ำบริเวณศาลากลางน้ำ</p>
3. คุณภาพน้ำ 3.1 ให้ดำเนินการขุดลอกบ่อพักน้ำทั้งขนาดความจุ 150 ลบ.ม. ไม่ให้มีสภาพตื้นเขิน และวัชพืชขึ้นปกคลุม	<ul style="list-style-type: none"> - ทำการขุดลอกบ่อพักน้ำทั้ง (ศาลากลางน้ำ) ในปัจจุบันไม่มีสภาพตื้นเขินหรือวัชพืชขึ้นปกคลุม - บริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้ดำเนินการจัดการวัชพืชรอบบ่อพักน้ำ และได้ว่าจ้างให้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-


ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	เอกชนมาตัดหญ้าและวัชพืชบริเวณรอบบ่อพักน้ำเป็นประจำ เดือนละ 1 ครั้ง		
3.2 จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบดูแลด้านการจัดการน้ำเสียเพื่อดูแลและควบคุมการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการให้ใช้งานได้ตลอดเวลา	<ul style="list-style-type: none"> - ในส่วนของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบดูแลด้านการจัดการน้ำเสียและควบคุมการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย - ในส่วนของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้ว่าจ้างบริษัทเอกชนเป็นผู้ดูแลจัดการเกี่ยวกับระบบจัดการน้ำเสียของโครงการทั้งหมด 	- ไม่มี	-
<p>3.3 ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารสำนักงานของกรมท่าอากาศยาน และอาคารสำนักงานและจากการล้างเครื่องบิน และจากการเติมน้ำมันของ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด จะต้องปฏิบัติเพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียมีประสิทธิภาพที่สำคัญมีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีการบำรุงรักษาและควบคุมการทำงานให้ระบบบำบัดมีประสิทธิภาพและสามารถบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ได้ตามมาตรฐานที่กำหนด - น้ำทิ้งสารอินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก เช่น พลาสติก ผ่าอนามัย นอกจากจะทำให้ส้วมเต็มก่อนกำหนดแล้ว ยังอาจเกิดการอุดตันในท่อระบาย 	<ul style="list-style-type: none"> - ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรับผิดชอบและจัดการน้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสีย โดยน้ำเสียส่วนใหญ่ภายในท่าอากาศยานเกิดจากน้ำทิ้งในห้องน้ำ-ห้องส้วม ส่วนบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้ว่าจ้างให้บริษัทเอกชนเข้ามาดูแลระบบบำบัดน้ำเสียโดยน้ำเสียที่เกิดขึ้น เกิดจากน้ำทิ้งในห้องน้ำและน้ำเสียจากการล้างเฮลิคอปเตอร์ - ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช และบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้มีการจัดภาชนะรองรับขยะในบริเวณห้องน้ำเพื่อป้องกันการอุดตันในท่อบริเวณนี้ และติดป้ายขอความร่วมมือผู้ที่เข้ามาใช้บริการ 	- ไม่มี	


ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> กรณีน้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงและราดส้วมไม่ลง ให้ตรวจสอบการระบายน้ำหรือประสิทธิภาพของบ่อเกรอะ บ่อซึม ทันที ตรวจสอบบ่อดักไขมันออกอย่างสม่ำเสมอ จะต้องกำหนดให้ผู้ประกอบการร้านอาหารทำความสะอาดพื้นที่ร้านอาหารทุกวัน ให้ร้านอาหารคัดแยกเศษอาหารออกจากภาชนะก่อนล้างทุกครั้งเพื่อมิให้ปะปนกับน้ำทิ้ง โดยให้แยกใส่ภาชนะรองรับขยะ น้ำเสียของโครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์หลังผ่านการบำบัดแล้ว ระบายลงสู่บ่อหน่วงน้ำด้านทิศใต้และทิศเหนือของโครงการ ก่อนระบายออกสู่คลองระบายน้ำของทำอาภาศยาน ซึ่งที่จุดระบายน้ำออกสู่คลองของทำอาภาศยานทั้งสองแห่งจะมีการติดตั้งวาล์วควบคุม เพื่อเป็นมาตรการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน 	<ul style="list-style-type: none"> ภายในทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชไม่ทิ้งกระดาษทิชชู และผ้าอนามัยลงในชักโครก ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้มอบหมายให้แม่บ้านทำการดักไขมันสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ส่วนบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด มีฝ่ายดูแลอาคารและสถานที่เป็นผู้ดูแลจัดการบ่อดักไขมันทั้งหมด กำหนดให้ผู้ประกอบการร้านอาหารทำความสะอาดพื้นที่ร้านอาหารทุกวัน ทั้งทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชและบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ร้านค้าภายในทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช และบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัดมีการคัดแยกเศษอาหารออกจากภาชนะก่อนล้างทุกครั้ง และผู้ประกอบการร้านค้า จะต้องนำขยะไปทิ้งภายนอกโครงการเองทั้งหมด น้ำเสียหลังผ่านการบำบัดของศูนย์ขนส่งทางอากาศจะระบายลงสู่บ่อหน่วงน้ำจำนวน 2 บ่อ ก่อนระบายออกสู่คลองระบายน้ำของทำอาภาศยานและบริเวณจุดระบายน้ำมีการติดตั้งวาล์วควบคุมเพื่อเป็นมาตรการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน 		
3.4 กำหนดให้มีการดักขยะและบ่อดักไขมันจากบ้านพักพนักงานของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชก่อนระบายลงสู่	<ul style="list-style-type: none"> บ้านพักเจ้าหน้าที่ที่มีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว และบ้านแฝดระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกรอะกรองไร้อากาศ ไม่มีบ่อ 	<ul style="list-style-type: none"> ให้กรมทำอาภาศยานดำเนินการสร้างบ่อดักไขมันบริเวณบ้านพักพนักงาน 	-


ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
คลองระบายน้ำ	ดักไขมัน สำหรับอาคารที่พักเจ้าหน้าที่ จำนวน 2 อาคาร ขนาด 24 ยูนิต มีการติดตั้งบ่อดักไขมันก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย		
4. ทรัพยากรสัตว์ป่า 4.1 ทำการตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ไหล่ทางวังของอาภาศยาน คุระบายน้ำ ภายในทำอาภาศยาน ไม่ให้เป็นแหล่งอาหารหรือที่อยู่อาศัยของนก และสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเก็บเศษหญ้าที่ตัดแล้วไปกำจัดเพื่อป้องกันนกนำเศษหญ้าไปทำรัง	- ทำการตัดหญ้าบริเวณไหล่ทางวังเป็นประจำอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง - การกำจัดวัชพืชในคุระบายน้ำสามารถดำเนินการได้ในช่วงฤดูแล้ง แต่อย่างไรก็ตามจากการตรวจสอบยังคงพบว่ามีวัชพืชขึ้นปกคลุมบริเวณคุระบายน้ำภายในทำอาภาศยาน	- ให้ตรวจสอบรางระบายน้ำอย่างต่อเนื่อง หากมีวัชพืชขึ้นปกคลุมหรือตันขึ้นให้ดำเนินการขุดลอก	
4.2 ต้นไม้ภายในบริเวณทำอาภาศยาน ต้องตัดแต่งเรือนยอดให้โปร่ง ความสูงไม่เกิน 6 ม. และแผ่กิ่งก้านสาขาไม่เกิน 5 ม. เพื่อลดการใช้เป็นแหล่งอาศัยเกาะนอนหรือสร้างรังของนก	- ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้จ้างให้ผู้รับเหมาเข้ามาตัดตกแต่งเรือนยอด และความสูงของต้นไม้ให้ไม่เกิน 6 ม. และแผ่กิ่งก้านสาขาไม่เกิน 5 ม. - บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด มีการตรวจสอบดูแลพร้อมทั้งการกำจัดวัชพืชและต้นไม้ภายในพื้นที่ทุก 3 เดือน	- ไม่มี	

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4.3 ภายในพื้นที่ทำอาภาศยานต้องไม่มีกองขยะกลางแจ้งเพื่อบริการเป็นแหล่งอาหารของนก	<p>- ปัจจุบันทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้รวบรวมขยะทั้งหมดไว้ในอาคารพักขยะแห่งใหม่ เพื่อรอรถจากเทศบาลเมืองปากพูนเข้ามาดำเนินการจัดเก็บสัปดาห์ละ 3 ครั้ง ในวันจันทร์, พุธ และศุกร์</p> <p>- ในส่วนของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้จัดภาชนะรองรับขยะแบบมีฝาปิด เพื่อรองรับขยะที่เกิดขึ้นในโครงการ จากนั้นเทศบาลเมืองปากพูนจะเข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะสัปดาห์ละ 1 ครั้ง โดยขยะจากบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ไม่ได้นำขยะมารวมบริเวณอาคาร พักขยะ กับขยะที่เกิดขึ้นจากอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>	- ไม่มี	 <p>อาคารที่พักขยะ</p>
4.4 ให้เจ้าหน้าที่ตรวจหารังอาศัยหรือวางไข่รวมทั้งแหล่งเกาะนอนและแหล่งอาหารของนก บริเวณอาคารต่างๆ และบริเวณพื้นที่นอกอาคารของสนามบินอย่างสม่ำเสมอ ถ้าหากพบให้ทำลาย ชับไล่ หรือหาทางแก้ไข เพื่อไม่ให้นกเข้ามาอาศัยหรือหาอาหารภายในพื้นที่โครงการ	- ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช มีผู้ดูแลสนามบินทำหน้าที่ตรวจสอบ กำจัดรังอาศัยหรือวางไข่ในบริเวณพื้นที่ทำการบิน (Air side) เป็นประจำ และมีการใช้เครื่องเพื่อทำการไล่กวดด้วยเสียง ซึ่งติดตั้งไว้ที่รถของผู้ดูแลสนามบินโดยจะเปิดเครื่องก่อนที่เครื่องบินจะลงจอดในสนามบินประมาณ 30 นาที	- ไม่มี	-


ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4.5 ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง จะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพของทางวิ่งและพื้นที่ข้างเคียง เพื่อไล่นกให้ออกจากทางวิ่ง	- ผู้ดูแลสนามบินจะเข้าตรวจสอบสภาพของทางวิ่งและพื้นที่ข้างเคียงและทำการไล่นกด้วยเสียงก่อนอากาศยานจะลงจอด 30 นาที และหากพบซากนกเจ้าหน้าที่จะทำการบันทึกข้อมูลตามแบบฟอร์มที่กรมทำอากาศยานกำหนด	- ไม่มี	-
4.6 เจ้าหน้าที่กรมทำอากาศยานและบริษัท เซฟรอน ประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ประสานงานการไล่นกกับบริษัท วิทยการบิน จำกัด ที่มีหน้าที่ดูแลหอบังคับการบินให้สัญญาณการขึ้นลงของเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง	- ผู้ดูแลสนามบินจะทำการตรวจสอบทางวิ่งและพื้นที่ข้างเคียงและทำการไล่นกด้วยเสียงก่อนอากาศยานขึ้น-ลง 30 นาที	- ไม่มี	-
4.7 ตรวจสอบบริเวณรั้วหรือกำแพงโดยรอบสนามบินเพื่อป้องกันสัตว์เข้า-ออก พื้นที่ภายในสนามบิน (Air Side)	- มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบบริเวณรั้วหรือกำแพงโดยรอบทำอากาศยานนครศรีธรรมราชทุกสัปดาห์ หากพบว่ามีการชำรุดจะรีบดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน	- ไม่มี	
5. การใช้ที่ดิน 5.1 การประสานงานระดับกรม ให้กรมทำอากาศยานประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมืองในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	- กรมทำอากาศยาน ให้ผู้อำนวยการทำอากาศยานนครศรีธรรมราชประสานงานเกี่ยวกับเขตปลอดภัยการ	- เนื่องจากในทางปฏิบัติการประสานงานระหว่างกรมอาจดำเนินงานได้ยากและที่ผ่านมามีกรมทำอากาศยานได้	-


ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	<p>เดินอากาศแก่สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช</p> <p>- ปัจจุบันทำอากาศยานนครศรีธรรมราชจะดำเนินการขยายความยาวทางวิ่งจาก 2,100 ม. เป็น 2,990 ม. หลังจากดำเนินการขยายแล้วเสร็จกรมทำอากาศยานจะดำเนินการประสานกรมโยธาธิการและผังเมืองเกี่ยวกับเขตปลอดภัยการเดินอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป</p>	<p>มอบหมายให้ผู้อำนวยการทำอากาศยานนครศรีธรรมราชการ เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับเขตปลอดภัยการเดินอากาศกับโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อให้สอดคล้องการปฏิบัติงานจริง ควรมีการแก้ไขมาตรการจากการประสานงานระดับกรม เป็นการประสานงานระดับจังหวัด แทน</p>	
<p>5.2 การประสานงานระดับท้องถิ่นและราชการส่วนภูมิภาค กรมทำอากาศยาน จะต้องประสานงานกับเทศบาลตำบลท่าแพ สำนักโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช และองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อแจ้งให้หน่วยงานดังกล่าวทราบถึงขอบเขตอาณาบริเวณของเขตและข้อกำหนดของเขตดังกล่าว โดยจัดทำคู่มือพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศพร้อมแนบด้วยแผนที่</p>	<p>- ประสานงานเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช เทศบาลตำบลท่าแพและองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ในการประชุมระดับจังหวัดเพื่อแจ้งให้ทราบถึงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ</p>	<p>- ปัจจุบันทำอากาศยานไม่ได้ไม่มีการดำเนินงานประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการ และผังเมืองจังหวัด เนื่องจากปัจจุบันการขออนุญาตก่อสร้างในพื้นที่องค์รปกครองส่วนท้องถิ่นจะแจ้งต่อทำอากาศยานนครศรีธรรมราชเพื่อตรวจสอบความสูงของอาคารให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ ควรปรับปรุงมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินการในปัจจุบัน</p>	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5.3 กรมทำอากาศยาน ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศรับทราบเพื่อมิให้ประชาชนดำเนินการก่อสร้างหรือมีกิจกรรมที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการบิน	- ทำอากาศยานนครศรีธรรมราชได้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบถึงพื้นที่เขตปลอดภัยการเดินอากาศและขอความร่วมมือมิให้ประชาชนทำกิจกรรมอื่นๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน และกรณี ที่ ประชาชนจะดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่เขตปลอดภัยการเดินอากาศจะต้องดำเนินการขออนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อตรวจแบบอาคารให้เป็นไปตามข้อกำหนดการปลูกสร้างอาคารในพื้นที่เขตปลอดภัยการเดินอากาศ	- ไม่มี	
5.4 กรมทำอากาศยาน หมั่นตรวจสอบสิ่งก่อสร้างที่อยู่โดยรอบภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง	- ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช มีการตรวจสอบสิ่งก่อสร้างโดยรอบพื้นที่ทำอากาศยานเป็นระยะๆ	- ปัจจุบันการขออนุญาตในการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างต่างๆ บริเวณโดยรอบทำอากาศยานหรือในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องส่งแบบก่อสร้างให้แก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตรวจสอบ ก่อนการอนุญาตก่อสร้าง โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตรวจสอบจะเป็นผู้ตรวจสอบแบบอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ให้เป็นไป	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
		ตามข้อกำหนดภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ควรยกเลิกมาตรการดังกล่าว	
6. การกำจัดขยะมูลฝอยและการจัดเก็บสารเคมี และน้ำมัน			
6.1 จัดให้มีภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิดและเพียงพออย่างต่อเนื่อง และประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นให้มารับขยะไปกำจัด	ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารจัดให้มีถังขยะวางไว้ตำแหน่งต่างๆ ภายในอาคารดังกล่าว รวมทั้งบริเวณภายนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร ส่วนบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่จัดให้มีถังขยะประจำแต่ละบ้าน โดยท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชได้ประสานให้เทศบาลเมืองปากพูนเข้ามาจัดเก็บขยะภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช สัปดาห์ละ 3 ครั้ง ในวันจันทร์ พุธ และศุกร์ - ในส่วนของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด จัดให้มีภาชนะมีฝาปิด จากนั้นประสานให้เทศบาลเมืองปากพูนเข้ามาจัดเก็บสัปดาห์ละ 1 ครั้ง โดยขยะของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด จะไม่นำขยะมารวมกับขยะที่เกิดขึ้นจากอาคารที่พักผู้โดยสารบริเวณอาคารพักขยะ	- ไม่มี	 ถังขยะภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
6.2 กำหนดให้ผู้รับเหมาทุกรายปฏิบัติตามข้อกำหนดในการจัดการของเสียของบริษัทฯ และข้อกำหนดทางกฎหมาย	- มีการจัดอบรมพนักงานในเรื่องการจัดการของเสียของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด และ	- ไม่มี	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ที่เกี่ยวข้อง และตรวจสอบการทำงานของผู้รับเหมาเพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว	สำหรับผู้รับเหมาทุกรายต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในการจัดการของเสียของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด		
6.3 คัดแยกและจัดเก็บของเสียแต่ละประเภทในภาชนะปิดมิดชิดและจัดทำฉลากให้ชัดเจน โดยแยกของเสียไม่อันตรายออกจากของเสียอันตราย	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด มีการคัดแยกขยะและจัดถังขยะแยกไว้สำหรับขยะแต่ละประเภท ได้แก่ ขยะทั่วไป ขยะไม่อันตรายที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ และขยะอันตราย - การจัดการขยะในอาคารที่พักผู้โดยสารของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช มีการคัดแยกขยะโดยทั่วไป โดยให้แม่บ้านทำหน้าที่คัดแยกขยะที่สามารถนำกลับไปใช้ได้ออกจากขยะทั่วไป ส่วนขยะอันตรายมักเกิดจากงานซ่อมบำรุง ซึ่งจะมีการเก็บคัดแยกขยะเหล่านั้นอยู่แล้ว - นอกจากนี้ทางทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้จัดให้มีถังขยะแบบแยกประเภทกระจายตามจุดต่างๆ ทั้งภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร และบริเวณรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร 	- ไม่มี	
6.4 จัดเก็บของเสียอันตรายไว้ในภาชนะที่มีความทนทาน ปลอดภัย เหมาะสมสำหรับการขนส่ง/ขนถ่าย และเก็บไว้ในพื้นที่ที่ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟ จนกว่าจะ	กิจกรรมทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ส่วนใหญ่มีของเสียอันตรายค่อนข้างน้อยและมักเกิดจากการซ่อมบำรุง ซึ่งจะมีการคัดแยกและมีภาชนะจัดเก็บสำหรับนำไปกำจัด	- เนื่องจากกิจกรรมของทำอาภาศยานก่อให้เกิดของเสียอันตราย ได้แก่ หลอดไฟ ถ่านไฟฉาย หรือเกิดจากการ	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
นำไปบำบัด/กำจัด	ส่วนของเสียอันตรายของบริษัท เซฟรอนประเทศไทย สำรวจและผลิต จำกัด ได้มีการจัดภาชนะที่มีฝาปิดและติด สติ๊กเกอร์สีแดง และติดฉลากเพื่อบอกชนิดขยะที่จัดเก็บ และถังขยะอันตรายทั้งหมดจะถูกเก็บรวบรวมไว้ในห้อง เก็บของเสียอันตรายเพื่อรอการส่งไปกำจัดสำหรับของเสีย อันตรายที่เป็นของเหลวจะจัดเก็บวางไว้บนพื้นที่ที่มีลาด รองรับด้านล่างเพื่อป้องกันการรั่วไหล ก่อนหน่วยงานที่ ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมนำไปกำจัด	ซ่อมบำรุง ซึ่งถ้าโครงการได้มีการคัดแยก ประเภทดังกล่าว ก่อนนำไปรวมไว้ยัง อาคารที่พักขยะเพื่อรอการเก็บขนของ เทศบาลเมืองปากพูน ควรยกเลิก มาตรการเพื่อให้สอดคล้องกับการ ดำเนินการปัจจุบัน	
6.5 จัดทำบันทึกและตรวจทานประเภทและปริมาณของ เสียที่เกิดขึ้น และทำให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ	- ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชมีการจดบันทึกประเภท และปริมาณขยะที่เกิดขึ้นเป็นประจำ ซึ่งขยะที่เกิดขึ้นจาก กิจกรรมการดำเนินงานของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช มีลักษณะเป็นขยะมูลฝอยชุมชน โดยการจัดเก็บขยะของ แม่บ้านทำการแยกขวดพลาสติก กระจกน้ำอัดลม ฯลฯ เพื่อนำไปจำหน่าย ส่วนขยะที่ไม่สามารถจำหน่ายได้จะ นำไปเก็บที่อาคารพักขยะเพื่อรอรถของเทศบาลเมืองปาก พูนมาจัดเก็บ โดนจะดำเนินการจัดเก็บ 3 ครั้ง/สัปดาห์ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด มีการ จดบันทึกปริมาณขยะแต่ละประเภท	- เนื่องจากกิจกรรมของทำอาภาศยาน ก่อให้เกิดขยะที่มีลักษณะที่เป็นขยะมูล ฝอยชุมชน โดยการจัดเก็บขยะของ แม่บ้านทำการแยกขวดพลาสติก กระจกน้ำอัดลม ฯลฯ ดังนั้นการจด บันทึกของทำอาภาศยาน นครศรีธรรมราชควรเป็นการจดบันทึก ปริมาณขยะที่เกิดขึ้น และประเภทขยะ ได้แก่ ขยะทั่วไป ขยะเปียก และขยะ อันตราย เพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรม ของทำอาภาศยาน ควรยกเลิกมาตรการ	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
		ให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	
6.6 จัดทำเอกสารกำกับการขนส่งของเสียอันตรายตามข้อกำหนดของประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง ระบบเอกสารกำกับการขนส่งของเสียอันตราย พ.ศ.2547 สำหรับการขนส่งของเสียอันตรายไปยังสถานที่บำบัด/กำจัด	- กิจกรรมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชส่วนใหญ่มีของเสียอันตรายค่อนข้างน้อยและมักเกิดจากการซ่อมบำรุง ซึ่งจะมีการคัดแยกและมีภาชนะจัดเก็บสำหรับนำไปกำจัดเพื่อรอการนำไปกำจัด ส่วนบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด มีการจัดทำเอกสารกำกับการขนส่งของเสียอันตรายตามข้อกำหนด	- เนื่องจากกิจกรรมของทำอาภาศยานก่อให้เกิดขยะที่มีลักษณะที่เป็นขยะมูลฝอยชุมชน โดยการจัดเก็บขยะของแม่บ้านทำการแยกขวดพลาสติก กระป๋องน้ำอัดลม ฯลฯ ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดของเสียอันตราย ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	-
6.7 จัดการอบรมเกี่ยวกับการจัดการและการจัดเก็บของเสียที่ถูกต้องให้กับพนักงานและผู้รับเหมา	- ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้จ้างเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดจากบริษัท รักษาความปลอดภัย เอ็ม เอ ไอ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด มีการจัดอบรมเกี่ยวกับการจัดการและการจัดเก็บของเสียที่ถูกต้องให้กับพนักงานสำหรับบริษัทผู้รับเหมาไม่มีการนำวัสดุก่อสร้างมารวมกับขยะที่เกิดขึ้นจากอาคารที่พักผู้โดยสาร หรือขยะที่เกิดขึ้นภายในทำอาภาศยาน และบริเวณสำนักงานชั่วคราวและที่พนักงานจัดให้มีถังขยะแบบแยกประเภท	- เนื่องจากกิจกรรมของทำอาภาศยานก่อให้เกิดขยะที่มีลักษณะที่เป็นขยะมูลฝอยชุมชน โดยการจัดเก็บขยะของแม่บ้านทำการแยกขวดพลาสติก กระป๋องน้ำอัดลม ฯลฯ ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดของเสียอันตราย ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
6.8 ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ใช้เก็บสารเคมีและน้ำมันต่างๆ อย่างเคร่งครัด	- ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์เก็บสารเคมีและน้ำมันต่างๆ ส่วนบริษัท บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด มอบหมายให้บริษัทผู้รับเหมา มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ใช้เก็บสารเคมีและน้ำมันต่างๆ อยู่เสมอ	- เนื่องจากกิจกรรมของทำอาภาศยานก่อให้เกิดขยะที่มีลักษณะที่เป็นขยะมูลฝอยชุมชน โดยการจัดเก็บขยะของแม่บ้านทำการแยกขวดพลาสติก กระป๋องน้ำอัดลม ฯลฯ ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดของเสียอันตราย ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	-
6.9 ใช้ท่อขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม ติดตั้งวาล์วควบคุม และทดสอบแรงดันก่อนการใช้งาน รวมทั้งตรวจสอบวาล์วอย่างเคร่งครัด	- สายการบิน และบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ใช้รถบรรทุกน้ำมันของ ปตท. ในการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง โดยรถบรรทุกน้ำมันของ ปตท. มีการติดตั้งสวิตช์ฉุกเฉินอัตโนมัติ เพื่อหยุดการจ่ายน้ำมันทันทีเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมของ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด เนื่องจากทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ไม่มีการเติมเชื้อเพลิงให้อาภาศยาน ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	-
6.10 จัดภาชนะรองรับน้ำมันที่อาจหกรั่วไหลเล็กน้อยในระหว่างการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง โดยนำไปรวบรวมในถังน้ำมันใช้แล้วเพื่อนำไป reuse ในการฟีกซ่อมดับเพลิงของพนักงานต่อไป	- รถบรรทุกน้ำมันของ ปตท. มีวัสดุดูดซับน้ำมันประจำรถทุกคันในระหว่างการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง	- เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมของ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด เนื่องจากทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ไม่มีการเติมเชื้อเพลิง	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
		ให้อาภาศยาน ควบคุมเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	
6.11 ปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติในการรวบรวม, จัดเก็บ, ติดฉลาก และขนถ่ายสารเคมี และน้ำมันต่างๆ อย่างเคร่งครัด	<ul style="list-style-type: none"> - สารเคมีที่ใช้ในศูนย์การขนส่งทางอากาศของบริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด จะถูกจัดเก็บไว้ในห้องหรือตู้เก็บสารเคมี มีการติดฉลาก และข้อมูลความปลอดภัยของสารเคมี (SDS) และทางบริษัทผู้รับเหมาเข้ามาทำการตรวจสอบเดือนละครั้ง - น้ำมันดีเซลที่เก็บสำรองไว้ใช้เพื่อการฝึกซ้อมแผนระงับป้องกันอัคคีภัยจะถูกจัดเก็บไว้ในถังบนดินที่ยกสูงจากพื้น และมีคั่นกันโดยรอบเพื่อป้องกันสารเคมีหกรั่วไหล 	<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากกิจกรรมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชเป็นกิจกรรมในการให้บริการผู้เดินทางโดยอาภาศยานมายังจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งสารเคมีที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมของทำอาภาศยาน เป็นสารเคมีที่ใช้ในกิจกรรมทำความสะอาด ควบคุมเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช 	-
6.12 จัดให้มีขอบกั้นรอบพื้นที่เก็บสารเคมี และจัดเตรียมวัสดุดูดซับไว้บริเวณที่จัดเก็บสารเคมี	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้จัดให้พื้นที่เก็บสารเคมีโดยมีขอบกั้นรอบพื้นที่เก็บสารเคมี และจัดเตรียมวัสดุดูดซับไว้ในพื้นที่ที่มีการใช้สารเคมี และหน้าห้องเก็บสารเคมี 	<ul style="list-style-type: none"> - ให้บริการผู้เดินทางโดยอาภาศยานมายังจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งสารเคมีที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมของทำอาภาศยาน เป็นสารเคมีที่ใช้ในกิจกรรมทำความสะอาด ควบคุมเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช 	-

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
6.13 กำหนดแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินเมื่อเกิดการหกรั่วไหลรุนแรง และปฏิบัติตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนเมื่อเกิดเหตุการณ์	- จัดทำแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินเมื่อเกิดการหกรั่วไหลรุนแรง และดำเนินการฝึกซ้อมตามแผน	- ไม่มี	-
7. เศรษฐกิจ-สังคม 7.1 พิจารณารับพนักงานจากชุมชนที่อยู่ข้างเคียงทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชและจากที่อื่นๆ สำหรับประชาชนที่มีทักษะ/ความสามารถสอดคล้องกับตำแหน่งงานที่ต้องการ	- พนักงานของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชมีจำนวน 99 คน ส่วนใหญ่เป็นคนในท้องถิ่นและจังหวัดใกล้เคียง - บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ส่วนใหญ่เป็นคนต่างภูมิลำเนา เนื่องจากการทำงานจะต้องอาศัยผู้มีความสามารถเฉพาะทางเพื่อให้สอดคล้องกับการทำงานของบริษัทฯ	- ไม่มี	-
7.2 บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้จัดตั้งสำนักงานสร้างเสริมการมีส่วนร่วมชุมชน (Community Engagement Office) ที่อำเภอท่าศาลา เมื่อเดือนมกราคม 2551 และจัดให้มีพนักงานประจำ เพื่อทำหน้าที่สื่อสารประชาสัมพันธ์โครงการของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงโครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์ในบริเวณทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช นอกจากนี้สำนักงานสร้างเสริมการมีส่วนร่วมชุมชนยังทำหน้าที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน	- สำนักงานสร้างเสริมการมีส่วนร่วมชุมชนที่อำเภอท่าศาลาได้เปิดไปเมื่อเดือนกันยายน 2556 ปัจจุบันบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ใช้อาคารสำนักงานของศูนย์ขนส่งทางอากาศของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด เป็นสำนักงานสร้างเสริมการมีส่วนร่วมชุมชน โดยมีพนักงานผ่านชุมชนสัมพันธ์ (Community Engagement Department; CE) ซึ่งอยู่ภายใต้ฝ่ายนโยบายด้านรัฐกิจและกิจการสัมพันธ์ (PGPA) เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วม	- เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด และสำนักงานสร้างเสริมการมีส่วนร่วมชุมชนที่อำเภอท่าศาลาได้เปิดไปเมื่อเดือนกันยายน 2556 โดยกรมทำอาภาศยานทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามมาตรการของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด โดยจัดการจัดส่งรายงานผลการ	

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
รวมถึงรับฟังข้อคิดเห็นและสร้างความเข้าใจต่อชุมชนในพื้นที่โครงการฯ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์ฯ มีรายละเอียดดังนี้	ร่วมของประชาชนรวมถึงรับฟังข้อคิดเห็นและสร้างความเข้าใจต่อชุมชน	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขมันกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแก่กรมทำอากาศยาน	
1) แจกเอกสารหรือแผ่นพับเผยแพร่โครงการฯ เพื่อแนะนำโครงการฯ ต่อประชาชน	- เนื่องจากบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด เป็นที่รู้จักของชุมชนต่างๆ โดยทางศูนย์ขนส่งทางอากาศฯ ได้จัดทำจดหมายข่าวประชาสัมพันธ์ ซึ่งจะจัดทำทุกๆ 4 เดือน และดำเนินการตีพิมพ์ทุกๆ 15 วัน บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหมู่บ้าน จำนวน 27 หมู่บ้าน	- ไม่มี	-
2) เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานเซฟรอนจะเข้าพบปะชุมชนโดยช่องทางต่างๆ ได้แก่ การเข้าร่วมกับการประชุมหมู่บ้านโดยรอบโครงการ 10 หมู่บ้าน (เทศบาลตำบลท่าแพ บ้านท่าแพ บ้านดอนทะเล บ้านปากพยิง (หมู่ 3) บ้านห้วยไทร บ้านปากพูน บ้านศาลาบางปู บ้านปากพยิง (หมู่ 11) บ้านบ่อตาพันธ์ และบ้านน้ำแคบ) การเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน การพบปะพูดคุย เป็นต้น โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่มกราคมถึงกุมภาพันธ์ ในระหว่างระยะก่อสร้างและดำเนินการอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งถึงระยะดำเนินการ เพื่อ	- บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด จัดให้มีเจ้าหน้าที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมกับชุมชนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อแจ้งข่าวสารของศูนย์ขนส่งอากาศยานของบริษัทฯ พบปะ พูดคุย หรือ ให้ข้อคิดเห็นและข้อกังวลใจเกี่ยวกับการดำเนินการที่ผ่านมา เพื่อให้เกิดความเข้าใจไว้วางใจในการดำเนินการของบริษัทฯ	- ไม่มี	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ประชาสัมพันธ์ข้อมูล/สถานะโครงการและรับทราบข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นต่างๆ เพื่อนำมาประกอบการดำเนินงานและจัดทำแผนงานด้านชุมชน			
3) ในส่วนของมาตรการลดผลกระทบที่อาจมีต่อชุมชนและ สังคม เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานเขฟรอนจะทำหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนในกรณีที่ชุมชนได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการฯ โดยจะรับเรื่องร้องเรียนเพื่อตรวจสอบหาแนวทางแก้ไข ชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วยความเป็นธรรม	- บริษัท เขฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้จัดทำเอกสารขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นและข้อร้องเรียนของชุมชนเกี่ยวกับโครงการ โดยมีเจ้าหน้าที่สร้างเสริมการมีส่วนร่วมชุมชนเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ ทั้งยังมีการอบรมพนักงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการสื่อสารกับชุมชน - สำหรับกรณีเรื่องร้องเรียนจากการดำเนินโครงการ พบว่า ไม่มีเรื่องร้องเรียนอย่างเป็นทางการจากชุมชนแต่อย่างใด ทั้งนี้ชุมชนยังสามารถแจ้งข้อเสนอแนะ ข้อสงสัย และข้อร้องเรียนผ่านช่องทางเว็บไซต์ของกรมทำอาภาศยาน	- ไม่มี	-
4) สนับสนุนการมีส่วนร่วม ดำเนินกิจกรรมเพื่อช่วยเหลือชุมชนและพัฒนาการศึกษาของเยาวชนรวมทั้งสนับสนุนกิจกรรมด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมในชุมชน การพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ด้อยโอกาส ซึ่งกิจกรรมเพื่อสังคมของเขฟรอนนั้น มุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนา 3 ด้านด้วยกันคือ การศึกษา สิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์พลังงาน โดยที่ผ่านมามีความร่วมมือน้อย่างดีทั้งจากหน่วยงาน	- ที่ผ่านมามีบริษัท เขฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้เข้าร่วมประชุมและมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน มุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนา 4 ด้านด้วยกัน ได้แก่ ด้านการศึกษา ด้านสิ่งแวดล้อมและการอนุรักษ์พลังงาน ด้านการส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนและคุณภาพชีวิต และด้านการมีส่วนร่วมของพนักงาน ซึ่งกิจกรรมที่ให้การสนับสนุน เช่น	- ไม่มี	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ราชการและองค์กรท้องถิ่นต่างๆ ในการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมทั่วประเทศ โดยเฉพาอย่างยิ่งในพื้นที่ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เชพรอนมีฐานสนับสนุนการปฏิบัติงานตั้งอยู่	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการสนับสนุนทุนการศึกษาและเครือข่ายธนาคารพัฒนาหมู่บ้านภายใต้เครือข่ายเชพรอน พลังใจพลังคนเพื่อชุมชนเข้มแข็ง (ดำเนินการต่อเนื่องตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2554-ปัจจุบัน) • โครงการให้ความรู้การใช้คอมพิวเตอร์ • โครงการส่งเสริมความปลอดภัย เดินทางปลอดภัย สวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียน จำนวน 5 โรงเรียนในรัศมี 5 กม. • โครงการสร้างชุมชนเข้มแข็งเพื่อพัฒนาสุขภาวะเยาวชน • ร่วมสนับสนุนกิจกรรมการปล่อยสัตว์น้ำ 		
8. สาธารณสุขและความปลอดภัย			
8.1 ให้ดำเนินการแผนการปฏิบัติกักกันอากาศยานและดับเพลิงร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- ทำอากาศยานนครศรีธรรมราชได้ทำการฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยมีการฝึกซ้อมย่อยบนโต๊ะประจำทุกเดือน การฝึกซ้อมทั้งรูปแบบปีละ 1 ครั้งและการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ 2 ปี/ครั้ง นอกจากนี้ยังมีการฝึกซ้อมการช่วยเหลือผู้ประสบภัย การฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิง และการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินร่วมกับบริษัทน้ำมันปตท.	- ไม่มี	-
8.2 หากเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติภัยทางอากาศ จะต้องดำเนินการตามแผนการปฏิบัติการกักกันอากาศยานและดับเพลิงของกรมทำอากาศยาน	- กรณีเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติภัยทางอากาศ จะปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติการกักกันอากาศยานและดับเพลิงของกรมทำอากาศยาน และมีการซ้อมแผนปฏิบัติตามแผน	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์
 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	ฉุกเฉินในกรณีเหตุเพลิงไหม้แผนการอพยพทางอากาศ ร่วมกันระหว่าง ทำอากาศยานนครศรีธรรมราชและศูนย์ ขนส่งทางอากาศของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจ และผลิต จำกัด		

1.4 การทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯได้ สำหรับเงื่อนไขที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วนและมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิกของทำอากาศยาน สรุปไว้ดังตารางที่ 1.4-1

ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	
<ul style="list-style-type: none"> - หากพบว่าการก่อสร้างและดำเนินการโครงการทำให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมท่าอากาศยาน รวมทั้งบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง จะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อให้ข้อเสนอแนะหรือร่วมกันพิจารณาหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินการที่ผ่านมาของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ได้รับการร้องเรียนจากโรงเรียนเทศบาลตำบลท่าแพ เรื่องผลกระทบจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของเครื่องบินทำให้หลังอาคารเรียนพังเสียหาย - เบื้องต้นเจ้าหน้าที่ทำอากาศยานได้ลงพื้นที่เพื่อทำความเข้าใจและนำเรื่องร้องเรียนดังกล่าวเสนอกรมท่าอากาศยานเพื่อดำเนินการแก้ไขต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> - หากกรมท่าอากาศยาน จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ หรือที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้กำหนดไว้ตามที่ได้รับความเห็นชอบรายงานฯ นั้น กรมท่าอากาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันทำอากาศยานนครศรีธรรมราชได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการจากรายงานที่ได้เสนอไว้ โดยแบ่งเป็น <u>โครงการที่ดำเนินการแล้ว</u> <ul style="list-style-type: none"> • คั่นทางและระบบป้องกันน้ำท่วมพร้อมถนนตรวจการบนคันป้องกันน้ำท่วมรอบพื้นที่โครงการ • อาคารที่พักอาศัย <u>โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง</u> <ul style="list-style-type: none"> • ปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังปัจจุบัน) • ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังใหม่) และลานจอดรถยนต์ - กรมท่าอากาศยาน ควรจัดทำรายงานเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลง - อย่างไรก็ตาม กรมท่าอากาศยานได้มีการจัดทำรายงานเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเสนอต่อ สผ. ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณา

ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	
<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้มีการดักขยะและบ่อดักไขมันจากบ้านพักพนักงานของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> - บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ที่มีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว และบ้านแฝด ระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อกะก่องไร้อากาศ ไม่มีบ่อดักไขมัน - ส่วนบริเวณแฟลตที่พักเจ้าหน้าที่ จำนวน 2 อาคาร ขนาด 24 ยูนิต มีการติดตั้งบ่อดักไขมันก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียแล้ว - ข้อเสนอแนะ : ให้กรมท่าอากาศยานดำเนินการสร้างบ่อดักไขมันบริเวณบ้านเดี่ยวและบ้านแฝด
(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือยกเลิก	
<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดมาตรการส่งเสริมให้มีการลดเสียงในระบบปฏิบัติการบิน โดยให้ยกระดับความสูงของเครื่องบินก่อนที่จะออกจากพื้นที่ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช 	<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากในทางปฏิบัติด้านการบิน อากาศยานจะทำการยกระดับความสูงของอากาศยานก่อนออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงที่เกิดจากระบบปฏิบัติการบิน ในโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชควรยกเลิกมาตรการเพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการในปัจจุบัน
<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีบ่อบำบัดน้ำจำนวน 2 บ่อ ขนาดบ่อละประมาณ 2,700 ลบ.ม. ปริมาตรรวม 5,400 ลบ.ม. เพื่อรองรับน้ำฝนกับน้ำเสียที่ผ่านบำบัดแล้ว และควบคุมให้ปริมาณการระบายน้ำอยู่ในอัตราเดิมของพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชได้ดำเนินการก่อสร้างบ่อบำบัดน้ำขนาด 150 ลบ.ม. ทางด้านทิศตะวันตกของอาคารที่พักผู้โดยสาร (ปัจจุบัน) และของ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้ดำเนินการสร้างบ่อบำบัดน้ำขนาดความจุของบ่อ 2,700 ลบ.ม. และ 5,400 ลบ.ม. แล้ว นอกจากนี้การปรับปรุงขยายท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชได้มีการออกแบบระบบระบายน้ำโดยมีการท่อน้ำในรางระบายน้ำ ควรยกเลิกมาตรการดังกล่าว
<ul style="list-style-type: none"> - การประสานงานระดับกรม ให้กรมท่าอากาศยานประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมืองในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ 	<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากในทางปฏิบัติการประสานงานระหว่างกรมอาจดำเนินงานได้ยาก และที่ผ่านมากรมท่าอากาศยานได้มอบหมายให้ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชการเป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับเขตปลอดภัยการเดินอากาศกับโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อให้สอดคล้องการปฏิบัติงานจริง ควรมีการแก้ไขมาตรการจากการประสานงานระดับกรม เป็นการประสานงานระดับจังหวัดแทน
<ul style="list-style-type: none"> - การประสานงานระดับท้องถิ่นและราชการส่วนภูมิภาค กรมท่าอากาศยาน จะต้องประสานงานกับเทศบาลตำบลท่าแพ สำนักโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช และองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อแจ้งให้หน่วยงานดังกล่าวทราบถึงขอบเขตอาณาบริเวณของเขตและข้อกำหนดของเขตดังกล่าว โดยจัดทำคู่มือพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศพร้อมแนบด้วยแผนที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันท่าอากาศยานไม่ได้มีการดำเนินงานประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการ และผังเมืองจังหวัด เนื่องจากปัจจุบันการขออนุญาตก่อสร้างในพื้นที่ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นจะแจ้งต่อท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชเพื่อตรวจสอบความสูงของอาคารให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ ควรปรับปรุงมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินการในปัจจุบัน

ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
- กรมทำอากาศยาน หมั่นตรวจสอบสิ่งก่อสร้างที่อยู่โดยรอบภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง	- ปัจจุบันการขออนุญาตในการก่อสร้าง อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างต่างๆ บริเวณโดยรอบทำอากาศยานหรือในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องส่งแบบก่อสร้างให้แก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตรวจสอบ ก่อนการอนุญาตก่อสร้าง โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตรวจสอบจะเป็นผู้ตรวจสอบแบบอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ควรยกเลิกมาตรการดังกล่าว
- เก็บของเสียอันตรายไว้ในภาชนะที่มีความทนทาน ปลอดภัย เหมาะสมสำหรับการขนส่ง/ขนถ่าย และเก็บไว้ในพื้นที่ที่ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟ จนกว่าจะนำไปบำบัด/กำจัด	- เนื่องจากกิจกรรมของทำอากาศยานก่อให้เกิดของเสียอันตราย ได้แก่ หลอดไฟ ถ่านไฟฉาย หรือเกิดจากการซ่อมบำรุง ซึ่งถ้าโครงการได้มีการคัดแยกประเภทดังกล่าว ก่อนนำไปรวมไว้อย่างอาคารที่พักขยะเพื่อรอการเก็บขนของเทศบาลเมืองปากพูน ควรยกเลิกมาตรการเพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการปัจจุบัน
- จัดทำบันทึกและตรวจทานประเภทและปริมาณของเสียที่เกิดขึ้น และทำให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ	- เนื่องจากกิจกรรมของทำอากาศยานก่อให้เกิดขยะที่มีลักษณะที่เป็นขยะมูลฝอยชุมชน โดยการจัดเก็บขยะของแม่บ้านทำการแยกขวดพลาสติก กระป๋องน้ำอัดลม ฯลฯ ดังนั้นการจดบันทึกของทำอากาศยานนครศรีธรรมราชควรเป็นการจดบันทึกปริมาณขยะที่เกิดขึ้น และประเภทขยะ ได้แก่ ขยะทั่วไป ขยะเปียก และขยะอันตราย เพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรมของทำอากาศยาน ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินการกิจกรรมของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช
- จัดทำเอกสารกำกับการขนส่งของเสียอันตรายตามข้อกำหนดของประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องระบบเอกสารกำกับการขนส่งของเสียอันตราย พ.ศ.2547 สำหรับการขนส่งของเสียอันตรายไปยังสถานที่บำบัด/กำจัด	- เนื่องจากกิจกรรมของทำอากาศยานก่อให้เกิดขยะที่มีลักษณะที่เป็นขยะมูลฝอยชุมชน โดยการจัดเก็บขยะของแม่บ้านทำการแยกขวดพลาสติก กระป๋องน้ำอัดลม ฯลฯ ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดของเสียอันตราย ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินการกิจกรรมของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช
- จัดการอบรมเกี่ยวกับการจัดการและการจัดเก็บของเสียที่ถูกต้องให้กับพนักงานและผู้รับเหมา	- เนื่องจากกิจกรรมของทำอากาศยานก่อให้เกิดขยะที่มีลักษณะที่เป็นขยะมูลฝอยชุมชน โดยการจัดเก็บขยะของแม่บ้านทำการแยกขวดพลาสติก กระป๋องน้ำอัดลม ฯลฯ ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดของเสียอันตราย ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินการกิจกรรมของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช
- ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ใช้เก็บสารเคมีและน้ำมันต่างๆ อย่างเคร่งครัด	- เนื่องจากกิจกรรมของทำอากาศยานก่อให้เกิดขยะที่มีลักษณะที่เป็นขยะมูลฝอยชุมชน โดยการจัดเก็บขยะของแม่บ้านทำการแยกขวดพลาสติก กระป๋องน้ำอัดลม ฯลฯ ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดของเสียอันตราย ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินการกิจกรรมของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช

ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
- ใช้ท่อขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม ติดตั้งวาล์วควบคุม และทดสอบแรงดันก่อนการใช้งาน รวมทั้งตรวจสอบวาล์วอย่างเคร่งครัด	- เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมของ บริษัท เชฟรอน ประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด เนื่องจากทำอากาศยาน นครศรีธรรมราช ไม่มีการเติมเชื้อเพลิงให้อากาศยาน ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช
- จัดภาชนะรองรับน้ำมันที่อาจหกรั่วไหลเล็กน้อยในระหว่างการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง โดยนำไปรวบรวมในถังน้ำมันใช้แล้วเพื่อนำไป reuse ในการฝึกซ้อมดับเพลิงของพนักงานต่อไป	- เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมของ บริษัท เชฟรอน ประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด เนื่องจากทำอากาศยาน นครศรีธรรมราช ไม่มีการเติมเชื้อเพลิงให้อากาศยาน ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช
- ปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติในการรวบรวม, จัดเก็บ, ติดฉลาก และขนถ่ายสารเคมี และน้ำมันต่างๆ อย่างเคร่งครัด	- เนื่องจากกิจกรรมของทำอากาศยานนครศรีธรรมราชเป็นกิจกรรมในการให้บริการผู้ที่เดินทางโดยอากาศยานมายังจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งสารเคมีที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมของทำอากาศยาน เป็นสารเคมีที่ใช้ในกิจกรรมทำความสะอาด ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช
- จัดให้มีขอบกันรอบพื้นที่เก็บสารเคมี และจัดเตรียมวัสดุดูดซับไว้บริเวณที่จัดเก็บสารเคมี	- ให้บริการผู้ที่เดินทางโดยอากาศยานมายังจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งสารเคมีที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมของทำอากาศยาน เป็นสารเคมีที่ใช้ในกิจกรรมทำความสะอาด ควรยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับการดำเนินกิจกรรมของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช
-บริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้จัดตั้งสำนักงานส่งเสริมการมีส่วนร่วมชุมชน (Community Engagement Office) ที่อำเภอท่าศาลา เมื่อเดือนมกราคม 2551 และจัดให้มีพนักงานประจำ เพื่อทำหน้าที่สื่อสารประชาสัมพันธ์โครงการของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงโครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์ในบริเวณทำอากาศยานนครศรีธรรมราช -นอกจากนี้สำนักงานส่งเสริมการมีส่วนร่วมชุมชน ยังทำหน้าที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงรับฟังข้อคิดเห็นและสร้างความเข้าใจต่อชุมชนของพื้นที่โครงการฯ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์ฯ	- เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมของบริษัท เชฟรอน ประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด และสำนักงานส่งเสริมการมีส่วนร่วมชุมชนที่อำเภอท่าศาลาได้ปิดไปเมื่อเดือนกันยายน 2556 โดยกรมทำอากาศยานทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามมาตรการของบริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด โดยจัดการจัดส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขมลพิษสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม แก่กรมทำอากาศยาน

1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

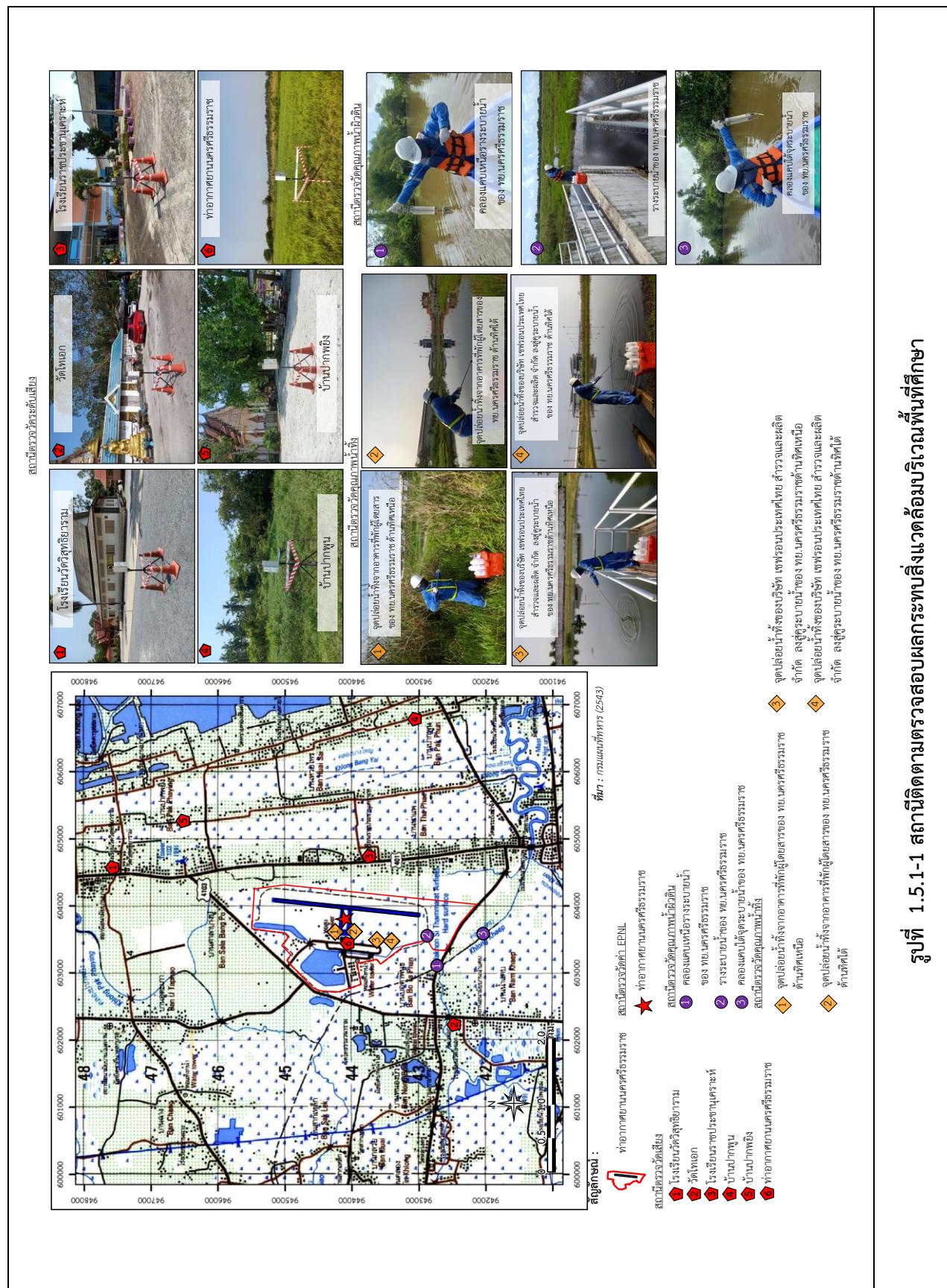
1.5.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในตามที่ระบุไว้ในรายงานรายงานเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ตามหนังสือ ทส 1009.7/7952 ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2551 ดังตารางที่ 1.5.1-1 ส่วนสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแสดงดังรูปที่ 1.5.1-1

ตารางที่ 1.5.1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
1. เสียง	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hrs}$) - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{eq\ 1\ hr}$) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) - ระดับเสียงกลางวันกลางคืน (L_{dn}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10, 50, 90 (L_{10}, L_{50}, L_{90}) 	จำนวน 6 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดวิสุทธิยาราม - วัดโทเอก - โรงเรียนราชประชานุเคราะห์ - บ้านปากพูน - บ้านปากพวย - ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช 	ตรวจวัด 2 ครั้ง (ครั้งละ 7 วัน ต่อเนื่อง)
	- EPNL เพื่อประเมินค่า NEF	จำนวน 1 สถานี คือ ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	ตรวจวัด 2 ครั้ง
2. คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - ไนเตรทในรูปไนโตรเจน (NO_3-N) - สารแขวนลอย (SS) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) 	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - คลองแคบเหนือรางระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช - รางระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช - คลองแคบใต้จุดระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช 	ตรวจวัด 2 ครั้ง
3. คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ซีโอดี (COD) เฉพาะจุดปล่อยน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียจากการล้างเฮลิคอปเตอร์ของบริษัท เซฟรอนฯ - สารแขวนลอย (SS) - สารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settable Solids) - ซัลไฟด์ (Sulfide) - ไนโตรเจนในรูปทีเคเอ็น (TKN) - ไขมันและน้ำมัน (Oil & Grease) 	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - จุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศเหนือ - จุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศใต้ - จุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศเหนือ - จุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศใต้ 	ตรวจวัด 2 ครั้ง
5. เศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> - สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน - ผลกระทบ/ภาวะมลพิษสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน - ทัศนคติต่อโครงการ 	สอบถามผู้นำชุมชนจำนวน 10 ชุด ได้แก่ เทศบาลตำบลท่าแพ บ้านท่าแพ บ้านดอนทะเล บ้านปากพูน บ้านห้วยไทร บ้านปากพูน บ้านศาลาบางปู บ้านปากพวย บ้านบ่อตาพันธ์ และบ้านน้ำแคบ	ตรวจวัด 1 ครั้ง

ที่มา : รายงานเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของบริษัท เซฟรอนประเทศไทย สำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช (2552)



1.5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

(1) ระดับเสียง

(1.1) ระดับเสียงทั่วไป

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงตรวจวัดระหว่างวันที่ 12-19 มีนาคม 2565 สรุปผลการตรวจวัด
ดังตารางที่ 1.5.2-1 และรูปที่ 1.5.2-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

โรงเรียนวัดสุทธิยาราม พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 51.9-53.2 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ระหว่าง 79.3-82.7 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืนมีค่าอยู่ระหว่าง 55.2-57.1 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10, 50 และ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 58.2-60.2, 48.1-51.3 และ 42.2-43.5 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ

โรงเรียนวัดโทเอก พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 51.7-54.5 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ระหว่าง 88.2-99.2 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืนมีค่าอยู่ระหว่าง 55.1-57.9 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10, 50 และ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 57.1-60.9, 48.5-52.0 และ 42.1-45.2 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ

โรงเรียนราชประชานุเคราะห์ พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 51.4-52.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ระหว่าง 83.7-96.0 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืนมีค่าอยู่ระหว่าง 55.1-56.4 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10, 50 และ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 57.8-60.2, 48.4-51.0 และ 42.6-44.0 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ

บ้านปากพูน พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 44.2-47.2 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ระหว่าง 84.2-99.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืนมีค่าอยู่ระหว่าง 49.6-53.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10, 50 และ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 50.2-54.0, 41.6-44.9 และ 36.9-40.6 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ

วัดปากพียง พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 53.3-54.7 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ระหว่าง 85.4-96.5 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืนมีค่าอยู่ระหว่าง 58.7-60.2 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10, 50 และ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 59.9-61.5, 50.4-53.1 และ 44.0-46.4 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ

ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 49.1-54.1 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ระหว่าง 72.3-93.7 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืนมีค่าอยู่ระหว่าง 54.6-57.4 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10, 50 และ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 54.5-62.5, 45.9-51.4 และ 41.7-44.4 เดซิเบล(เอ) ตามลำดับ และค่า EPNL มีค่าอยู่ในช่วง 62.9-103.3

เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปมาเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) พบว่าทุกสถานที่มีค่าอยู่เกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานนครศรีธรรมราช

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	L _{DN}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
โรงเรียนวัดสุทธิ ยาราม	12-13 มี.ค. 65	52.8	79.8	56.6	58.5	50.5	43.2
	13-14 มี.ค. 65	52.6	79.8	56.5	58.2	50.2	43.3
	14-15 มี.ค. 65	52.4	79.3	56.4	58.7	50.1	43.4
	15-16 มี.ค. 65	52.3	82.7	56.3	58.4	50.4	42.8
	16-17 มี.ค. 65	51.9	82.4	55.2	58.7	48.1	42.2
	17-18 มี.ค.65	52.5	82.4	55.8	58.7	49.5	43.0
	18-19 มี.ค. 65	53.2	79.7	57.1	60.2	51.3	43.5
วัดโทเอก	12-13 มี.ค. 65	54.5	93.2	57.9	60.6	52.0	45.0
	13-14 มี.ค. 65	51.7	96.2	55.2	57.7	49.4	42.3
	14-15 มี.ค. 65	54	99.2	57.3	60.3	51	44.8
	15-16 มี.ค. 65	51.7	88.2	55.1	57.1	48.5	42.1
	16-17 มี.ค. 65	53.2	92.6	57.8	58.2	50.6	45.2
	17-18 มี.ค.65	53.4	98.4	57.2	60.9	51.4	44.5
	18-19 มี.ค. 65	52.4	91.9	56.8	59.3	50.2	43.9
โรงเรียนราช ประชานุเคราะห์	12-13 มี.ค. 65	52.8	84.8	56.3	59.2	51	43.4
	13-14 มี.ค. 65	52.4	83.7	56.4	59	50.3	42.6
	14-15 มี.ค. 65	52.3	91.9	56.2	60	50.3	42.9
	15-16 มี.ค. 65	51.4	96.0	55.1	57.8	48.4	44.0
	16-17 มี.ค. 65	52.8	93.3	56.1	60.2	50.4	43.2
	17-18 มี.ค.65	52.6	85.1	56	59.9	50.4	43.4
	18-19 มี.ค. 65	51.7	84.6	55.8	58.7	49.5	43.7
บ้านปากพูน	12-13 มี.ค. 65	45.4	99.3	50	51.4	43	37.9
	13-14 มี.ค. 65	44.7	88.0	50.4	50.2	42.4	37.3
	14-15 มี.ค. 65	44.8	89.0	50.8	51.1	41.7	36.9
	15-16 มี.ค. 65	47.2	84.2	53.3	54	44.9	40.6
	16-17 มี.ค. 65	44.2	89.6	49.6	50.8	41.6	36.9
	17-18 มี.ค.65	44.7	86.3	50.9	50.5	42.5	37.4
	18-19 มี.ค. 65	45.1	88.8	50.9	51.3	42.6	37.1
วัดปากพวย	12-13 มี.ค. 65	53.7	92.8	58.7	61.5	52.3	44.0
	13-14 มี.ค. 65	54.7	96.5	59.6	61.1	53.1	45.0
	14-15 มี.ค. 65	53.9	86.5	59.1	60.5	51.7	45.7
	15-16 มี.ค. 65	53.3	85.4	60.2	60.3	51.4	44.7
	16-17 มี.ค. 65	53.7	91.5	60.2	60.5	50.7	46.3
	17-18 มี.ค.65	53.5	94.6	58.9	60.1	50.4	45.4
	18-19 มี.ค. 65	53.5	94.6	59.4	59.9	51.5	46.4

ตารางที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

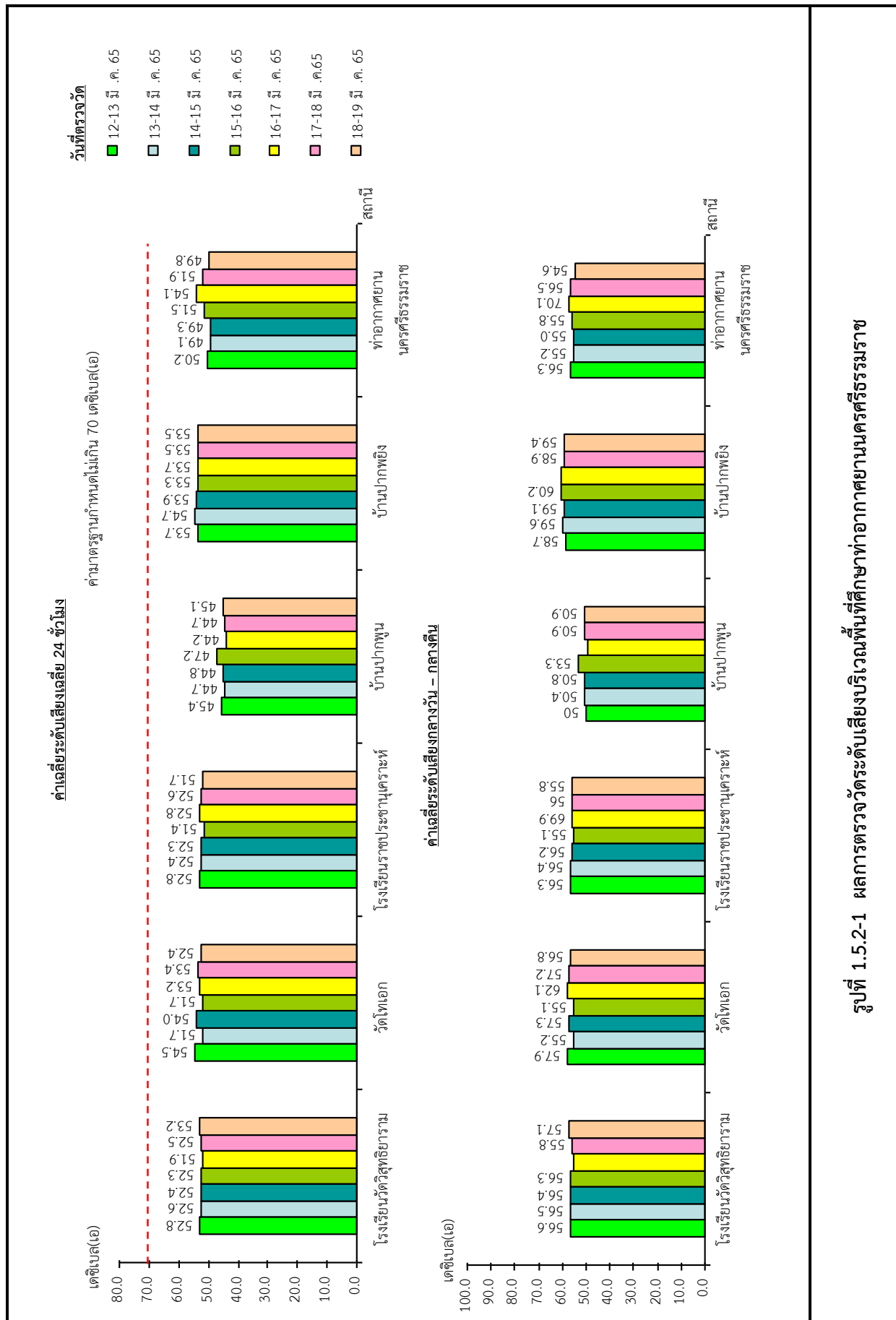
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	L _{DN}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช	12-13 มี.ค. 65	50.2	89.1	56.3	56.1	47.8	43.0
	13-14 มี.ค. 65	49.1	82.6	55.2	54.6	45.9	41.7
	14-15 มี.ค. 65	49.3	83.3	55	54.5	46.2	42.2
	15-16 มี.ค. 65	51.5	86.3	55.8	58.4	48.2	43.8
	16-17 มี.ค. 65	54.1	93.7	57.4	62.5	51.4	44.4
	17-18 มี.ค. 65	51.9	72.3	56.5	59.8	48.7	44.1
	18-19 มี.ค. 65	49.8	77.4	54.6	55.5	46.8	42.1
ค่ามาตรฐาน*		70	115	-	-	-	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

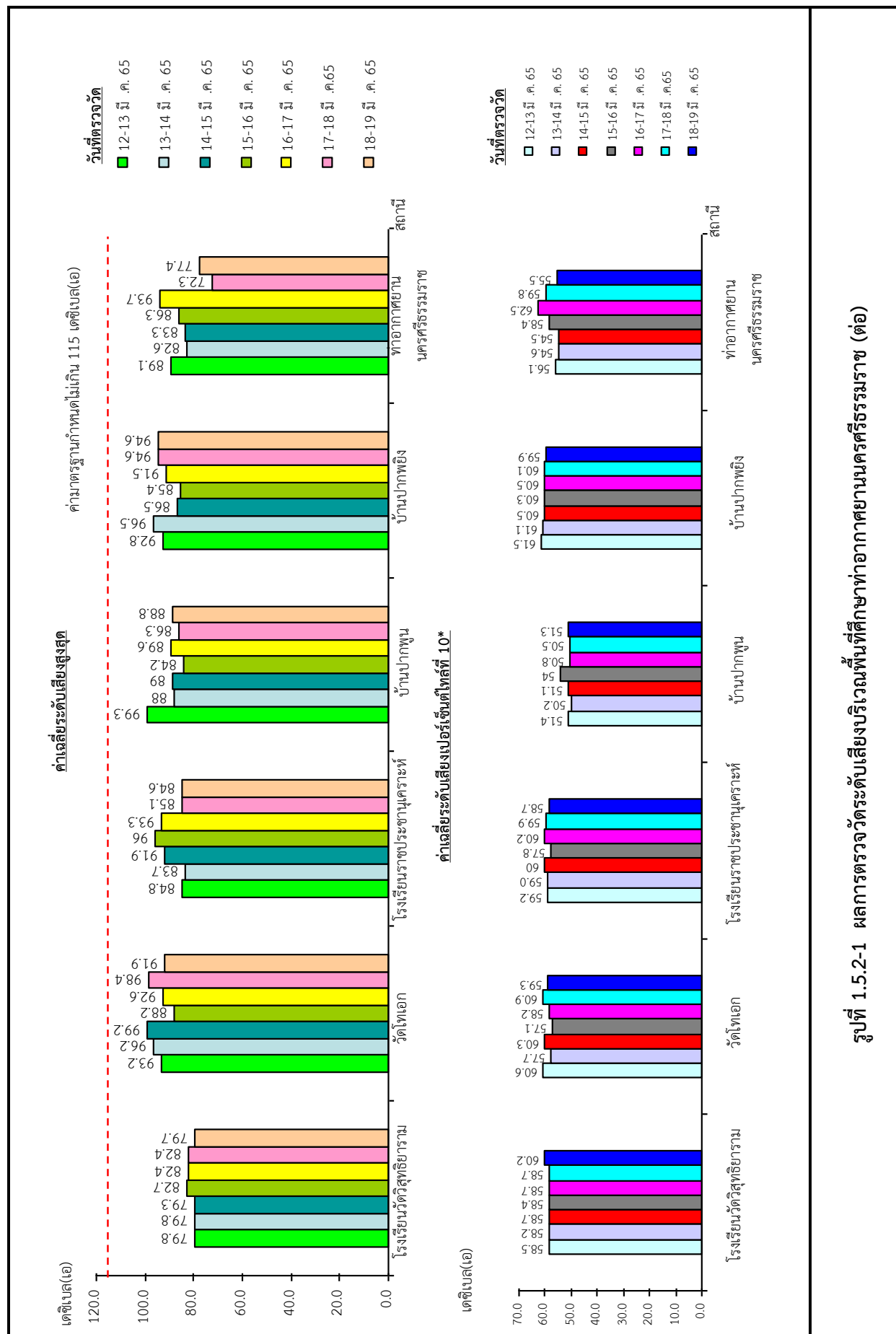
หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

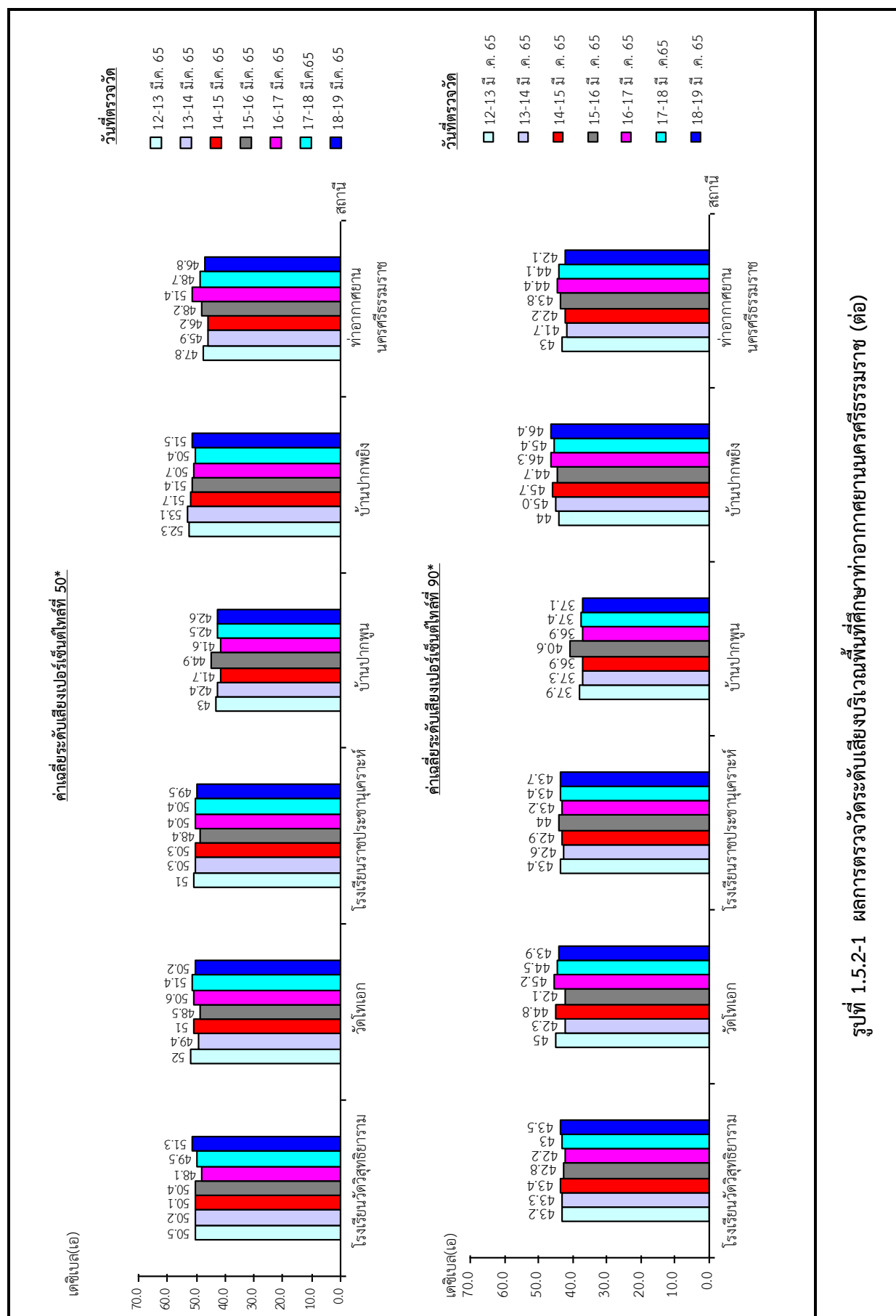
** หมายถึง ไม่มีค่ามาตรฐานกำหนด

- หมายถึง ไม่มีข้อมูล



รูปที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานนครศรีธรรมราช





(1) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินตรวจวัดในวันที่ 14 มีนาคม 2565 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-2 และรูปที่ 1.5.2-2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองแคบเหนือรางระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช พบว่า ความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.4 ออกซิเจนละลายเท่ากับ 7.0 มก./ล. บีโอดีเท่ากับ 1.8 มก./ล. ไนเตรทเท่ากับ 2.2 มก./ล. สารแขวนลอยเท่ากับ 10 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองแคบใต้จุดระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช พบว่า ความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 6.6 ออกซิเจนละลายเท่ากับ 7.2 มก./ล. บีโอดีเท่ากับ 1.7 มก./ล. ไนเตรทเท่ากับ 1.8 มก./ล. สารแขวนลอยเท่ากับ 9 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

รางระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช พบว่า ความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 6.9 ออกซิเจนละลายเท่ากับ 6.9 มก./ล. บีโอดีเท่ากับ 2.0 มก./ล. ไนเตรทเท่ากับ 1.6 มก./ล. สารแขวนลอยเท่ากับ 5 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์ เมื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคการปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร พบว่าคุณภาพน้ำมีเกณฑ์ในมาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					
		ความเป็นกรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองแคบเหนือรางระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	14 มี.ค. 65	7.4	7	1.8	2.2	10	920
คลองแคบใต้จุดระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	14 มี.ค. 65	6.6	7.2	1.7	1.8	9	920
รางระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	14 มี.ค. 65	6.9	6.9	2.0	1.6	5	1600
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	๘'	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≥6.0	≤1.5	≤5.0	-	≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≥4.0	≤2.0	≤5.0	-	≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≥2.0	≤4.0	≤5.0	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

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

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ
 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

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

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

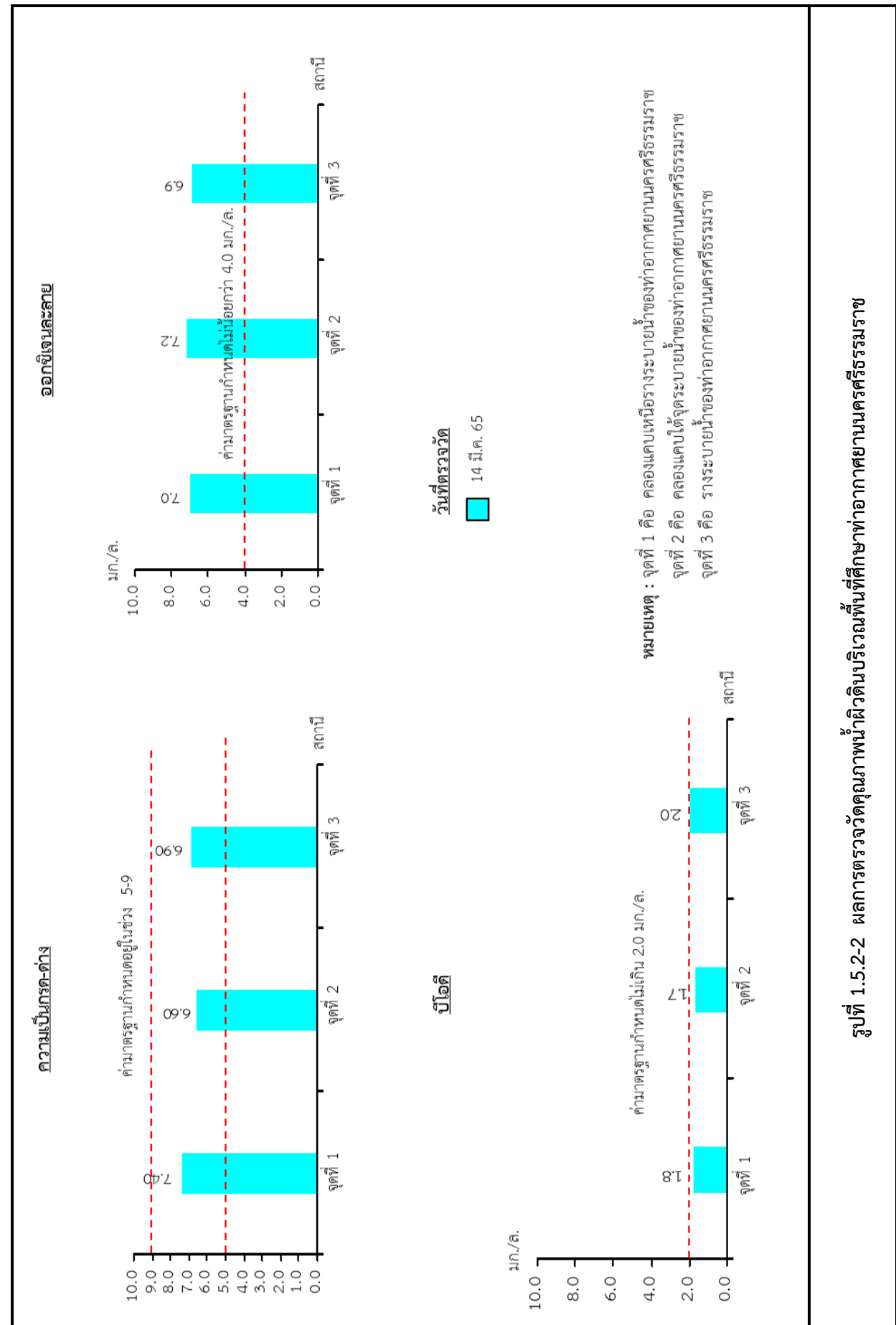
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

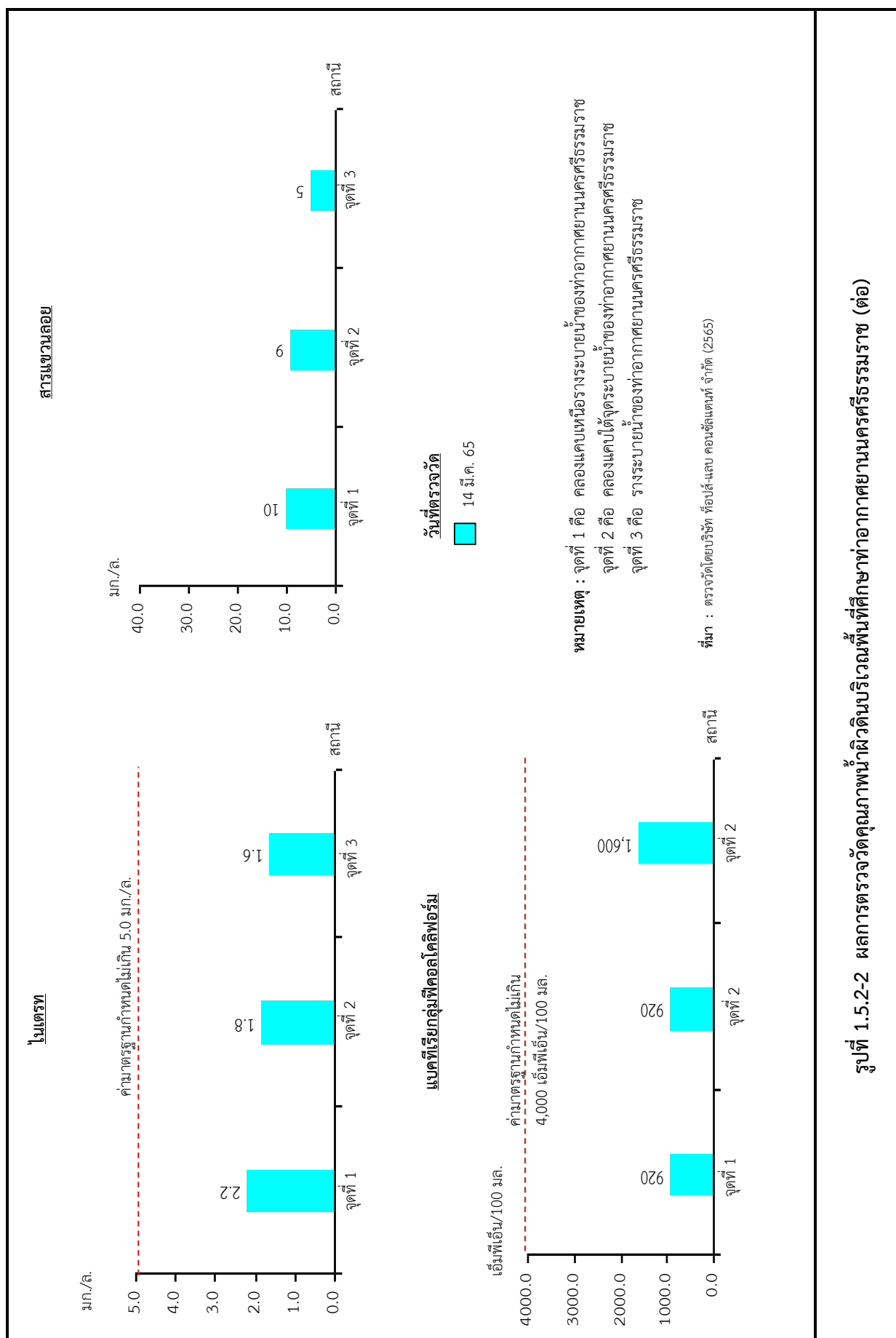
NS หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน

≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า



รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานนครศรีธรรมราช



(2) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งตรวจวัดในวันที่ 14 มีนาคม 2565 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-3 และรูปที่ 1.5.2-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

จุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศเหนือ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.4 บีโอดีเท่ากับ 4.3 มก./ล. สารแขวนลอยน้อยกว่า 5 มก./ล. สารที่ละลายทั้งหมดได้น้อยกว่า 100 มก./ล. ตะกอนหนักน้อยกว่า 0.1 มก./ล. ซัลไฟด์เท่ากับ 0.23 มก./ล. ทีเคเอ็นเท่ากับ 0.78 มก./ล. น้ำมันและไขมันน้อยกว่า 1 มก./ล.

จุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศใต้ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 6.6 บีโอดีเท่ากับ 10.6 มก./ล. สารแขวนลอยเท่ากับ 24 มก./ล. สารที่ละลายได้ทั้งหมดเท่ากับ 138 มก./ล. ตะกอนหนักเท่ากับ 0.5 มก./ล. ซัลไฟด์เท่ากับ 0.29 มก./ล. ทีเคเอ็นเท่ากับ 1.85 มก./ล. น้ำมันและไขมันน้อยกว่า 1 มก./ล.

จุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่กระแสน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศเหนือ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.0 บีโอดีเท่ากับ 11.6 มก./ล. ซีโอดีมีค่าเท่ากับ 45 มก./ล. สารแขวนลอยเท่ากับ 24 มก./ล. สารที่ละลายได้ทั้งหมดน้อยกว่า 100 มก./ล. ตะกอนหนักน้อยกว่า 0.1 มก./ล. ซัลไฟด์เท่ากับ 0.56 มก./ล. ทีเคเอ็นเท่ากับ 1.57 มก./ล. น้ำมันและไขมันน้อยกว่า 1 มก./ล.

จุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่กระแสน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศใต้ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 6.9 บีโอดีเท่ากับ 10.1 มก./ล. ซีโอดีเท่ากับ 58 มก./ล. สารแขวนลอยเท่ากับ 36 มก./ล. สารที่ละลายได้ทั้งหมดน้อยกว่า 100 มก./ล. ปริมาณตะกอนน้อยกว่า 0.1 มก./ล. ซัลไฟด์น้อยกว่า 0.09 มก./ล. ทีเคเอ็น 2.18 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 1 มก./ล.

เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารมีขนาดพื้นที่ใช้สอย 7,985 ตร.ม. จัดเป็นอาคารประเภท ค ซึ่งมีลักษณะอาคารที่เป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจองค์การระหว่างประเทศ หรือของเอกชน ที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม. พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช

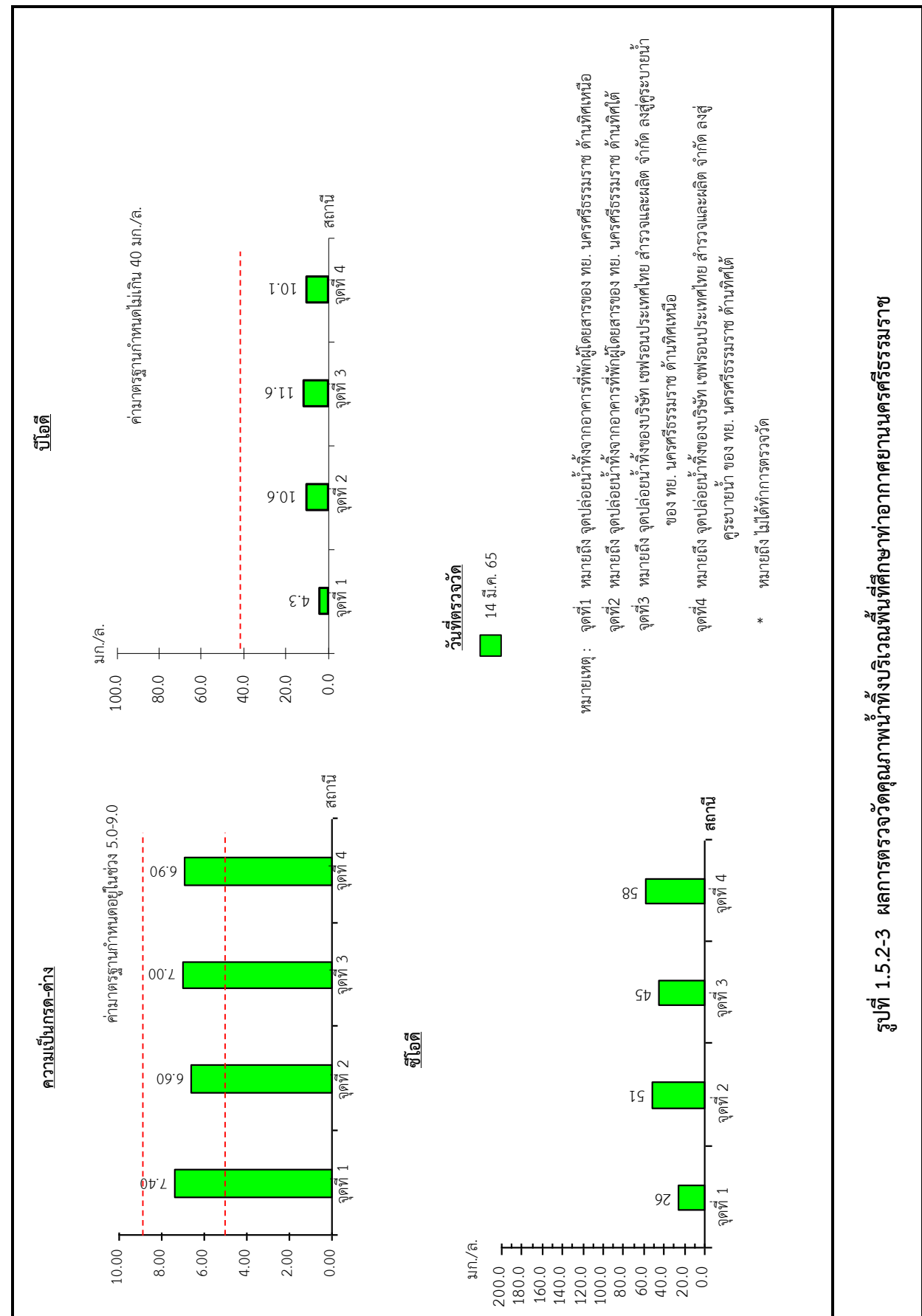
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด								
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ซีโอดี** (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	สารที่ละลายได้ทั้งหมด (มก./ล.)	ตะกอนหนัก (มก./ล.)	ซีลไฟต์ (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ด้านทิศเหนือ	14 มี.ค. 65	7.4	4.3	26	<5	<100	<0.1	0.23	0.78	<1
จุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ด้านทิศใต้	14 มี.ค. 65	6.6	10.6	51	24	138	0.5	0.29	1.85	<1
จุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทย สํารวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ด้านทิศเหนือ	14 มี.ค. 65	7	11.6	45	24	<100	<0.1	0.56	1.57	<1
จุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทย สํารวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ด้านทิศใต้	14 มี.ค. 65	6.9	10.1	58	36	<100	<0.1	0.09	2.18	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	-	≤50	≤500	≤0.5	≤3.0	≤40	≤20

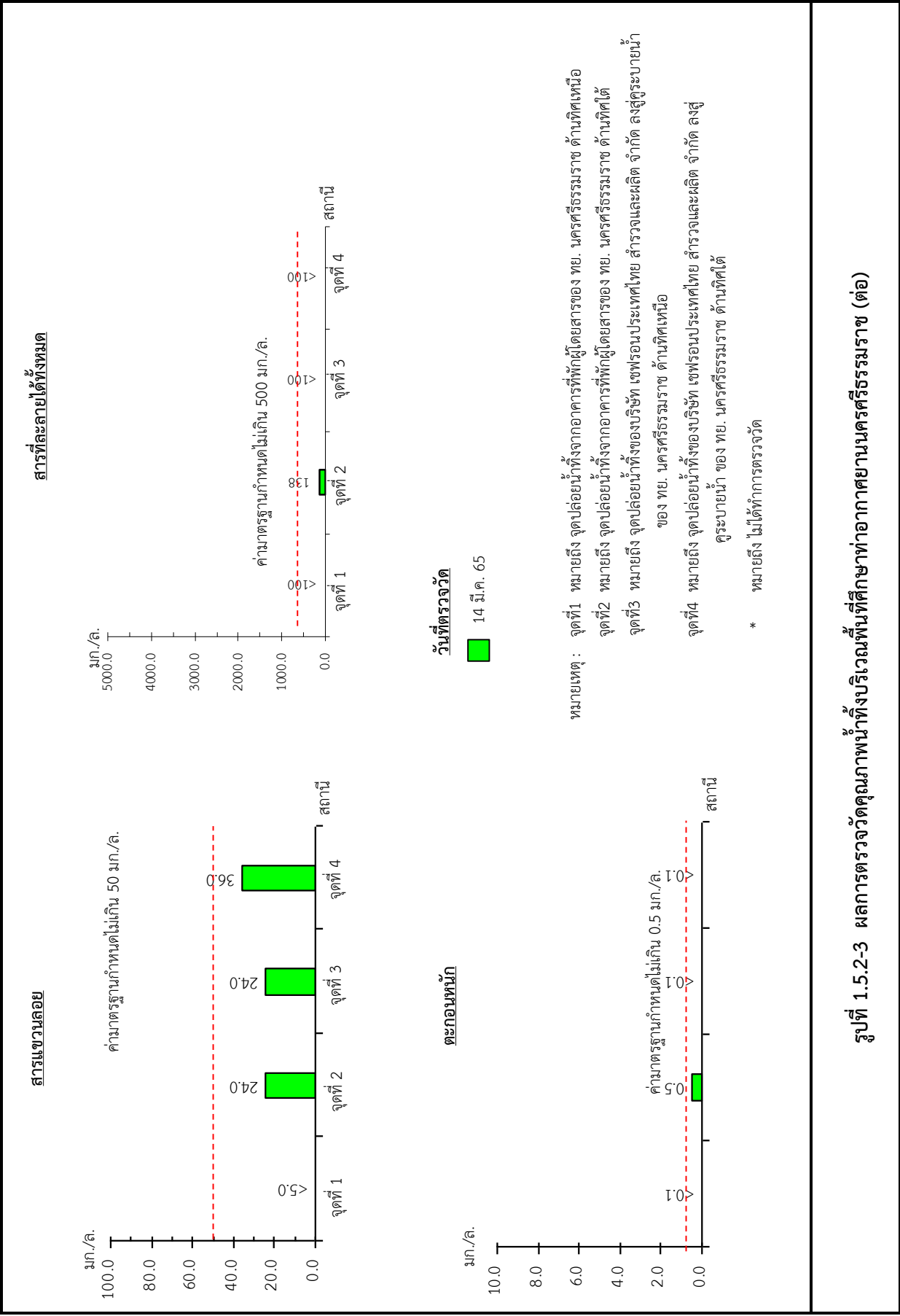
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

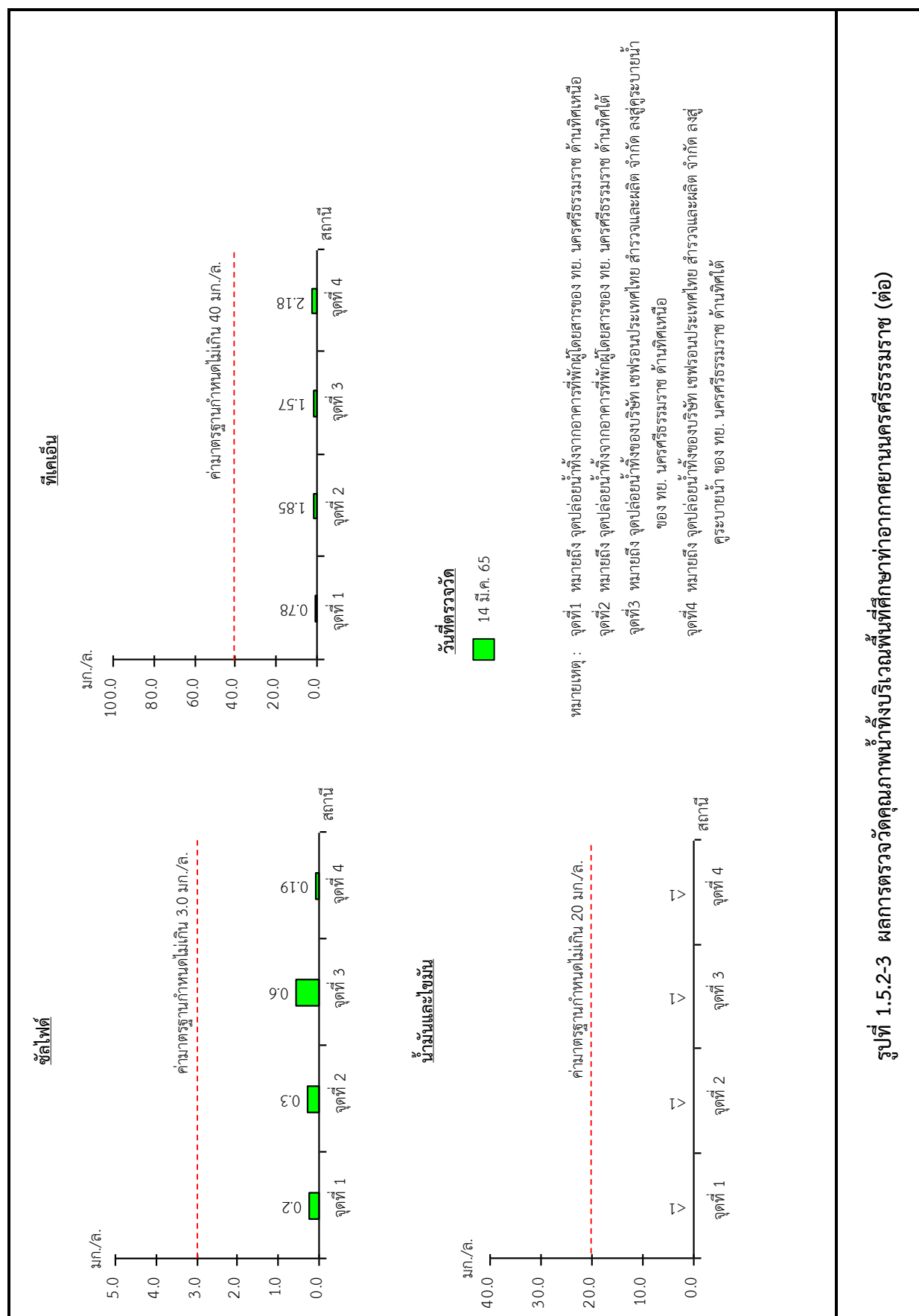
หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด

NS หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน







1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

(1) ระดับเสียง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดระดับเสียงจากรายงานโครงการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ปี 2537, 2557, 2559, 2561-2565 โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดในปี 2565 ดังแสดงในตารางที่ 1.6-1 และรูปที่ 1.6-1 พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และค่าระดับเสียงสูงสุดที่ผ่านมาของทั้ง 3 สถานีตรวจวัด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

(2) คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ประกอบด้วย ผลการตรวจวัดในปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561-2565 โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดในปี 2565 ดังตารางที่ 1.6-2 และรูปที่ 1.6-2 พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำโดยส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประเภท 3 ยกเว้น ค่าบีโอดีของตัวอย่างที่เก็บจากบริเวณคลองแคบเหนือรางระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชในเดือนพฤษภาคม 2562 ตัวอย่างที่เก็บจากบริเวณรางระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชในเดือนธันวาคม 2550 เดือนพฤษภาคม 2559 และเดือนพฤษภาคม 2562 และตัวอย่างน้ำที่เก็บจากบริเวณคลองแคบใต้จุดระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชในเดือนธันวาคม 2550 และเดือนพฤษภาคม 2562 ค่าแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มของตัวอย่างน้ำที่เก็บจากบริเวณรางระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ตัวอย่างน้ำที่เก็บจากบริเวณคลองแคบใต้จุดระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชในเดือนธันวาคม 2550 ค่าออกซิเจนละลายของตัวอย่างน้ำที่เก็บจากบริเวณรางระบายน้ำของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชในเดือนกันยายน 2562 ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้นหากต้องการใช้น้ำในแหล่งน้ำดังกล่าวเพื่อการอุปโภค-บริโภคควรต้องมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำก่อน

(3) คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ประกอบด้วย ผลการตรวจวัดในปี 2544-2545, 2550-2551, 2555, 2557 2559 2561-2565 โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดในปี 2565 ดังตารางที่ 1.6-3 และรูปที่ 1.6-3 พบว่า ส่วนใหญ่คุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค ยกเว้น ค่าตะกอนหนักของตัวอย่างน้ำที่เก็บจากด้านทิศใต้ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังผ่านระบบในเดือนพฤษภาคม 2551 และจุดปล่อยน้ำทิ้งจาก

อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศเหนือในเดือนธันวาคม 2550 เดือนพฤษภาคม 2551 และเดือนพฤษภาคม 2559 และตัวอย่างน้ำทิ้งที่เก็บจากจุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ด้านทิศใต้ ในเดือนพฤษภาคม 2559 ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ค่าบีโอดีของตัวอย่างน้ำที่เก็บจากจุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ด้านทิศใต้ และจุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ด้านทิศใต้ ในเดือนพฤษภาคม 2559 ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ค่าทีเคเอ็นของตัวอย่างน้ำทิ้งที่เก็บจากจุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศใต้ ปี 2561 ค่าตะกอนหนักบริเวณจุดปล่อยน้ำของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชทั้งด้านทิศเหนือและทิศใต้ และสารแขวนลอยบริเวณจุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชบริเวณทิศใต้ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และปี 2562 ค่าตะกอนหนักบริเวณจุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชทั้งด้านทิศเหนือและทิศใต้ และจุดปล่อยน้ำของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชทั้งด้านทิศเหนือและทิศใต้ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงควรมีการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้คุณภาพน้ำทิ้ง

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ในช่วงปี 2537, 2557, 2559 และ 2561-2565

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
โรงเรียนวัดวิสุทธิอาราม	ม.ค.37 ^{1/}	57.9	61.3	-
	มี.ค.57 ^{1/}	60.1	63.1	89.4
	ก.ค.57 ^{1/}	60.0	63.1	89.9
	พ.ค.59 ^{1/}	55.3	60.7	85.7
	ส.ค.59 ^{1/}	54.2	58.9	83.0
	ม.ค.61 ^{1/}	63.7	67.1	106.8
	เม.ย.61 ^{1/}	64.9	68.6	103.0
	พ.ค.62 ^{1/}	63.9	63.7	113.8
	ก.ย.62 ^{1/}	63.9	65.3	96.2
	พ.ค.64 ^{1/}	-	-	-
	ก.ย.64 ^{1/}	55.3	58.9	97.1
	มี.ค. 65 ^{2/}	53.2	57.1	82.7
วัดโทเอก	ม.ค.37 ^{1/}	61.0	63.8	-
	มี.ค.57 ^{1/}	54.7	58.2	84.7
	ก.ค.57 ^{1/}	55.2	58.4	93.5
	พ.ค.59 ^{1/}	53.1	58.8	88.1
	ส.ค.59 ^{1/}	52.0	58.2	73.5
	ม.ค.61 ^{1/}	55.7	62.1	98.1
	เม.ย.61 ^{1/}	65.0	70.6	92.2
	พ.ค.62 ^{1/}	61.3	61.1	104.5
	ก.ย.62 ^{1/}	58.4	58.2	99.0
	ก.ค.63 ^{1/}	60.1	69.0	90.9
	ต.ค.63 ^{1/}	63.1	71.7	101.1
	พ.ค.64 ^{1/}	57.7	53.3	87.4
	ก.ย.64 ^{1/}	42.8	46.9	85.4
	มี.ค. 65 ^{2/}	54.5	57.9	99.2
โรงเรียน ราชประชานุเคราะห์	ม.ค.37 ^{1/}	59.9	61.6	-
	มี.ค.57 ^{1/}	55.2	58.5	82.5
	ก.ค.57 ^{1/}	55.0	58.7	84.6
	พ.ค.59 ^{1/}	60.2	63.3	95.1
	ส.ค.59 ^{1/}	56.8	62.0	81.2
	ม.ค.61 ^{1/}	67.5	69.3	93.7
	เม.ย.61 ^{1/}	57.4	69.8	99.1
	พ.ค.62 ^{1/}	58.8	58.7	113.6
	ก.ย.62 ^{1/}	62.3	62.3	108.3
	ก.ค.63 ^{1/}	67.2	73.8	101.6
	ต.ค.63 ^{1/}	64.5	72.8	99.1
	พ.ค.64 ^{1/}	55.5	51.3	87.4

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ในช่วงปี 2537, 2557, 2559 และ 2561-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
	ก.ย.64 ^{1/}	51.9	57.3	78.7
	มี.ค. 65 ^{2/}	52.8	56.4	96.0
บ้านปากพูน	ม.ค.37 ^{1/}	54.7	59.2	78.8
	มี.ค.57 ^{1/}	54.7	59.0	79.6
	ก.ค.57 ^{1/}	52.7	58.0	92.4
	พ.ค.59 ^{1/}	52.0	58.1	78.4
	ส.ค.59 ^{1/}	67.8	73.3	102.0
	ม.ค.61 ^{1/}	62.8	62.8	92.2
	เม.ย.61 ^{1/}	60.1	61.3	108.3
	พ.ค.62 ^{1/}	61.0	60.9	110.5
	ก.ย.62 ^{1/}	61.0	60.9	110.5
	พ.ค.64 ^{1/}	-	-	-
	ก.ย.64 ^{1/}	50.9	55.7	79.0
	มี.ค. 65 ^{2/}	47.2	53.5	99.3
บ้านปากพึง	ม.ค.37 ^{1/}	55.1	55.4	79.2
	มี.ค.57 ^{1/}	55.2	59.4	79.8
	ก.ค.57 ^{1/}	52.2	58.3	83.4
	พ.ค.59 ^{1/}	52.0	58.2	79.9
	ส.ค.59 ^{1/}	62.6	65.5	103.0
	ม.ค.61 ^{1/}	66.9	71.4	99.6
	เม.ย.61 ^{1/}	43.1	42.9	98.6
	พ.ค.62 ^{1/}	65.8	65.9	109.2
	ก.ย.62 ^{1/}	65.8	65.9	109.2
	พ.ค.64 ^{1/}	-	-	-
	ก.ย.64 ^{1/}	52.0	56.7	79.8
	มี.ค. 65 ^{2/}	54.7	60.2	96.5
ทำอาภาศยาน นครศรีธรรมราช	มี.ค.57 ^{1/}	57.7	60.1	86.6
	ก.ค.57 ^{1/}	57.8	60.1	85.9
	พ.ค.59 ^{1/}	65.0	68.6	109.2
	ส.ค.59 ^{1/}	61.6	65.3	97.6
	ม.ค.61 ^{1/}	67.8	70.5	95.7
	เม.ย.61 ^{1/}	65.4	68.7	99.8
	พ.ค.62 ^{1/}	62.4	62.2	98.2
	ก.ย.62 ^{1/}	63.3	60.5	99.9
	พ.ค.64 ^{1/}	60.2	56	86.7
	ก.ย.64 ^{1/}	54.6	59.1	93
	มี.ค. 65 ^{2/}	54.1	57.4	93.7

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ในช่วงปี 2537, 2557, 2559 และ 2561-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
บ้านศาลาบางปู	ก.ค.63 ^{2/}	63.6	69.5	110.3
	ต.ค.63 ^{2/}	66.9	72.8	101.3
ค่ามาตรฐาน *		70	NS	115

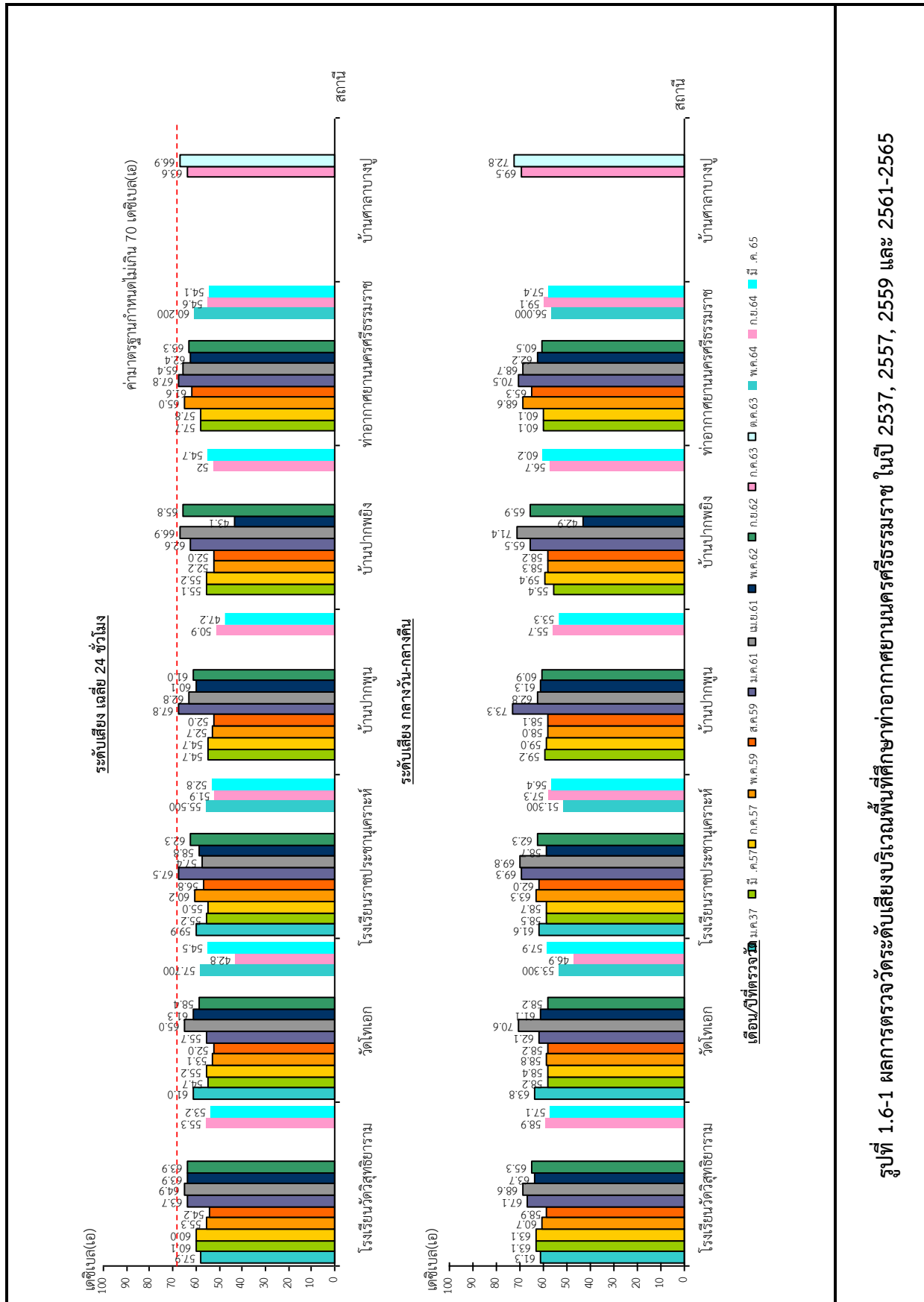
ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยาน
 กระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2564)

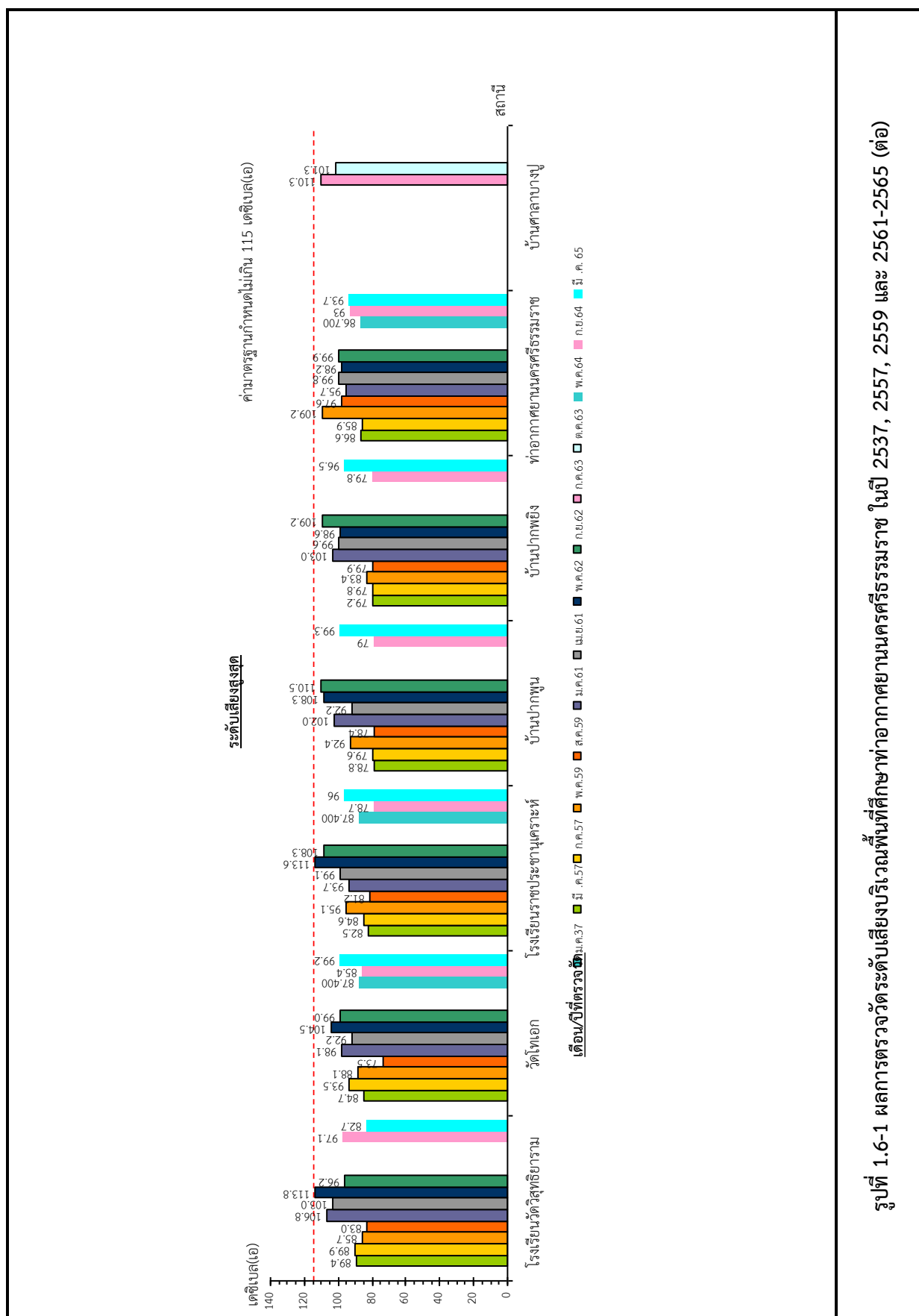
^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

หมายเหตุ : * ค่าเฉลี่ยของผลการตรวจวัดในรอบ 72 ชั่วโมง (3 วันต่อเนื่อง)

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

- หมายถึง ไม่ได้ทำการตรวจวัด





ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ในปี 2550-2551, 2555, 2557 และ 2559-2565

จุดเก็บตัวอย่าง	เดือน/ปีทีเก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์						
		ความเป็นกรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	น้ำมันและไขมัน
คลองแคบเหนือ รางระบายน้ำ ของทำอาภาศยาน นครศรีธรรมราช	ธ.ค.50 ^{1/}	6.7	8.2	2.0	0.20	12.0	2,400.0	-
	พ.ค.51 ^{1/}	7.2	9.1	1.9	0.04	35.0	90.0	-
	เม.ย.55 ^{1/}	7.1	9.4	1.6	0.06	30.0	100.0	-
	ก.ค.55 ^{1/}	7.2	9.9	1.5	0.06	32.0	80.0	-
	มี.ค.57 ^{1/}	7.2	10.9	1.4	0.06	30.0	78.0	-
	ก.ค.57 ^{1/}	7.2	10.5	1.2	0.05	34.0	82.0	-
	พ.ค.59 ^{1/}	6.8	6.2	2.0	0.88	3.3	>160,000.0	-
	ส.ค.59 ^{1/}	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	-
	ม.ค.61 ^{1/}	5.4	6.6	<2.0	0.03	<2.5	<1.8	-
	เม.ย.61 ^{1/}	6.1	5.4	<2.0	0.65	34.2	34.0	-
	พ.ค.62 ^{1/}	7.3	6.5	6.0	0.09	32.4	<1.8	-
	ก.ย.62 ^{1/}	7.5	5.4	<1.0	0.87	11.2	140.0	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	7.0	6.2	2.2	1.8	3	1,600	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.7	7.5	1.7	1.4	3	430	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	7.4	7	1.8	2.2	10	920	-
รางระบายน้ำของทำอาภาศ ยานนครศรีธรรมราช	ธ.ค.50 ^{1/}	6.5	7.0	6.5	0.20	55.0	6,200.0	-
	พ.ค.51 ^{1/}	7.0	9.8	1.8	0.08	16.0	<3.0	-
	เม.ย.55 ^{1/}	7.2	10.1	1.5	0.09	19.0	<5.0	-
	ก.ค.55 ^{1/}	7.2	9.6	1.4	0.07	20.0	<5.0	-
	มี.ค.57 ^{1/}	7.2	9.7	1.4	0.06	22.0	<5.0	-
	ก.ค.57 ^{1/}	7.1	10.4	1.3	0.05	24.0	<5.0	-
	พ.ค.59 ^{1/}	7.0	6.2	3.0	1.40	4.2	20.0	-
	ส.ค.59 ^{1/}	7.7	7.3	<2.0	1.10	1.1	230.0	-

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ในปี 2550-2551, 2555, 2557 และ 2559-2565 (ต่อ)

จุดเก็บตัวอย่าง	เดือน/ปีที่เก็บ ตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์						
		ความเป็น กรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	น้ำมันและไขมัน
วางระบายน้ำของท่า อาภาศยาน นครศรีธรรมราช (ต่อ)	ม.ค.61 ^{1/}	6.5	5.9	<2.0	0.12	18.0	22.0	-
	เม.ย.61 ^{1/}	5.8	5.2	3.0	0.16	32.5	34.0	-
	พ.ค.62 ^{1/}	7.3	6.8	6.0	0.21	25.2	220.0	-
	ก.ย.62 ^{1/}	7.28	3.8	<1.0	0.24	<5.0	130.0	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	6.2	2.0	<0.1	<3	430	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	6.6	7.2	1.7	1.8	9	920	-
คลองแคบใต้จุดระบายน้ำ ของท่าอาภาศยาน นครศรีธรรมราช	ธ.ค.50 ^{1/}	6.3	5.5	3.4	0.35	28.0	8,000.0	-
	พ.ค.51 ^{1/}	7.7	10.3	1.0	0.09	18.0	90.0	-
	เม.ย.55 ^{1/}	7.6	10.2	1.0	0.08	20.0	90.0	-
	ก.ค.55 ^{1/}	7.4	10.0	1.2	0.09	22.0	90.0	-
	มี.ค.57 ^{1/}	7.3	10.0	1.2	0.07	22.0	88.0	-
	ก.ค.57 ^{1/}	7.2	10.0	1.3	0.06	29.0	96.0	-
	พ.ค.59 ^{1/}	7.1	7.2	2.0	1.10	<2.2	78.0	-
	ส.ค.59 ^{1/}	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	-
	ม.ค.61 ^{1/}	7.1	6.0	<2.0	0.03	12.0	<1.8	-
	เม.ย.61 ^{1/}	3.0	4.6	4.0	0.08	16.7	<1.8	-
	พ.ค.62 ^{1/}	7.5	6.2	6.0	0.19	8.0	<1.8	-
	ก.ย.62 ^{1/}	7.5	6.2	<1.0	0.43	<5.0	4.5	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	6.7	5.8	2.6	1.5	5	6.7	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.3	3.4	5.7	1.4	3.2	350	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	6.9	6.9	2.0	1.6	5	1,600	-

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ในปี 2550-2551, 2555, 2557 และ 2559-2565 (ต่อ)

จุดเก็บตัวอย่าง	เดือน/ปีที่เก็บ ตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์						
		ความเป็น กรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	น้ำมันและไขมัน
คลองท่าแพเหนือจุดที่ คลองย่อยไหลลงสู่คลอง ท่าแพ	ก.ค.63 ^{2/}	6.4	4.0	<1.0	0.40	13.2	23.0	1.0
	ต.ค.63 ^{2/}	6.6	5.1	<1.0	0.13	9.0	170.0	<1.0
คลองท่าแพใต้จุดที่คลอง ย่อยไหลลงสู่คลองท่าแพ	ก.ค.63 ^{2/}	6.5	4.0	1.0	0.48	16.9	23.0	1.0
	ต.ค.63 ^{2/}	6.4	3.9	<1.0	0.15	11.9	33.0	1.0
ค่ามาตรฐาน*	5-9	≥4.0	≤2.0	≤5.0	-	≤4,000	-	ค่ามาตรฐาน*

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2564)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอพี-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

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

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

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

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

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

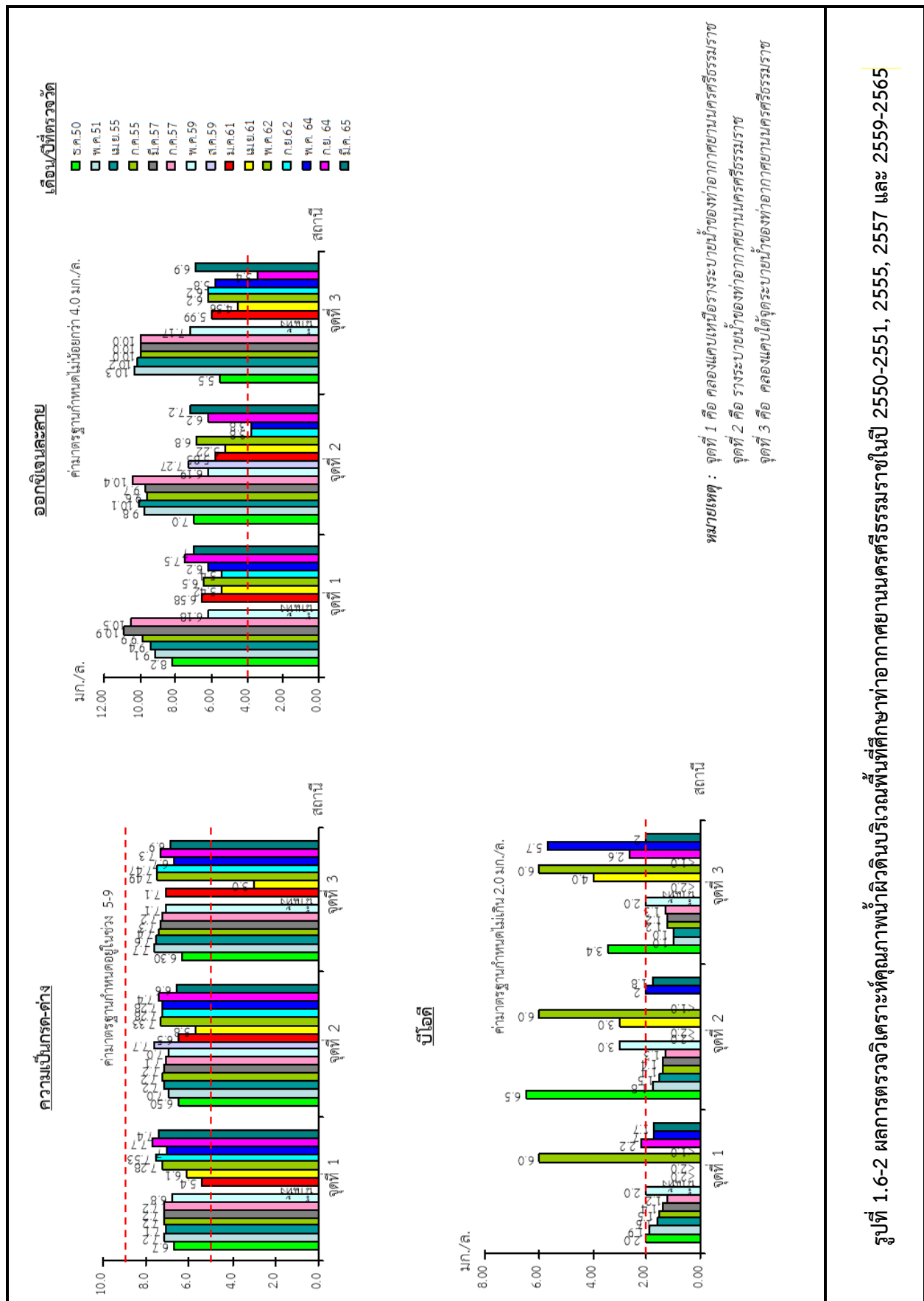
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

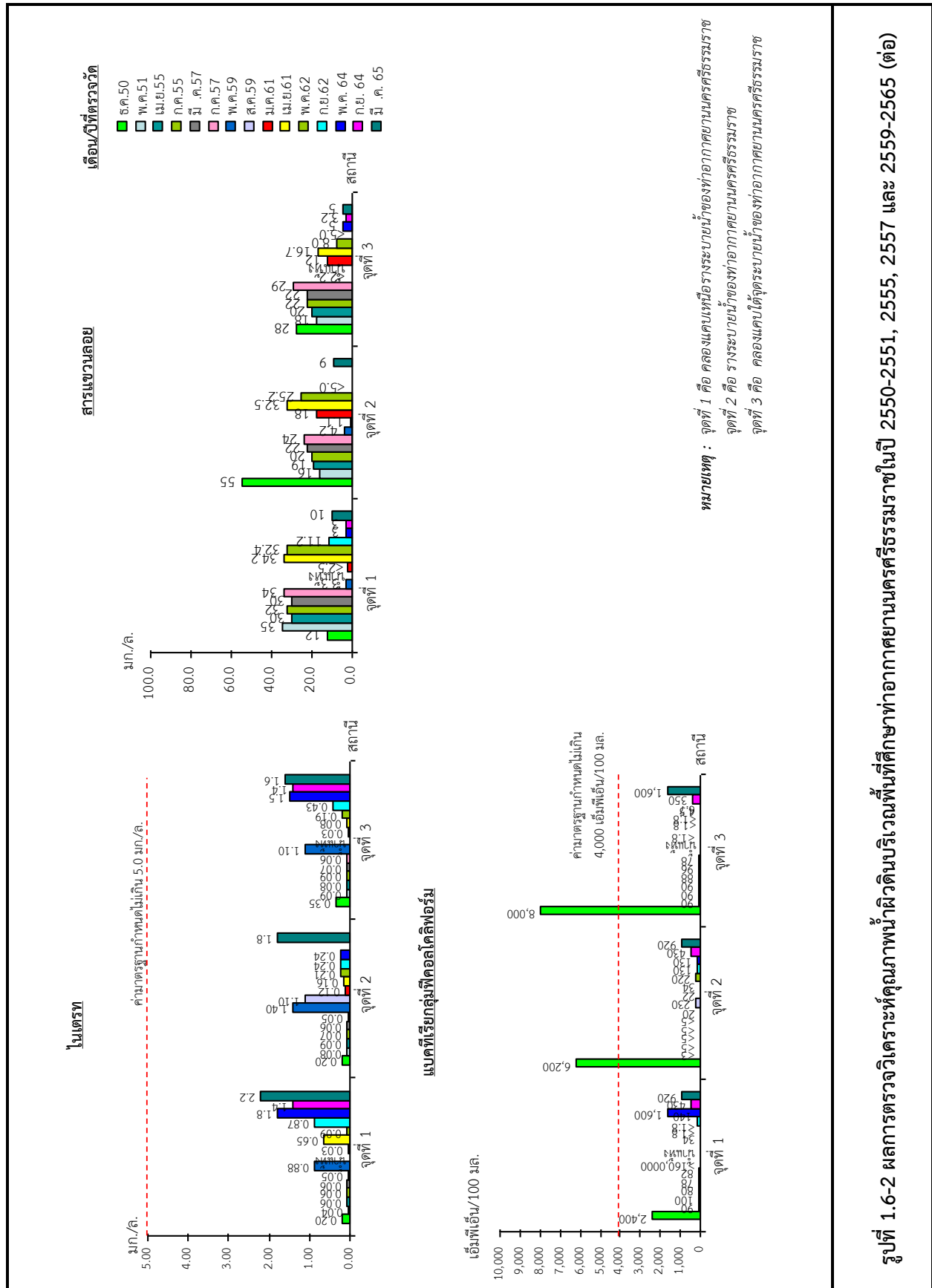
ธ' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน/ไม่ได้ทำการตรวจวัด

/ หมายถึง ค่าที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

< หมายถึง น้อยกว่า > หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า





ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ในช่วงปี 2544-2545, 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 และ 2565

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปีที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด								
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	สารที่ละลายได้ทั้งหมด (มก./ล.)	ตะกอนหนัก (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	ซีลไฟต์ (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ซีโอดี (มก./ล.)
ด้านทิศเหนือของอาคารที่พักผู้โดยสารก่อนเข้าระบบ	พ.ย.44 ^{1/}	6.9	4.15	22	81	> 0.20	2.3	0.986	5.1	-
	ก.พ.45 ^{1/}	7.8	10.4	26	176	> 0.50	>0.20	> 0.75	> 5.0	-
	ธ.ค.50 ^{1/}	7.2	5.9	10	-	145 [/]	0.03	6	4	-
	พ.ค.51 ^{1/}	7.2	4.6	12	332	344 [/]	0.10	14.3 [/]	10.81	-
ด้านทิศใต้ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังผ่านระบบ	พ.ค.51 ^{1/}	7.6	2.4	16	296	280 [/]	0.65	0.05	11.41	-
จุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศใต้	มี.ค.57 ^{1/}	7.5	4.5	22	450	0.3	1.34	0.11	10.33	-
	ก.ค.57 ^{1/}	7.3	4.7	25	420	0.3	1.30	0.10	12.15	-
	พ.ค.59 ^{1/}	7.4	64 [/]	30.1	352	0.3	53.0 [/]	1.55	2.0	-
	ส.ค.59 ^{1/}	7.2	71	20.8	224	0.1	42	4.69	<2	-
	ม.ค.61 ^{1/}	7.2	54	35.0	165.0	0.1	28.4	1.0	2	-
	เม.ย.61 ^{1/}	7.3	64	-	36.7	163 [/]	0.5	3	<2	-
	พ.ค.62 ^{1/}	7.65	28.1	32.8	370	0.4	17.7	0.1	3.0	-
	ก.ย.62 ^{1/}	7.67	91	32.6	362	4.0 [/]	67	0.3	<1	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	6.4	4.6	<5	132	0.2	0.05	1.29	1	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.2	4.3	<5	170	<0.1	0.05	0.84	<1	-
จุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศเหนือ	มี.ค. 65 ^{2/}	7.4	4.3	<5	<100	<0.1	0.23	0.78	<1	-
	ธ.ค.50 ^{1/}	7.2	5.90	10	ND	145 [/]	6	0.03	4.00	-
	พ.ค.51 ^{1/}	7.1	3.20	11	327	316 [/]	0.43	0.06	5.79	-
	เม.ย.55 ^{1/}	7.3	4.9	21	339	0.5	0.77	0.07	7.34	-
	ก.ค.55 ^{1/}	7.2	5.3	25	345	0.5	1.27	0.08	9.30	-
	มี.ค.57 ^{1/}	7.2	4.0	11	315	0.2	0.80	0.06	6.45	-

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ในช่วงปี 2544-2545, 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 และ 2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปีที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด								
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	สารที่ละลายได้ทั้งหมด (มก./ล.)	ตะกอนหนัก (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	ซีลไฟต์ (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ซีโอดี (มก./ล.)
จุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของทำอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศเหนือ	ก.ค.57 ^{1/}	7.1	4.4	15	332	0.2	0.90	0.08	8.35	-
	พ.ค.59 ^{1/}	7.0	87	50.5 [/]	254	26.0 [/]	34	1.96	5	-
	ส.ค.59 ^{1/}	6.9	35	<2.5	316	1.1 [/]	38	1.0	2	-
	ม.ค.61 ^{1/}	7.1	16	<2.5	55	<0.1	18.2	1.0	<2	-
	เม.ย.61 ^{1/}	7.1	64	-	218	218 [/]	0.3	4	<2	-
	พ.ค.62 ^{1/}	7.02	3.1	35.5	205	0.3	10	0.2	2.0	-
	ก.ย.62 ^{1/}	7.04	20	19.1	152	5.0 [/]	12	0.1	<1	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	7.2	5.5	40	288	2	0.08	1.12	2	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.0	11.4	42	174	0.4	0.08	7.28	<1	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	6.6	10.6	24	138	0.5	0.29	1.85	<1	-
จุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่กระแสน้ำของทำอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศเหนือ	มี.ค.57 ^{1/}	7.2	3.3	8	211	0.2	1.27	0.08	9.30	75
	ก.ค.57 ^{1/}	7.3	3.5	10	256	0.2	1.20	0.08	9.30	70
	พ.ค.59 ^{1/}	6.8	7.0	20	240	<0.1	15.0	1.08 [/]	2.0	<3.0
	ส.ค.59 ^{1/}	7.6	42	28	468	0.1	92	1.80	<2	102
	ม.ค.61 ^{1/}	6.4	24	45	65.0	2.0 [/]	8.2	1.0	<2	<30
	เม.ย.61 ^{1/}	6.8	1	30.8	30.8	133 [/]	0.4	1	<2	27
	พ.ค.62 ^{1/}	6.95	13.3	14.1	235	0.4	3.4	0.2	<1.0	68.3
	ก.ย.62 ^{1/}	7.19	14	73.0	252	7.5 [/]	19	0.4	1	<40
	พ.ค. 64 ^{1/}	7.0	7.2	23	<100	1.2	0.11	25	2	25
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.0	16.8	23	<100	0.2	0.22	2.52	<1	44
	มี.ค. 65 ^{2/}	7	11.6	24	<100	<0.1	0.56	1.57	<1	45

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ในช่วงปี 2544-2545, 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 และ 2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปีที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด								
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	สารที่ละลายได้ทั้งหมด (มก./ล.)	ตะกอนหนัก (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	ซีลไฟต์ (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ซีโอดี (มก./ล.)
จุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทย สำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของทำ อาภาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศใต้	มี.ค.57 ^{1/}	7.2	3.4	10	234	0.2	1.77	0.10	9.50	80
	ก.ค.57 ^{1/}	7.2	3.8	12	267	0.2	1.50	0.12	11.50	80
	พ.ค.59 ^{1/}	6.2	2.0	32	360	3.0 [/]	23.0	0.95 [/]	2.0	<3.0
	ส.ค.59 ^{1/}	7.7	48	6.4	424	0.1	81	1.59	3	87
	ม.ค.61 ^{1/}	6.8	12	168	75	1.1 [/]	25.0	<1.0	<2	30
	เม.ย.61 ^{1/}	5.6	52	457.1	457.1	253 [/]	0.7	<1	<2	40
	พ.ค.62 ^{1/}	6.59	12.1	10.0	448	0.2	5.2	<0.1	1.0	43.5
	ก.ย.62 ^{1/}	6.87	8.8	12.6	165	1.5 [/]	5.1	0.5	<1	<40
	พ.ค. 64 ^{1/}	7.9	18.2	74	<100	2.5	0.18	2.16	1	55
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.1	10.4	27	428	0.4	0.19	1.12	1	63
	มี.ค. 65 ^{2/}	6.9	10.1	36	<100	<0.1	0.09	2.18	<1	58
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค*		5-9	≤40	≤50	≤500	≤0.5	≤40	≤3.0	≤20	-

ที่มา : ^{1/} โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2564)

^{2/} ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด

/ หมายถึง ค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

- หมายถึง ไม่ได้ตรวจวัด/ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

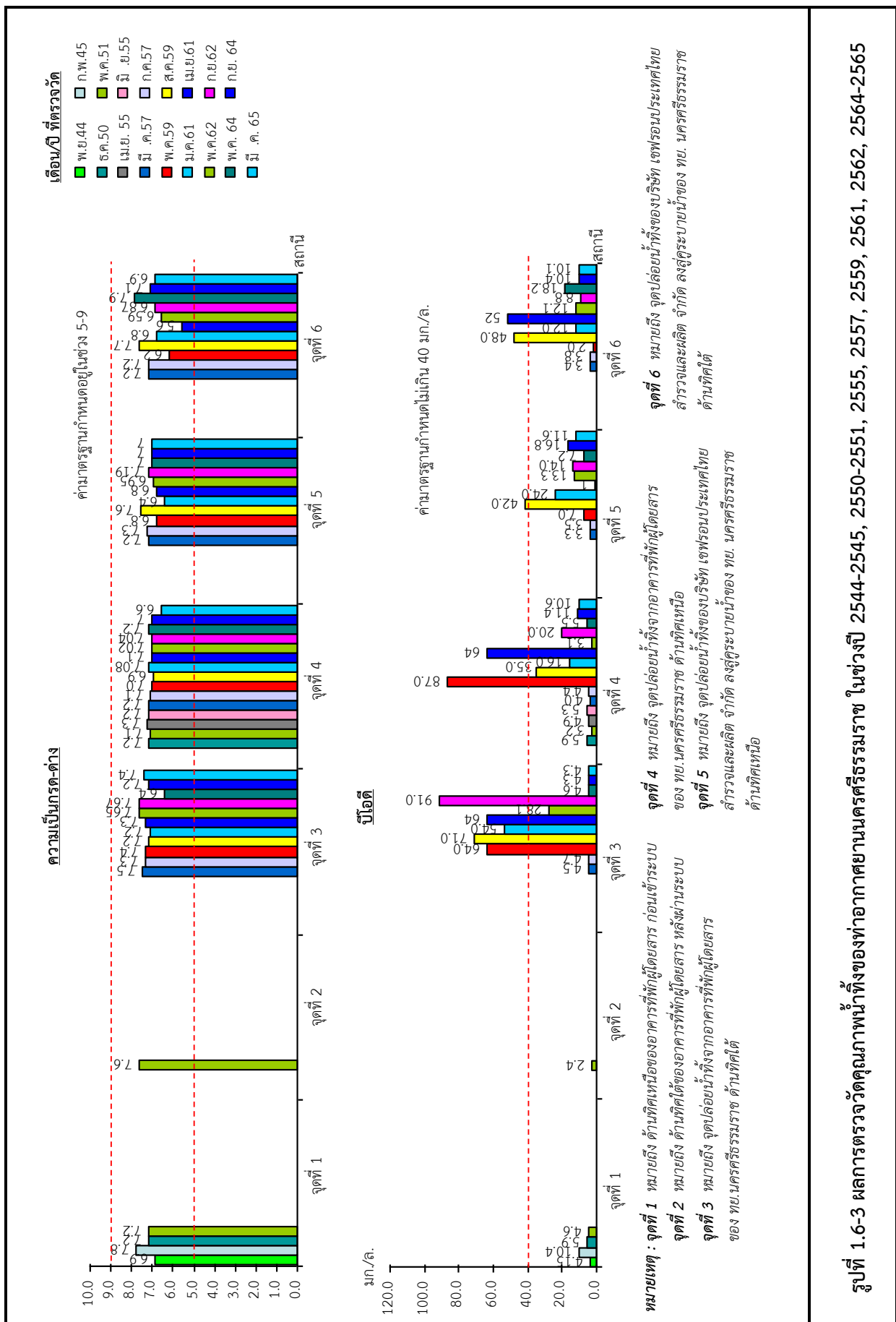
ND หมายถึง ไม่สามารถตรวจวัดค่าได้

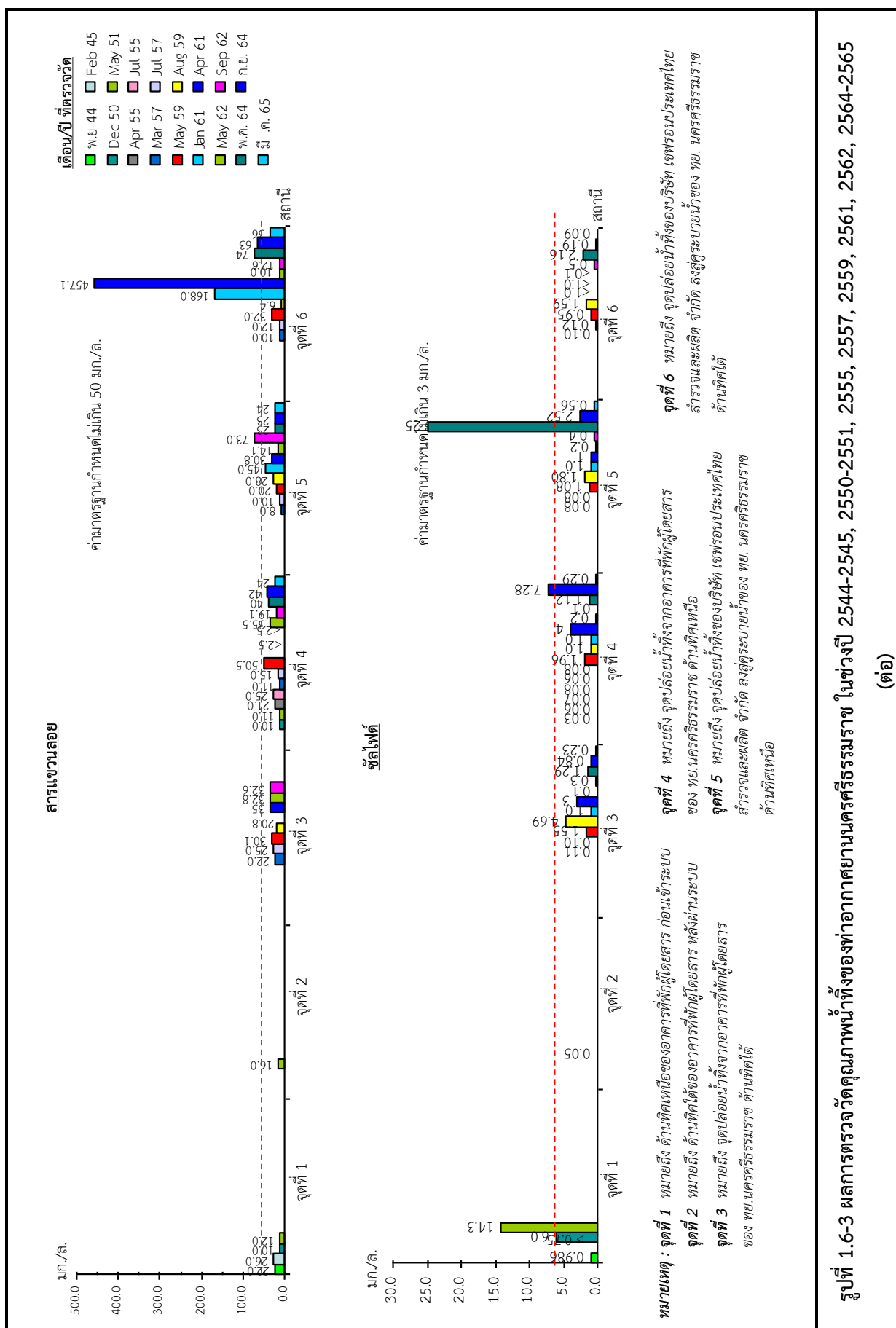
≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน

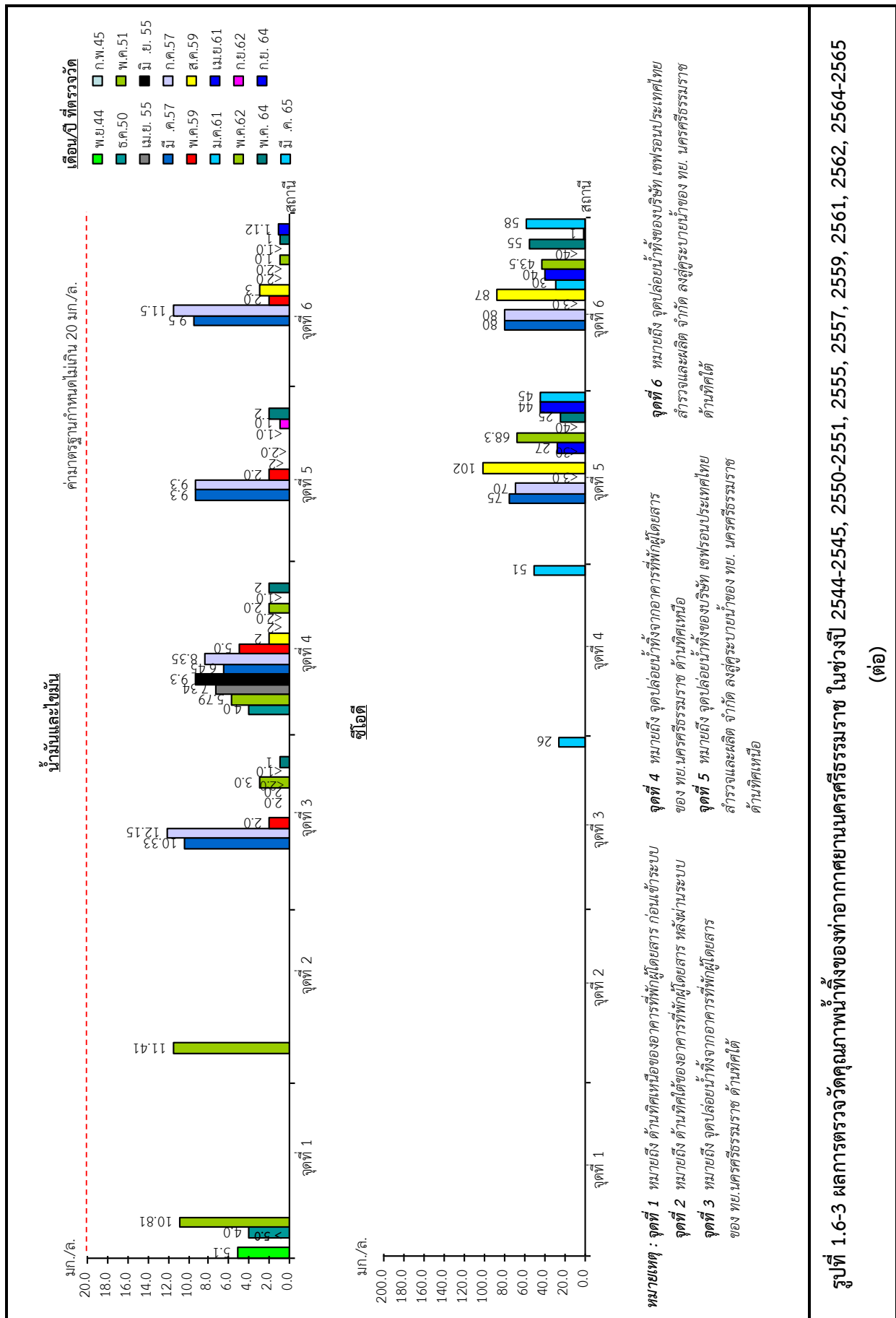
≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า

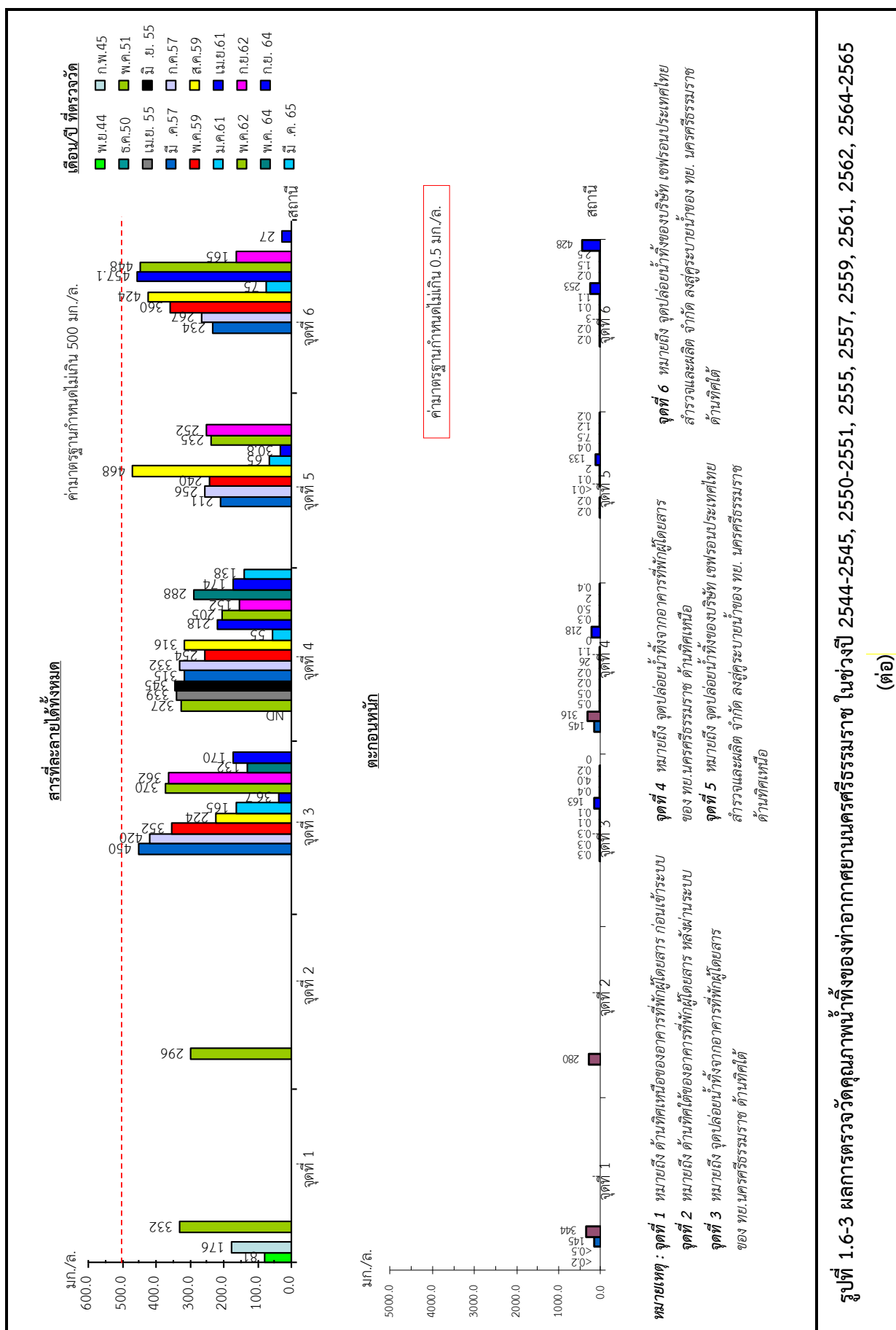
< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

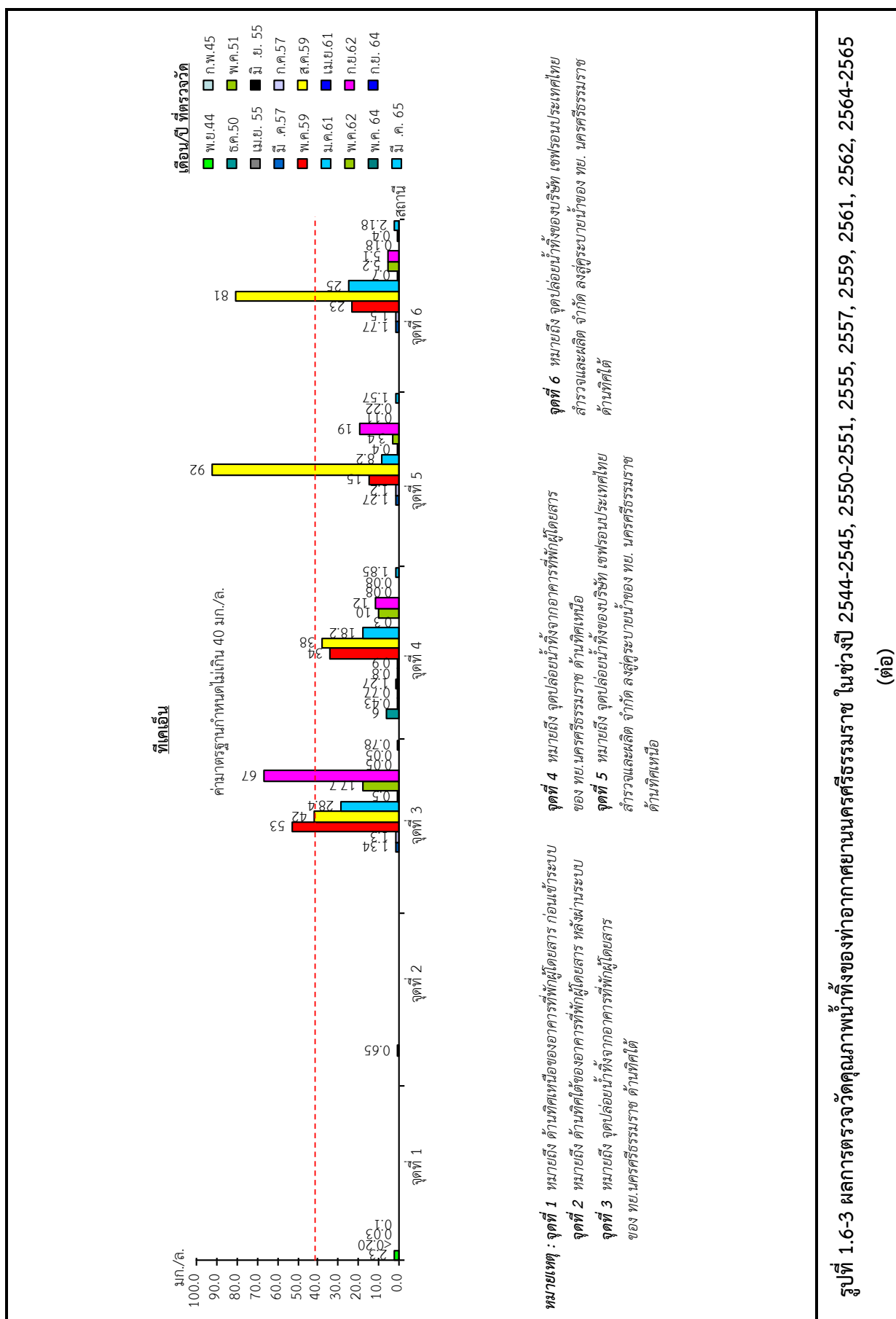
> หมายถึง มีค่ามากกว่า











1.7 การประเมินผลกระทบด้านเสียง

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนองนครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2565 ที่ปรึกษาจะดำเนินการโดยใช้วิธีการทำนายค่าระดับเสียง (NEF) จากอากาศยานโดยแสดงเป็นแผนที่ระดับเสียง (Noise Contour) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.7.1 แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง

1) การทำนายค่าระดับเสียง (NEF)

การประเมินผลกระทบด้านเสียง จากโครงการระบบขนส่งทางอากาศ มีแหล่งกำเนิดเสียงจากอากาศยานแต่ละชนิดมีระดับและความถี่ไม่เท่ากัน ซึ่งแหล่งกำเนิดเสียงของเครื่องบินมาจาก 3 แหล่งใหญ่ๆ คือ เสียงจากแอโรไดนามิก (Aerodynamic noise) เสียงจากเครื่องยนต์และกลไกต่างๆ (Engine and other mechanical noise) และเสียงจากตัวระบบเครื่องบิน (Noise from aircraft systems)

ในการประเมินผลกระทบด้านเสียง ที่ปรึกษาจะนำเสนอในรูปแบบของการทำนายค่าระดับเสียง (NEF) จากโครงการทำอากาศยานซึ่งปกติมักจะแสดงเป็นเส้นแสดงระดับเสียง (Noise Contour) การคำนวณว่าในพื้นที่โดยรอบโครงการสนามบินได้รับเสียงรบกวนหรือไม่ คำนวณได้จากสมการ

$$NEF_{ij} = EPNL_{ij} + 10 \log 10 (nd + 16.67 Nn) - 88$$

โดย $EPNL_{ij}$ = ระดับเสียงอ้างอิงสำหรับเครื่องบินชนิด i และเส้นทางบิน j
 Nd = จำนวนของเครื่องบินในเวลากลางวัน (ช่วงเวลา 07.00 น. ถึง 22.00 น.)
เป็นเวลา 15 ชั่วโมง
 Nn = จำนวนของเครื่องบินในเวลากลางคืน (ช่วงเวลา 22.00 น. ถึง 07.00 น.)
เป็นเวลา 9 ชั่วโมง

$$NEF = 10 \log \left(\sum_{i=1}^I \sum_{j=1}^J ANTILOG(NEF_{ij} / 10) \right)$$

โดย I = จำนวนเครื่องบินแต่ละประเภท
 J = จำนวนเส้นทางการบินทั้งหมด

การประเมินผลกระทบที่กำหนดเป็นมาตรฐาน โดยหน่วย NEF (Noise Exposure Forecast) โดยหน่วย NEF (Noise Exposure Forecast) คำนวณได้จาก EPN db (Effective Perceived Noise Decibel) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงเครื่องบินแต่ละประเภท โดยมีมาตรฐานกำหนดไว้ ดังนี้

ค่า NEF	ผลกระทบ
> 40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนต่อโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของ Airport Hotel ควรติดตั้งป้องกันเสียงรบกวน
30-40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้างที่ที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว ควรได้รับการป้องกันด้วยวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
< 30	ค่าระดับเสียงจากโครงการได้รับการยอมรับในพื้นที่นี้

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

ขณะที่ Federal Interagency Committee on Urban Noise (1980) กำหนดระดับเสียงเฉลี่ยในช่วงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) ที่มีผลต่อประชาชน ทั้งนี้โดยหลักการ

$$\begin{aligned} \text{ค่า Ldn} &\approx \text{NEF} + 35 \text{ เดซิเบล(เอ)} \\ \text{Leq (24)} &\approx \text{Ldn} - 5 \text{ เดซิเบล(เอ)} \end{aligned}$$

แนวทางของสมาพันธ์บริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (USFAA) ในประเทศสหรัฐอเมริกา คำสั่งของ USFAA ที่ 1050.1 C เรื่อง “Policies and Procedures for Considering Environment Impact” ต้องการให้มีการประเมินเพื่อกำหนดผลกระทบของเสียงจากกิจกรรมการบิน ซึ่งรวมถึงการพัฒนาโครงการใหม่ ๆ และเปลี่ยนแปลงสภาพการดำเนินงานที่มีอยู่ วิธีการประเมินความดังของเสียงจากสนามบิน ของ USFAA ได้กำหนดเงื่อนไขให้มีการใช้ระดับเสียงเฉลี่ยช่วงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) เฉลี่ยรายปี ในการวิเคราะห์ความดังของเสียง สำหรับแนวทางของ USFAA จะนำมาใช้พิจารณาการใช้ที่ดินทั้งหมดในสภาพปกติที่ระดับเสียง Ldn ที่มีค่าน้อยกว่า 65 เดซิเบล(เอ)

เหตุผลของการเลือกใช้ค่า NEF ประกอบในการศึกษา มีดังนี้

- มีการกำหนดระดับของผลกระทบ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในพื้นที่ที่อยู่ในเส้นระดับเสียง NEF ในแต่ละช่วงไว้ค่อนข้างชัดเจน สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของโครงการได้

- การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากสนามบิน โดยใช้ค่า NEF ประกอบในการพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบนั้น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ให้การยอมรับมาเป็นเวลานาน โดยสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้จัดทำหนังสือคู่มือการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียง ซึ่งในเรื่องของการทำนายระดับเสียงจากโครงการสนามบินได้ระบุการเลือกใช้ค่า NEF ในการประกอบการพิจารณาระดับของผลกระทบ และการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบไว้อย่างชัดเจน และแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการด้านคมนาคม (อุษณีย์ ศิวาวุร, 2549)

- คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ใช้ค่า NEF เป็นหลัก ในการพิจารณาระดับของผลกระทบและพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบมาโดยต่อเนื่อง ส่วนค่า Ldn, Leq หรือค่าพารามิเตอร์อื่น ๆ นั้น ในเรื่องของการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของบริเวณหรือพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบยังไม่มีกำหนดหรือระบุวิธีการแนวทางที่ชัดเจน จึงยังไม่ได้นำมาใช้กันมากนัก โดยได้นำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาเพียงบางครั้งเท่านั้น

2) เครื่องมือในการจัดทำแผนที่เส้นเสียง

ในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานใช้โปรแกรมที่ใช้ในการประเมินผลกระทบ คือ “AEDT (Aviation Environmental Design Tool) version 3d ” ผลิตโดย U.S. Department of Transportation Federal Aviation โดยในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานในการดำเนินการของท่าอากาศยาน

โดยข้อมูลพื้นฐานนำเข้าโปรแกรม ประกอบด้วย

- ชนิด/ประเภทของอากาศยาน
- จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยของอากาศยาน
- ตำแหน่ง/ทิศทางการขึ้น-ลงของอากาศยาน

ใช้แหล่งข้อมูลของเครื่องบินมาจาก EUROCONTROL Base of Aircraft Data (BADA) ซึ่งผลการประเมินออกมาในลักษณะเส้นเสียง (Arie van der Eijk, 2018) ผลที่ได้จากการจำลองด้วยระบบคอมพิวเตอร์ จะนำเสนอในรูปของหน่วยการประเมินผลกระทบที่กำหนดเป็นมาตรฐาน คือ Noise Exposure Forecast (NEF) คำนวณได้จาก Effective Perceived Noise Decibel (EPN db) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงอากาศยานแต่ละประเภท

3) การประเมินผลกระทบด้านเสียง

การประเมินผลกระทบด้านเสียงในครั้งนี้ ได้ทำการประเมินผลกระทบด้านเสียงในหน่วย NEF ตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเส้นเสียง NEF ต่างๆ ดังตารางที่ 1.7.1-1 และข้อมูลที่ใช้นำเข้าในแบบจำลอง มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 1.7.1-1 แนวทางการใช้ที่ดินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)

การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ระดับเส้นเสียง NEF		
	น้อยกว่า 30	30-40	สูงกว่า 40
1. ที่อยู่อาศัย	ใช่	(A)	ไม่ใช่
2. ย่านการค้า	ใช่	ใช่	(B)
3. โรงแรม	ใช่	(B)	ไม่ใช่
4. สำนักงาน	ใช่	(B)	ไม่ใช่
5. โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน	(B)	ไม่ใช่	ไม่ใช่
6. โรงภาพยนตร์	(B)	ไม่ใช่	ไม่ใช่
7. ถนนทางหลวง	ใช่	ใช่	ไม่ใช่
8. อุตสาหกรรม	ใช่	ใช่	(B)

ที่มา : International Civil Aviation Organization, Airport Planning Manual - Part 2 - Land Use and Environmental Control, 1984-AN/902

หมายเหตุ: (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

1.7.2 การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

1) การใช้หัวทางวิ่ง

ทางวิ่งของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชวางตัวในทิศทาง 06 องศา พิกัดหัวทางวิ่ง 08° 31' 49" N, 99° 56' 37" E และทิศทาง 19 องศา พิกัดหัวทางวิ่ง 08° 32' 57" N, 99° 56' 45" E ตามลำดับระดับความสูงของ Runway 4 เมตรเทียบกับระดับน้ำทะเลปานกลาง (ม.รทก.) ตาม Aeronautical Information publication of Thailand (AIP THAILAND) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

2) เส้นทางการบินขึ้น-ลง (Track)

ทิศทางการบินขึ้น-ลง ของอากาศยาน จากข้อมูลสถิติการบินขึ้นลงของอากาศยานภายในท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2565 ดังนี้

หัวทางวิ่ง 19	สัดส่วนการบินขึ้น ร้อยละ 0
	สัดส่วนการบินลง ร้อยละ 100
หัวทางวิ่ง 01	สัดส่วนการบินขึ้น ร้อยละ 100
	สัดส่วนการบินลง ร้อยละ 0

3) ช่วงเวลาที่ทำการบิน

ช่วงเวลาที่ทำการบินของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ได้กำหนดช่วงเวลาที่ทำการบินออกเป็นช่วงเวลากลางวัน (07.00-22.00) และช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00น.)

4) สถิติการให้บริการของอากาศยาน

สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของอากาศยานในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2565 ของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ดังตารางที่ 1.7.2-1

ตารางที่ 1.7.2-1 สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2565

เดือน	เที่ยวบิน (Movement)		ผู้โดยสาร (Passengers)	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
มกราคม	493	493	42,020	46,506
กุมภาพันธ์	457	457	41,624	42,969
มีนาคม	520	520	49,844	49,960
เมษายน	567	567	59,299	57,817
พฤษภาคม	451	451	60,991	63,248
รวม	2,488	2,488	253,778	260,500
เฉลี่ยต่อเดือน	498	498	50,756	52,100
เฉลี่ยต่อวัน	16	16	1,681	1,725

ที่มา : www.airports.go.th, เดือนมิถุนายน 2565

หมายเหตุ : เฉพาะเที่ยวบินพาณิชย์

ท่าอากาศยานมีสถิติเที่ยวบิน ในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2565 รวมทั้งสิ้นจำนวน 2,515 เที่ยวบิน โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 13 เมษายน 2565 จำนวน 25 เที่ยวบิน อย่างไรก็ตามในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ AEDT ที่ปรึกษาจะใช้ชนิดของอากาศยาน และการคำนวณเที่ยวบินเฉลี่ยในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2565 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7.2-2

ตารางที่ 1.7.2-2 ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ชนิดอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเดือนม.ค.-พ.ค. 2565 (เที่ยว)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ในช่วงเดือนม.ค.-พ.ค. 2565 (เที่ยว/วัน)
Airbus 320	840	5
Boeing 737-800	950	6
SIKORSKY 76	88	1
SIKORSKY 92	384	3
C172	17	1
PW120	209	1
รวม	2,488	17

ที่มา : ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช, มกราคม-พฤษภาคม 2565

หมายเหตุ : ข้อมูลเจ้าแบบจำลองใช้เฉพาะอากาศยานพาณิชย์ ผีบิน ผนหลวง และเฮลิคอปเตอร์ ไม่รวมอากาศยานที่ใช้ทางการทหาร
จำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 13 เมษายน 2565 จำนวน 25 เที่ยวบิน

5) ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน

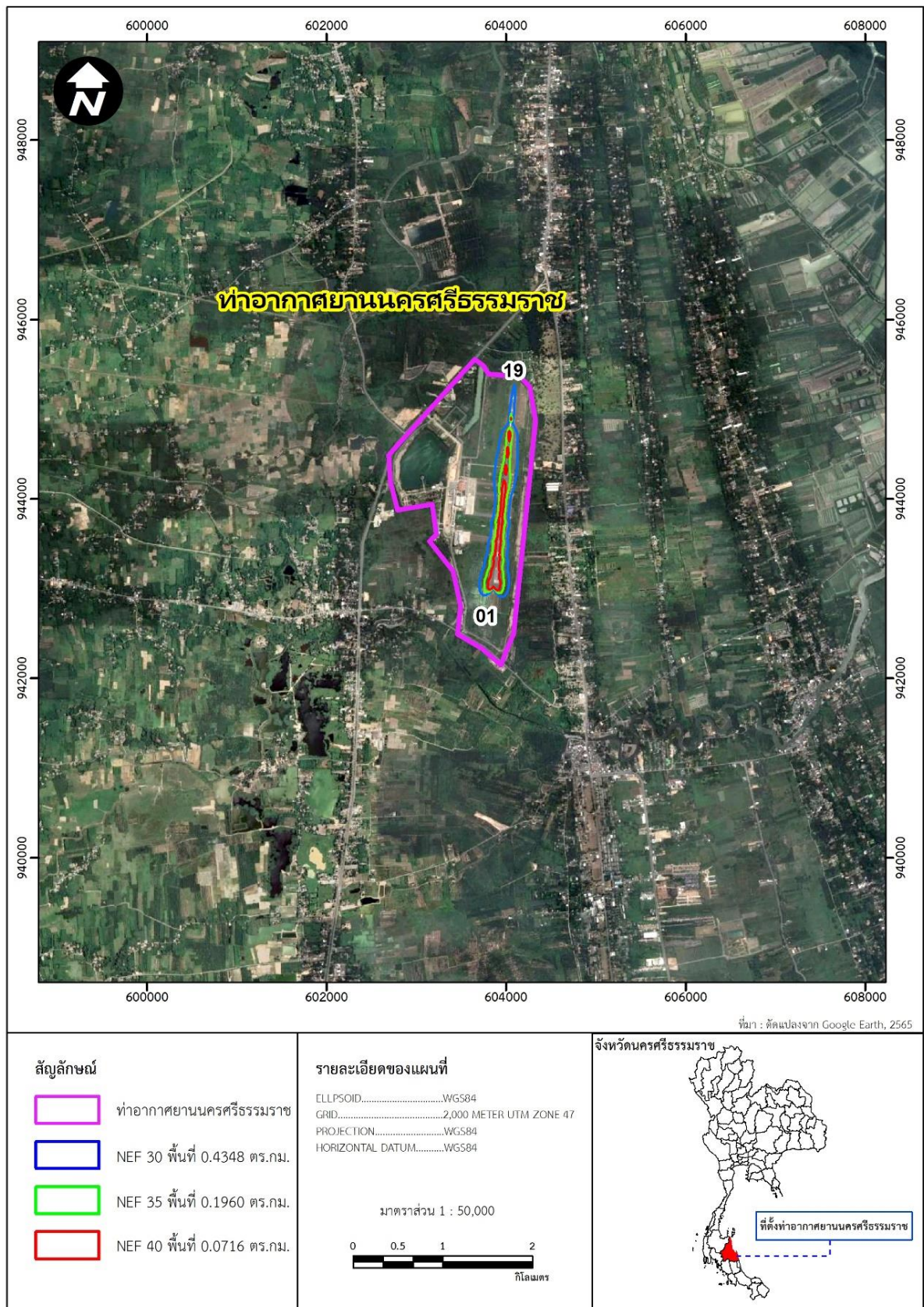
จากการประเมินเสียงจากอากาศยานเฉลี่ยในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2565 พบว่า ระดับเส้นเสียง (NEF) 30-40 ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน ดังรูปที่ 1.7.2-1 รายละเอียดดังนี้

แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ 0.4347 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ 0.1960 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ 0.0716 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชตามแนวทางวิ่ง

เมื่อพิจารณาตามแนวทางของ ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเส้นเสียง NEF ต่างๆ พบว่า ระดับเส้นเสียง NEF 30-40 อยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ดังนั้นการดำเนินการของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการ



รูปที่ 1.7.2-1 ระดับเสียง (NEF) ทำอากาศยานนครศรีธรรมราชในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2565

1.8 การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

ดำเนินการศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ในรอบของการปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างที่ปรึกษา โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2565 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.8.1 วิธีการศึกษา

1.8.1.1 การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษาวเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น เพื่อจำแนกสภาพถิ่นที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร แหล่งหลบภัยของนกในบริเวณทำอาภาศยาน และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลจากรายงาน เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

1.8.1.2 วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ และมีรายละเอียด วิธีการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

1) 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

2) บริเวณพื้นที่ภายนอกทำอาภาศยาน กำหนดเส้นทางทำการสำรวจเป็น 4 ทิศทางคือ ทิศเหนือ ทิศตะวันออก ทิศตะวันตก และทิศใต้ โดยเน้นในบริเวณที่มีลักษณะการใช้ที่ดินที่เหมาะสมต่อการเป็นถิ่นที่อยู่อาศัยและหาถิ่นของนก ได้แก่ พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่แหล่งน้ำ เป็นหลัก นับจำนวนชนิด จำนวนประชากร บริเวณหรือตำแหน่งที่พบ สภาพพื้นที่หรือชนิดของพื้นที่ที่พบนก พฤติกรรมของนก กิจกรรมของมนุษย์บริเวณใกล้เคียง

1.8.1.3 การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล

การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทางภาคสนามและจากห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ และนำเสนอในประเด็นดังต่อไปนี้คือ

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

- 2) การจำแนกชนิดนก ใช้ Lekagul and Round (1991) King et al. (1999) และ Robson (2000) สำหรับจำแนกชนิด และใช้ Welty and Baptista (1988) สำหรับจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน
- 3) ความชุกชุมของประชากรนกแต่ละชนิด ในแต่ละสภาพแหล่งอาศัย ประเมินเป็นค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ (Relative abundance) โดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งที่พบสัตว์จากจำนวนครั้งที่สำรวจตามแนวทางของ Pettingill (1970) ดังนี้

$$\text{ความชุกชุม (\%)} = \frac{\text{จำนวนครั้งที่พบสัตว์ชนิดนั้น}}{\text{จำนวนครั้งที่สำรวจ}} \times 100$$

ทั้งนี้กำหนดความชุกชุมเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์ คือ

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

- 4) ประเมินชนิดของนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

- **การประเมินอันตรายของนกต่ออากาศยาน** จะใช้ประสบการณ์ของผู้เชี่ยวชาญและประยุกต์ใช้วิธีการตามแนวทางของกระทรวงขนส่งของแคนาดา (Transport Canada, 2005) ใช้วิธีตารางการประเมินความเสี่ยงเชิงคุณภาพ (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 1.8.1-1)

ตารางที่ 1.8.1-1 แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออากาศยาน

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/} โอภาส ขอบเขตต์, 2543

○ **ขนาดของนก (Bird Size)** : ขนาดของนกโดยทั่วไปวัดจากปลายหางถึงปลายปาก
โอภาส (2543) ได้จำแนกขนาดของนกออกเป็น 7 ขนาดดังนี้

○ **ขนาดใหญ่มาก (Very large)** ความยาวตั้งแต่ 91 เซนติเมตรขึ้นไป หรือขนาดใหญ่
กว่าห่าน เช่น นกกระทุง (*Pelecanus philippensis*; Spot-billed Pelican) นกกระสานวล (*Ardea cinera*; Grey Heron)

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

○ **ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (Moderate large)** ความยาวตั้งแต่ 61-75 เซนติเมตร
หรือขนาดเท่ากับเป็ดบ้าน เช่น นกกาน้ำปากยาว (*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) นกกระปูด
ใหญ่ (*Centropus sinensis*; Greater Coucal)

○ **ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (Moderate medium)** ขนาดความยาว 31-45
เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับนกฟิราบ 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) นกกระจาบธรรมดา
(*Ploceus philippinus*; Baya Weaver) นกกระตีดตะโพกขาว (*Lonchura striata*; White-rumped Munia) นก
กระตีดขี้หมู (*Lonchura punctulata*; Scaly-breasted Munia)

ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง (ตารางที่ 1.8.1-2)

ตารางที่ 1.8.1-2 ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง

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

จากการตารางอธิบายได้ว่า นกกระเต็นน้อยที่พบจากการสำรวจมีประชากรน้อย และจากการวิเคราะห์พบว่ามีปริมาณความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการช่นอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่นกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรืออาจไม่เกิดความเสียหายเลย จึงสรุปได้ว่านกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสาขาวจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่าอยู่ในระดับต่ำมีโอกาสในการช่นน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมากก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

1.8.2 ผลการศึกษา

การศึกษาสำรวจภาคสนาม ได้ดำเนินการไปในเดือนมีนาคม 2565 โดยได้ศึกษาในพื้นที่ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบทำอาภาศยาน มีรายละเอียด ดังนี้

1.8.2.1 พืชพรรณในบริเวณทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช

พื้นที่บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการหรือพื้นที่นอกเขตการบิน เนื่องจากสภาพพื้นที่ของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นทำอาภาศยานเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติที่เป็นป่าพรุ แต่อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากที่มีการก่อสร้างทำอาภาศยานแล้ว ยังมีบางพื้นที่ไม่ได้รับการพัฒนาที่ต่อเนื่อง กล่าวได้ว่าในบางพื้นที่ยังคงถูกปล่อยให้เป็นพื้นที่ทิ้งร้าง เป็นหนองน้ำ มีไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และเถาวัลย์ขึ้นอยู่ระดับหนึ่ง ชนิดพันธุ์ไม้ที่พบมี ทั้งไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้ล้มลุก หญ้า และเถาวัลย์ ดังเช่นบริเวณด้านซ้ายของทางเข้าทำอาภาศยานด้านทิศใต้ บริเวณที่ตั้งของสถานีอุตุนิยมวิทยา ทางด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ฯลฯ

สำหรับในบริเวณเขตพื้นที่การบิน (Airside) บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งในระยะ 50 เมตร เป็นพื้นที่ปลูกหญ้าและเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง จึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดออกไปจากพื้นที่ปลูกหญ้าข้างทางวิ่ง ในบางพื้นที่ถูกปล่อยทิ้งไว้ตามธรรมชาติ เนื่องจากเป็นพื้นที่ลุ่มมีน้ำท่วมขังโดยเฉพาะด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งเกือบตลอดแนว ส่วนพื้นที่บริเวณระหว่างลานจอดของทำอาภาศยานและลานจอดเฮลิคอปเตอร์ของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด เดิมเคยเป็นพื้นที่มีนกอาศัยอยู่ค่อนข้างมาก ปัจจุบันได้มีการทำลายไปทั้งหมดแล้ว

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ และเขตพื้นที่การบิน พบประมาณ 60 ชนิด ไม่นับต้นที่พบ เช่น จามจุรี (*Samanea saman* Merr.) มะม่วงหิมพานต์ (*Anacardium occidentale* Linn.) ก้างปลา (*Bridelia affinis* Craib) ชมพู่มะเหมี่ยว (*Aglaia rubiginosa* (Hien) Pannal) มะเดื่อปล้อง (*Ficus hispida* Linn. f.) จาก (*Nypa fruticans* Wurmb.) และยางพารา (*Hevea brasiliensis* Mull-Arg) ฯลฯ บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชในวงศ์หญ้า เช่น หญ้าคา (*Imperata cylindrica* Beauv.) หญ้าชันกาด (*Panicum repens* Linn.) และหญ้าจรจบ (*Pennisetum polystachyon* Schumach.) ฯลฯ นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ทำอาภาศยาน ลานจอดรถยนต์ บริเวณโดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน เช่น ราชพฤกษ์หรือคูน (*Cassia fistula* Linn.) อินทนิลน้ำ (*Lagerstroemia speciosa* Pers.) ชมพูพันธุ์ทิพย์ (*Tabebuia rosea* (Bertol.) DC.) หมากเขียบ (*Ptychosperma macarthurii* Nichols.) และตีนเป็ดหรือพญาสัตบรรณ (*Alstonia scholaris* R. Br.) เป็นต้น

1.8.2.2 ความหลากหลายของสัตว์ และนกบริเวณทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช มีจำนวนทั้งสิ้น 97 ชนิด (Species) จำแนกเป็น นก (Aves) 68 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptiles) 17 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) 6 ชนิด

(1) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเป็นชนิดสัตว์ป่าที่พบเห็นได้น้อยที่สุดโดยพบเห็น 6 ชนิด ในจำนวนทั้งหมดนี้ โดยส่วนใหญ่จะพบตัวได้ไม่บ่อยครั้ง มีเพียง 1 ชนิด ที่มีความชุกชุมมาก คือ หนูท้องขาว (*Rattus rattus*) ชนิดที่มีความชุกชุมปานกลาง มี 1 ชนิดเช่นเดียวกัน คือ หนูหริ่งบ้าน (*Mus musculus*) และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ชนิดที่มีความชุกชุมน้อย มี 4 ชนิด ได้แก่ กระแตใต้ (*Tupaia gils*) พังพอนเล็ก (*Herpestes javanicus*) หนูปามาเลย์ (*Rattus tiomanicus*) และหนูพุกใหญ่ (*Bandicota indica*)

(2) สัตว์เลื้อยคลาน พบจำนวน 17 ชนิด สัตว์เลื้อยคลานชนิดที่มีความชุกชุมมากมี 3 ชนิด ประกอบด้วย กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) จิ้งเหลนบ้าน (*Mabuya multifasciata*) และจิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) ชนิดที่มีความชุกชุมปานกลางมี 6 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางแบน (*Cosymbotus platyurus*) กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) งูไซ (*Enhydrys bocourti*) งูสายรุ้งลายขีด (*Enhydrys enhydryis*) งูลายสาบคอแดง (*Rhabdophis subminiatus*) และงูทางมะพร้าวลายขีด (*Elaphe radiata*) ชนิดที่มีความชุกชุมน้อย มี 8 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางเรียบ (*Hemidactylus garnotii*) ตุ๊กแกบ้าน (*Gekko gekko*) งูหัวกะโหลก (*Homalopsis buccata*) งูเขียวหางไหม้ทองเขียว (*Trimeresurus popeorum*) งูเหลือม (*Python reticulatus*) งูลายสอสวน (*Xenochrophis flavipunctatus*) งูกะปะ (*Calloselasma rhodostoma*) และงูเห่า (*Naja* spp.)

(3) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก พบจำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ชนิดที่มีความชุกชุมมากมี 3 ชนิด ได้แก่ ปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) คางคกบ้าน (*Bufo melanostictus*) และอึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) ชนิดที่มีความชุกชุมปานกลางมี 2 ชนิด ได้แก่ เขียดจิก (*Rana erythraea*) และกบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) ชนิดที่มีความชุกชุมน้อยมี 1 ชนิด ได้แก่ กบนา (*Hoplobatrachus rugulosa*)

(4) นก จากการสำรวจพบนก 68 ชนิด มีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าคุ้มครองทั้งหมด 60 ชนิด เนื่องจากมีสภาพถิ่นอาศัย แหล่งอาหารหลากหลาย อีกทั้งอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับการป้องกันในด้านความปลอดภัย ทำให้มีการรบกวนจากชาวบ้านน้อยมาก ในขณะที่ความเคยชินจากกิจกรรมการบินที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา ทำให้นัก

ดำรงชีวิตอยู่ในพื้นที่ทำอากาศยานได้อย่างปลอดภัย เนื่องด้วยเหตุผลดังกล่าว ทำให้มีสัตว์ในชั้นนกหลากหลายถึง 69 ชนิด ในจำนวน 68 ชนิดนี้ เป็นนกชนิดที่พบชุกชุมมากมี 17 ชนิด เช่น นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) นกกระจอกตาล (*Passer flaveolus*) นกเอี้ยงสาริกา (*Acridotheres tristis*) นกกางเขนบ้าน (*Copsychus saularis*) นกกระजิบหญ้าสีเขียว (*Prinia inornata*) นกตะขาบทุ่ง (*Coracias benghalensis*) และนกแอ่นบ้าน (*Apus nipalensis*) ฯลฯ นกชนิดที่พบชุกชุมในระดับปานกลางมี 28 ชนิด เช่น นกกาน้ำเล็ก (*Phalacrocorax niger*) นกกระจอกใหญ่ (*Passer domesticus*) นกเอี้ยงหงอนกันลาย (*Acridotheres cristatellus*) และนกกระจิบหญ้าท้องเหลือง (*Prinia flaviventris*) ฯลฯ ชนิดที่พบชุกชุมน้อยมี 23 ชนิด เช่น นกเป็ดผีเล็ก (*Tachybaptus ruficollis*) นกกระสานวล (*Ardea cinerea*) นกยางโทนน้อย (*Mesophoyx intermedia*) และนกอีโก้ง (*Porphyrio porphyrio*) เป็นต้น

1.8.2.3 การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินทำอากาศยานนครศรีธรรมราช

จากการสำรวจภาคสนามในช่วงเดือนมีนาคม 2565 ได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของทำอากาศยานนครศรีธรรมราช มีจำนวน 6 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

(1) โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนในการชนนกล่าวน้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่

1.8.2-1

ตารางที่ 1.8.2-1 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด

ชนิด (Species)	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)
นกยางโทนใหญ่ (<i>Casmerodius albus</i>)	-	X	-
นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	-	X	-
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	-	X	-
เหยี่ยวดำ (<i>Milvus migrans</i>)	-	X	-
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	-	X	-
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	-	-	X

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2565)

(2) โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก แบ่งออกเป็น 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.) และขนาดใหญ่มาก (>91 ซม.) โดย

นกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมาก หรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย จากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.8.2-2

ตารางที่ 1.8.2-2 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอาภาศยานหากเกิดการชน

ชนิด (Species)	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
นกยางโทนใหญ่ (<i>Casmerodius albus</i>)	X	-	-
นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	-	X	-
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	X	-	-
เหยี่ยวดำ (<i>Milvus migrans</i>)	-	X	-
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	-	X	-
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	-	-	X

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (มีนาคม, 2565)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อาภาศยานชนนกและการประเมินโอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหายหากชนนก สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ดังตารางที่ 1.8.2-3 มีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 1.8.2-3 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะ มีอันตรายต่อการบินของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช

Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	อันตรายต่ำ นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	อันตรายต่ำ	อันตรายปานกลาง -
ปานกลาง	อันตรายปานกลาง	อันตรายปานกลาง นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>) เหยี่ยวดำ (<i>Milvus migrans</i>) เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	อันตรายสูง -
สูง	อันตรายสูง -	อันตรายสูง นกยางโทนใหญ่ (<i>Casmerodius albus</i>) นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	อันตรายสูง

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (มีนาคม, 2565)

- ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินสูง 2 ชนิด ดังนี้
 - นกยางโทนใหญ่ (*Casmerodius albus*), Great Egret เป็นนกขนาดใหญ่ (80 - 104 ซม.; 700 - 1,700 กรัม) นกยางโทนใหญ่หากินในช่วงเวลากลางวัน มักหากินรวมกันกับนกยาง (Egrets) ชนิดอื่น เช่น นกยางโทนน้อย นกยางเปีย ฯลฯ หากินสัตว์น้ำตามแหล่งน้ำที่กระจายอยู่ทั่วเขตพื้นที่ทำอาภาศยาน และบริเวณโดยรอบ เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่ และใช้พื้นที่ชุ่มน้ำของทำอาภาศยานฯ เป็นแหล่งหากินหลัก ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอาภาศยาน และเกิดความเสียหายได้มาก
 - นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*), Asian Openbill เป็นนกขนาดใหญ่ (68 - 81 ซม.; 2,300 - 4,400 กรัม) เข้ามาหาอาหารบริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำโดยรอบทำอาภาศยานฯ ทิศทางการบินไม่แน่นอน

ค่อนข้างกระจายทั่วไป ในพื้นที่ทำอาภาศยานฯ แต่มีพฤติกรรมหากินเป็นฝูง (10-100 ตัว) ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอาภาศยาน และเกิดความเสียหายได้มาก

- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง 3 ชนิด ดังนี้
 - นกยางควาย(*Bubulcus coromandus*), Eastern Cattle Egret เป็นนกขนาดกลาง (46 - 56 ซม.; 250 - 510 กรัม) มีอุปนิสัยหากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางเป็ด โดยมีอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ทำอาภาศยาน โดยมากจะหากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง ด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอาภาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร
 - เหยี่ยวดำ (*Milvus migrans*), Black Kite เป็นนกขนาดปานกลางนกเหยี่ยวดำมีพฤติกรรมหากินในเวลากลางวัน ชอบบินอยู่ตามที่โล่งชายป่า แม่น้ำลำคลองต่าง ๆ เพื่อหาอาหาร เมื่อจับเหยื่อได้ก็มักกินบนพื้นดิน หรืออาจนำไปกินบนต้นไม้ ดังนั้นจึงมีโอกาสบินชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้
 - เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*), Brahminy Kite เป็นนกขนาดปานกลาง (44 - 52 ซม.; เพศผู้ 409 - 650 กรัม, เพศเมีย 434 - 700 กรัม) เป็นนกที่กินเนื้อเป็นอาหารหลัก เช่น กบ เขียด งู หนู ฯลฯ มีพฤติกรรมหากินเป็นฝูง แต่จากการสำรวจพบประชากรในพื้นที่ทำอาภาศยานฯ ค่อนข้างน้อย เมื่อพบเหยื่อ จะบินร่อนเป็นวงกลม และลงมาโฉบจับเหยื่อ ดังนั้น จึงมีโอกาสบินชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้
- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำแต่ต้องมีการเฝ้าระวัง 1 ชนิด คือ
 - นกพิราบป่า (*Columba livia*), Rock Pigeon เป็นนกขนาดเล็ก (29 - 37 ซม.; 238 - 380 กรัม) อาศัยและสร้างรังตามต้นไม้/ลานจอดรถ รวมทั้งอาคารสำนักงาน โดยเฉพาะใช้ตัวเครื่องบิน 747 ที่จอดไว้เพื่อการศึกษาบริเวณลานจอด นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืช/ หญ้า โดยเฉพาะตามสนามหญ้าข้างทางวิ่ง/ ทางขับ อุปนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรจำนวนมาก (>100 ตัว) ดังนั้น จึงมีโอกาสบินชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้