

ทำอากาศยานตรัง

ในรายงานฉบับนี้ นำเสนอผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานตรัง ประกอบด้วย ประกอบด้วย ความเป็นมาของทำอากาศยาน รายละเอียดโครงการโดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบพื้นที่ทำอากาศยาน การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ การสำรวจนิเวศวิทยาบนบก การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อกิจกรรมของทำอากาศยาน การจัดอบรมเจ้าหน้าที่ของกรมทำอากาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน รายละเอียดดังนี้ ประวัติความเป็นมาของทำอากาศยาน รายละเอียดดังนี้

1.1 ประวัติความเป็นมาของทำอากาศยาน

ทำอากาศยานตรัง ก่อตั้งขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 บนที่ดินราชพัสดุที่กองทัพอากาศ มีชื่อว่า “ทุ่งนางหวัง” โดยกองทัพญี่ปุ่นได้ปรับปรุงทุ่งหญ้าดังกล่าวให้เป็นทางวิ่งสำหรับการขึ้น-ลงชั่วคราว เพื่อภารกิจด้านการทหารของกองทัพญี่ปุ่น เมื่อสงครามสิ้นสุดลง กองทัพอากาศได้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ขึ้น-ลงของอากาศยานทางทหาร โดยมีชื่อเรียกว่า “สนามบินทุ่งนางหวัง” และมีการปรับปรุงเรื่อยมาจนกลายเป็นสนามบินพาณิชย์ประจำจังหวัดตรัง พ.ศ.2497 กระทรวงคมนาคมได้มีประกาศที่ 2/2497 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2497 ให้สนามบินดังกล่าวเป็นสนามบินอนุญาต

พ.ศ.2498 กรมการบินพาณิชย์ (กรมทำอากาศยานในปัจจุบัน) ได้ดำเนินการบูรณะสนามบิน และให้อากาศยานของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด เปิดให้บริการรับส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณีย์ เส้นทางตรัง-กรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง โดยทำการปรับปรุงทางวิ่งให้เป็นพื้นผิวลาดยาง มีความยาว 1,175 เมตร ความกว้าง 30 เมตร และปรับทางวิ่งเพื่อขนาด 30 x 60 เมตร ทั้งสองด้านเป็นลูกรังอัดแน่น พร้อมกับก่อสร้างอาคารสถานีการบิน ซึ่งเป็นเรือนไม้ 2 ชั้น ประกอบด้วยที่ทำการทำอากาศยาน ที่ทำการบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด หอควบคุมจราจรทางอากาศและสถานีสื่อสารการบินรวมอยู่ในแห่งเดียวกัน อากาศยานที่ใช้ขณะนั้นเป็นแบบดาโกต้า (DC 3) ให้บริการผู้โดยสารแต่เปิดบริการไม่นานก็หยุดให้บริการไป แต่ยังคงมีอากาศยานของทหารทำการบินขึ้น-ลงตลอดเวลา

พ.ศ.2507 กรมการบินพาณิชย์ (กรมทำอากาศยานในปัจจุบัน) ได้ดำเนินการบูรณะซ่อมแซมทางวิ่งเพื่อให้บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด สามารถเปิดให้บริการผู้โดยสารได้อีกครั้ง โดยใช้เครื่องบินแบบ AVRO 748 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากทางวิ่งที่ใช้งานได้จริงมีขนาดน้อยกว่ามาตรฐานที่กำหนด (กว้าง 20 เมตร ยาว 800 เมตร) ทำให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัย ดังนั้น บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด จึงต้องหยุดดำเนินการอีกครั้ง

พ.ศ.2537 กรมการบินพาณิชย์ (กรมทำอากาศยานในปัจจุบัน) ได้มีการปรับปรุงทำอากาศยานตรัง เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศ และจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ซึ่งประกอบด้วย การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ พื้นที่ประมาณ 3,000 ตารางเมตร การก่อสร้างต่อเติมทางวิ่งเป็นขนาด 45 x 1,400 เมตร มีทางวิ่งเพื่อขนาด 60 เมตร ทางขับขนาด 23 X 145 เมตร การขยายถนนทางเข้า และก่อสร้างลานจอดรถยนต์เพิ่มบางส่วน

พ.ศ. 2538 กรมทำอาภาศยาน ได้จัดให้มีการดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างขยายทำอาภาศยานตรัง จังหวัดตรัง โดยมีการต่อเติมความยาวทางวิ่งจากเดิม 1,500 เมตร (ม.) เป็น 2,100 ม. รวมทั้งมีการปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการจัดส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เดิม) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันคือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) เสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานพิจารณา ผลการพิจารณาในการประชุมครั้งที่ 12/2538 เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานดังกล่าว โดยกำหนดให้กรมทำอาภาศยาน ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538

พ.ศ.2541 - พ.ศ.2542 มีการย้ายที่ทำการทำอาภาศยานมาที่อาคารที่พักผู้โดยสารใหม่และได้ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2542 ปัจจุบันทำอาภาศยานตรังมีทางวิ่งยาว 2,100 เมตร กว้าง 45 เมตร สามารถรองรับอาภาศยาน ขนาด 189 ที่นั่ง ได้ มีลานจอดซึ่งสามารถรองรับอาภาศยานขนาดกลางได้ 4 ลำในเวลาเดียวกัน รวมทั้งมีอาคารที่พักผู้โดยสารที่สามารถรองรับผู้โดยสารในช่วงโม่งเร่งด่วนได้ประมาณ 300 คน

พ.ศ. 2559 คณะรัฐมนตรี มีมติรับทราบและเห็นชอบตามมติการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ครั้งที่ 3/2559 เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2559 ณ จังหวัดภูเก็ต โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการพัฒนาทำอาภาศยานตรัง และกรมทำอาภาศยานได้ดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรัง และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563

1.2 รายละเอียดโครงการ

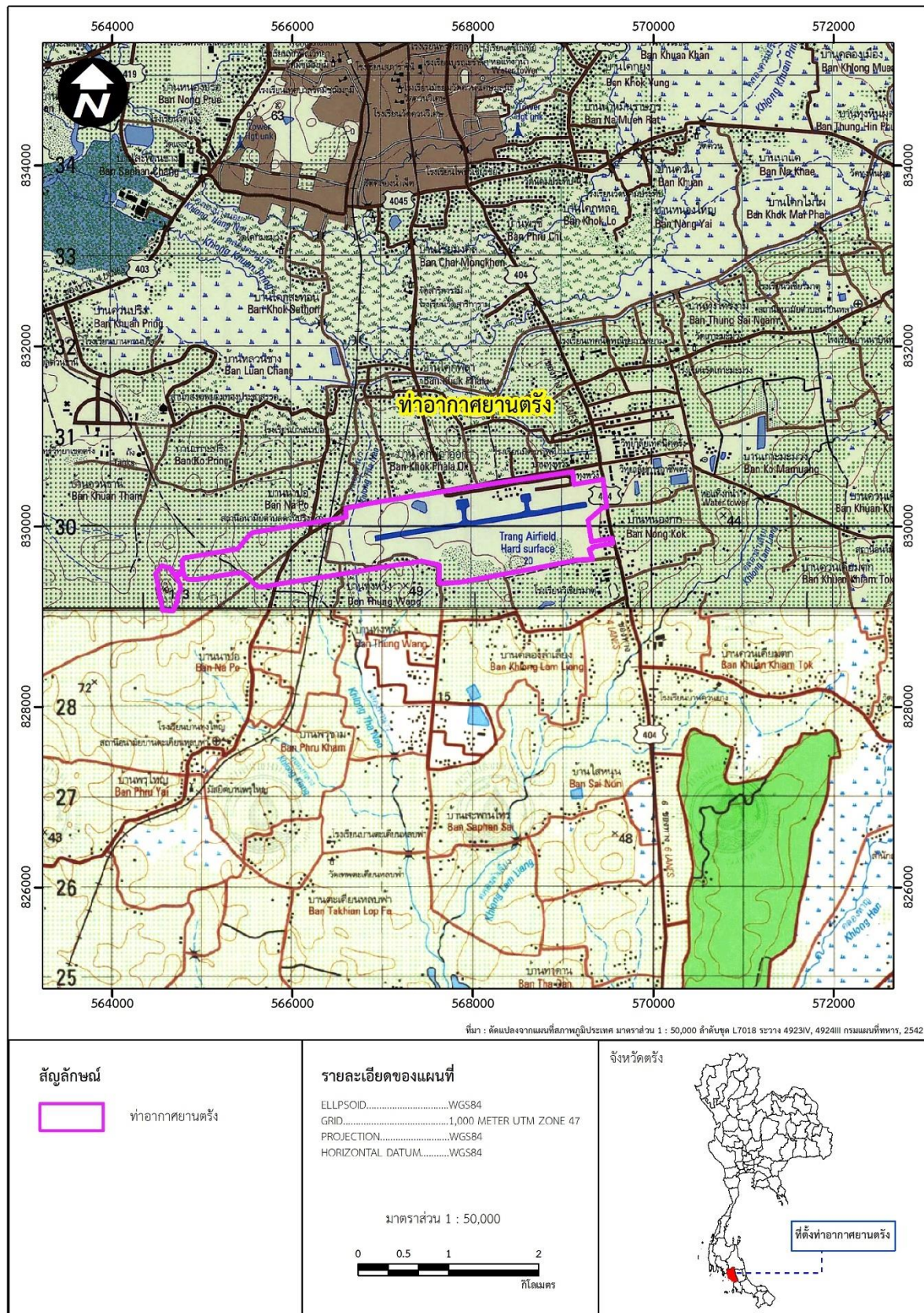
1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของทำอาภาศยาน

ที่ตั้งของทำอาภาศยานตรัง ตั้งอยู่ที่บริเวณรอยต่อของ 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลโคกหล่อ และตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ทางทิศใต้ของเทศบาลตำบลโคกหล่อ อยู่ระหว่างทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) และทางหลวงชนบทหมายเลข ตง.3005 อยู่ห่างจากตัวเมืองตรังมาทางทิศใต้ประมาณ 6.5 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 2,307 ไร่ ลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบ บริเวณพื้นที่โครงการมีคลองทำนาไหลผ่านไปทางทิศเหนือและคลองลำเลียงอยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่โครงการ มีชุมชนตั้งอยู่โดยรอบทำอาภาศยานตรัง และมีสถานที่อ่อนไหวรอบบริเวณพื้นที่ตั้ง ได้แก่ สถานศึกษาจำนวน 6 แห่ง ศาสนสถานจำนวน 3 แห่ง และสถานที่ราชการ ได้แก่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรัง ศูนย์ส่งเสริมและพัฒนาอาชีพเกษตรกรจังหวัดตรัง สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาตรังเขต 1 ศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษา เรือนจำจังหวัดตรัง และแขวงทางหลวงชนบทตรัง (รูปที่ 1.2.1-1)

1.2.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยาน

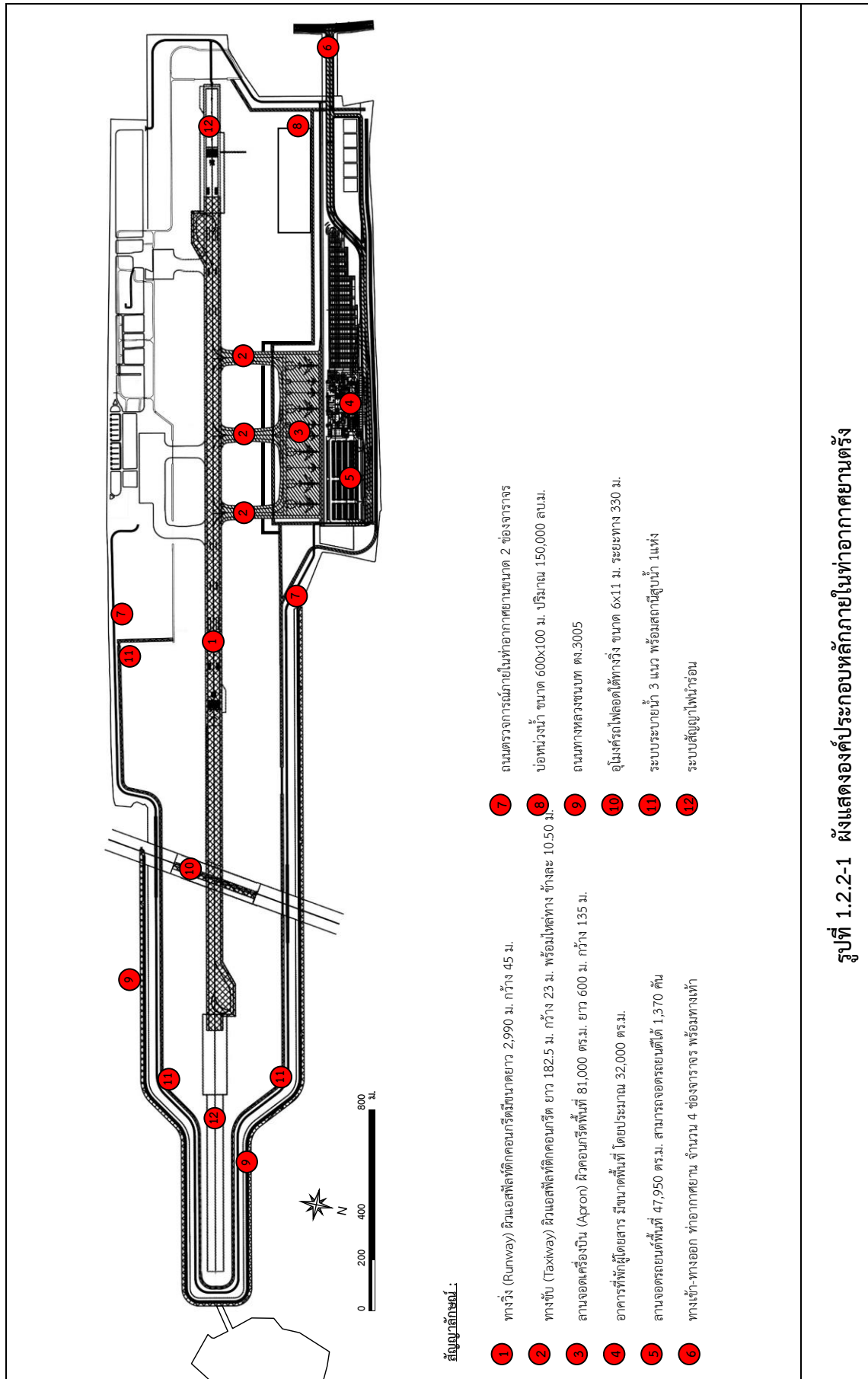
องค์ประกอบทางกายภาพของท่าอากาศยานตรัง ประกอบด้วย (รูปที่ 1.2.2-1) รายละเอียดดังนี้

- ทางวิ่ง (Runway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีตมีขนาดยาว 2,990 ม. กว้าง 45 ม.
- ทางขับ (Taxiway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต มีจำนวน 3 ทาง คือ ทางขับ เอ (Taxiway A) ทางขับบี (Taxiway B) และทางขับ ซี (Taxiway C) ยาว 182.5 ม. กว้าง 23 ม. พร้อมไหล่ทางวิ่ง ข้างละ 10.50 ม.
- ลานจอดเครื่องบิน (Apron) ผิวคอนกรีตพื้นที่ 81,000 ตร.ม. ยาว 600 ม. กว้าง 135 ม. สามารถรองรับเครื่องบินแบบ Boeing 737-800 จำนวน 5 ลำ และ Boeing 777-200 จำนวน 5 ลำ
- พื้นที่สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีขนาดพื้นที่โดยประมาณ 32,000 ตร.ม. รับรองผู้โดยสารได้ 1,200 คน/ชม.
- ลานจอดรถยนต์ พื้นที่ 47,950 ตร.ม. สามารถจอดรถยนต์ได้ 1,370 คัน
- ทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่ จำนวน 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางพร้อมทางเท้า
- ถนนตรวจการณ์ภายในท่าอากาศยานขนาด 2 ช่องจราจร
- บ่อน้ำขนาด 600x100 ม. ปริมาณ 150,000 ลบ.ม.
- อุโมงค์รถไฟลอดใต้ทางวิ่ง ขนาด 6x11 ม. ระยะทาง 330 ม.
- ระบบระบายน้ำ 3 แนว พร้อมสถานีสูบน้ำ 1 แห่ง
- ระบบสัญญาณไฟนำร่อง

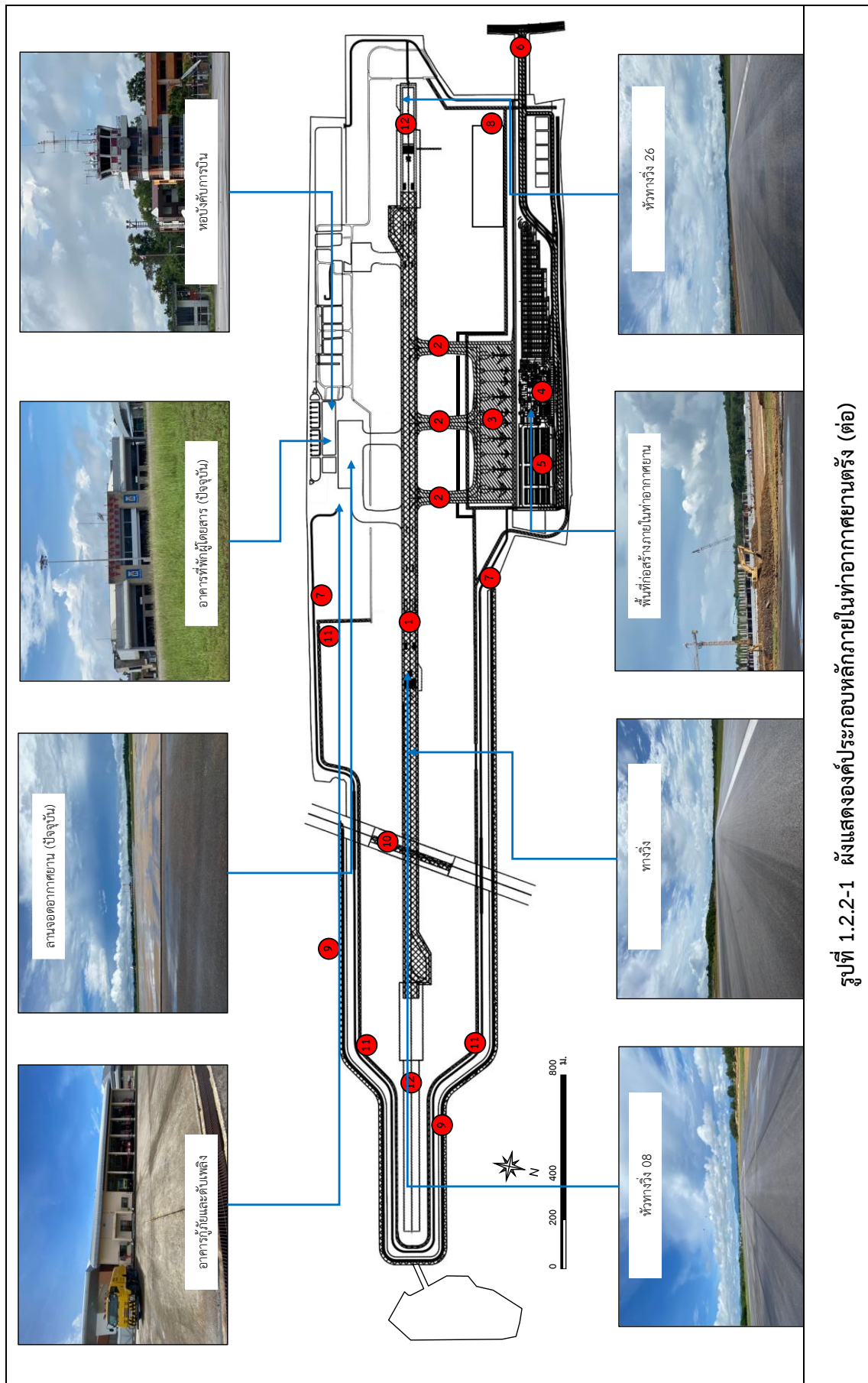


ที่มา : กรมทำอากาศยาน , 2565

รูปที่ 1.3.2-1 ที่ตั้งโครงการทำอากาศยานตรัง



รูปที่ 1.2.2-1ผังแสดงองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานตรัง



1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ

การรวบรวมข้อมูลสถิติการให้บริการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรัง ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๕ (www.airports.go.th, ธันวาคม ๒๕๖๕) พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินขาออกเฉลี่ยปีละ ๑,๘๑๗ เที่ยวบิน จำนวนเที่ยวบินขาเข้าเฉลี่ยปีละ ๑,๘๑๗ เที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสารขาออกเฉลี่ยปีละ ๒๖๒,๔๖๙ คน ผู้โดยสารขาเข้าเฉลี่ยปีละ ๒๖๒,๗๓๗ คน ดังแสดงในตารางที่ ๑.๒.๓-๑

ตารางที่ ๑.๒.๓-๑ สถิติการให้บริการการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรัง ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๕

ปี พ.ศ.	จำนวนเที่ยวบิน			ผู้โดยสาร (คน)		
	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม
๒๕๕๔	๙๙๙	๙๙๘	๑,๙๙๗	๑๒๕,๑๙๑	๑๒๗,๘๘๖	๒๕๓,๐๗๗
๒๕๕๕	๑,๓๘๔	๑,๓๘๑	๒,๗๖๕	๑๘๕,๖๕๑	๑๘๙,๑๔๗	๓๗๔,๗๙๘
๒๕๕๖	๑,๘๐๐	๑,๘๐๒	๓,๖๐๒	๒๔๘,๒๗๔	๒๕๖,๒๐๒	๕๐๔,๔๗๖
๒๕๕๗	๑,๘๐๙	๑,๘๑๐	๓,๖๑๙	๒๖๒,๑๖๕	๒๖๗,๒๐๐	๕๒๙,๓๖๕
๒๕๕๘	๒,๐๓๗	๒,๐๓๙	๔,๐๗๖	๓๐๓,๙๘๙	๓๐๘,๐๓๐	๖๑๒,๐๑๙
๒๕๕๙	๒,๑๕๑	๒,๑๕๑	๔,๓๐๒	๓๒๐,๘๔๕	๓๒๘,๑๓๔	๖๔๘,๙๗๙
๒๕๖๐	๒,๕๘๘	๒,๕๘๘	๕,๑๗๖	๔๐๓,๐๓๔	๓๙๖,๒๔๓	๗๙๙,๒๗๗
๒๕๖๑	๒,๒๐๖	๒,๒๐๖	๔,๔๑๒	๓๔๘,๓๔๘	๓๔๒,๙๒๒	๖๙๑,๒๗๐
๒๕๖๒	๒,๑๙๐	๒,๑๙๐	๔,๓๘๐	๓๔๑,๑๗๑	๓๓๘,๑๒๗	๖๗๙,๒๙๘
๒๕๖๓	๑,๙๓๓	๑,๙๓๓	๓,๘๖๖	๒๔๑,๔๙๔	๒๔๖,๘๔๔	๔๘๘,๓๓๘
๒๕๖๔	๙๒๐	๙๒๐	๑,๘๔๐	๑๑๔,๖๑๖	๑๐๖,๙๔๓	๒๒๑,๕๕๙
๒๕๖๕	๑,๗๘๔	๑,๗๘๔	๓,๕๖๘	๒๕๔,๘๕๓	๒๔๕,๑๖๐	๕๐๐,๐๑๓
รวม	๒๑,๘๐๑	๒๑,๘๐๒	๔๓,๖๐๓	๓,๑๔๙,๖๓๑	๓,๑๕๒,๘๓๘	๖,๓๐๒,๔๖๙
เฉลี่ย	๑,๘๑๗	๑,๘๑๗	๓,๖๓๔	๒๖๒,๔๖๙	๒๖๒,๗๓๗	๕๒๕,๒๐๖

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (ธันวาคม ๒๕๖๕)

หมายเหตุ : ปี ๒๕๖๕ ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๕

1.2.4 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ

สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในท่าอากาศยานตรัง ปัจจุบันประกอบด้วย ๓ สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน ๔ เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน ๔ เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน ๒ เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน ๑๐ เที่ยวบิน/วัน เป็นเส้นทางการบินภายในประเทศทั้งหมด (ธันวาคม ๒๕๖๕)

1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ดังแสดงในรูปที่ ๑.๒.๕-๑ รายละเอียดดังนี้

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

1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนผลไม้ สวนยางพารา และสวนปาล์ม อยู่ด้านทิศใต้และด้านทิศตะวันตกของ
ทำอาภาศยานตรัง

2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

พื้นที่ตั้งสถานที่ราชการส่วนใหญ่จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของทำอาภาศยานตรัง ได้แก่ วิทยาลัย เทคนิค
ตรัง วิทยาลัยอาชีวศึกษา ตรัง สำนักงานทางหลวงชนบทตรัง และศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษาจังหวัดตรัง เป็นต้น สา
หรับชุมชนจะตั้งอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 404 เป็นหลัก นอกจากนี้ยังพบว่ามีมีการกระจายตัวอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรม
ทางทิศเหนือและทิศใต้ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ บ้านทุ่งหวัง บ้านคลองลาเลียง บ้านหนองกก บ้านโคกพลากอก
และบ้านนาป้อ

3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

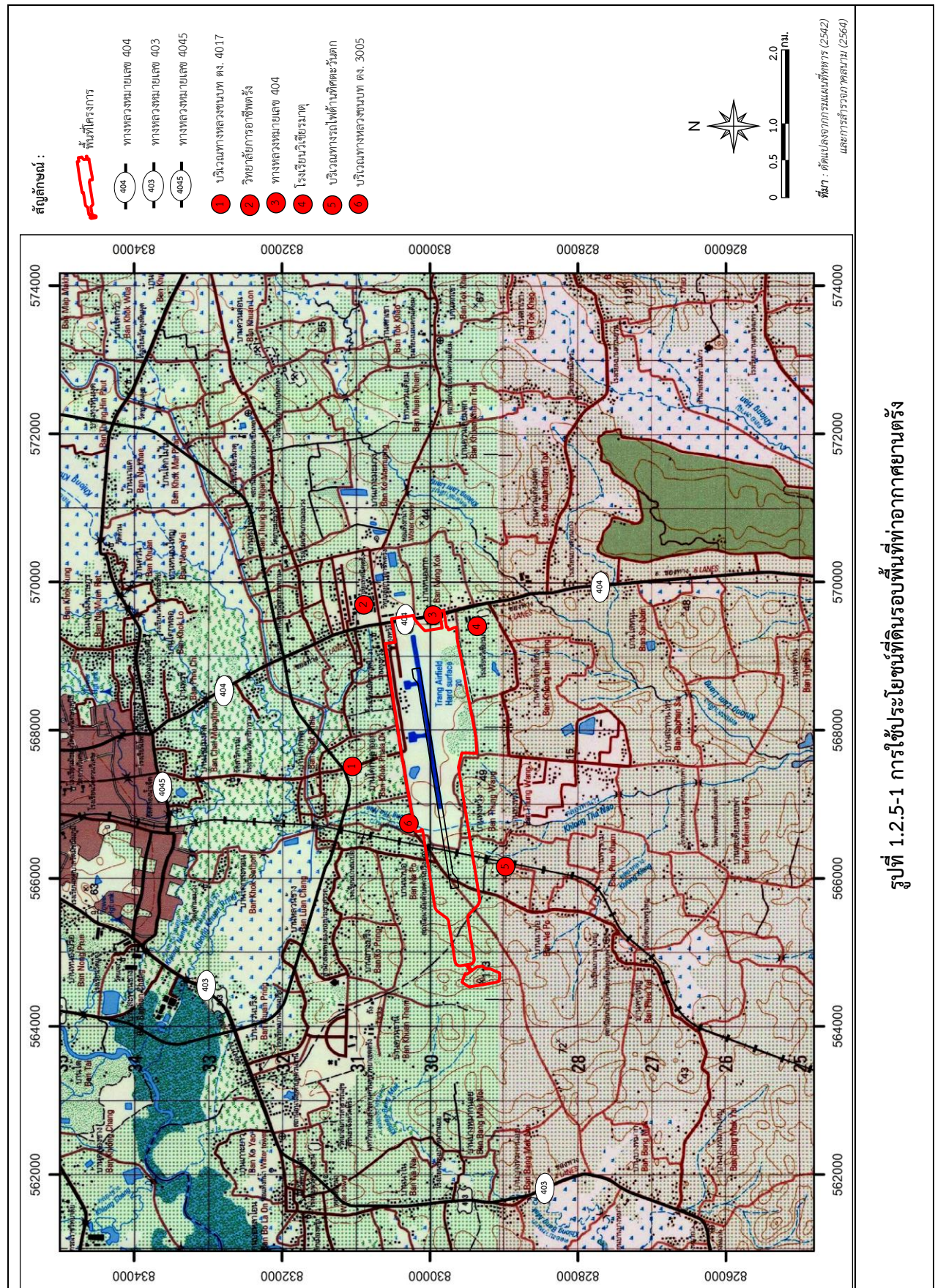
ส่วนใหญ่เป็นระบบสาธารณูปโภคเพื่อการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ทางรถไฟ จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของ
ทำอาภาศยานตรังทางหลวงหมายเลข 404 เชื่อมโยงกับจังหวัดสตูล

4) พื้นที่แหล่งน้ำ

ชุมชนกระจายอยู่รอบพื้นที่ทำอาภาศยานตรัง ส่วนใหญ่กระจายอยู่ตามเส้นทางคมนาคมหลักและบริเวณ
พื้นที่หากิน

5) พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่ว่างเปล่า

พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่รกร้างว่างเปล่าพบได้น้อยมากในบริเวณโดยรอบทำอาภาศยานตรัง เนื่องจากที่ดินได้
ถูกพัฒนาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนยางพารา และสวนปาล์มแล้วเป็นส่วนใหญ่



1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

1) การใช้น้ำ

ปัจจุบันทำอาภาศยานตรัง มีแหล่งน้ำใช้จากการประปาส่วนภูมิภาคสาขาจังหวัดตรัง และมีบ่อน้ำบาดาลเป็นแหล่งน้ำที่ใช้สำรอง จากนั้นน้ำจะถูกส่งไปเก็บที่หอถังน้ำสูง โดยมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำก่อนนำมาใช้งานและมีการนำมาใช้ในกรณีที่น้ำประปาไม่ไหล โดยมีสถิติปริมาณน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร 2,100 ลบ.ม./เดือน ส่วนบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ ทำอาภาศยานไม่ได้มีการบันทึกข้อมูลไว้

2) การจัดการน้ำเสีย

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

3) การจัดการขยะ

1) แหล่งกำเนิด

แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอยในบริเวณทำอาภาศยานตรัง มี 2 แหล่ง คือ

- อาคารที่พักผู้โดยสาร จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยขนาด 60 ลิตร จำนวน 24 ถัง วางกระจายอยู่ภายในพื้นที่อาคาร โดยมีการจดบันทึกปริมาณขยะได้ 341 กก./วัน โดยเก็บรวบรวมไปยังโรงพักขยะก่อนประสานงานให้เทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป
- บ้านพักเจ้าหน้าที่ ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่ร่วมกับสมาชิกในครอบครัวอาศัยอยู่จำนวน 75 คนจัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง พร้อมฝาปิดมิดชิด วางอยู่ในบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

2) การจัดการมูลฝอย

ขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่รวมประมาณ ขยะทั้งหมดถูกจัดเก็บโดยเทศบาลตำบลโคกหล่อ ซึ่งจะเข้ามาเก็บขยะเป็นประจำทุกวัน

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร มีการจัดตั้งถังรองรับขยะตามจุดต่าง ๆ มีพนักงานรักษาความสะอาดรวบรวมขยะจากถังต่าง ๆ ใส่ถุงดำทุกครั้งที่ถูกโดยสารลงจากอาภาศยานและขึ้นอาภาศยานออกไปแล้วในแต่ละเที่ยวเพื่อให้ถังขยะที่จัดเตรียมไว้สามารถรองรับขยะได้เพียงพอ โดยจะมีการรวบรวมไว้ที่จุดโรงพักขยะ เพื่อบรรจุให้รถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป สัปดาห์ละ 3 ครั้ง

ส่วนขยะที่เกิดขึ้นจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ ผู้อาศัยแต่ละครัวเรือนจะนำไปทิ้งที่ถังขยะที่จัดเตรียมไว้บริเวณบ้านพักเพื่อรอรถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป

4) ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบระบายน้ำของทำอากาศยาน จะระบายไปตามลักษณะความลาดชันของสภาพภูมิประเทศภายในทำอากาศยาน ผ่านรางระบายน้ำที่ขุดขึ้นภายในทำอากาศยานส่วนหนึ่งจะไหลลงคลองระบายน้ำริมทางหลวงหมายเลข 404 และอีกส่วนหนึ่งจะไหลลงร่องน้ำธรรมชาติด้านทิศใต้ของทำอากาศยาน หลังจากนั้นจะระบายลงคลองลำเลียงบริเวณบ้านคลองลำเลียง และไหลลงสู่แม่น้ำปะเหลียน

ระบบการระบายน้ำภายในทำอากาศยาน เป็นรางระบายน้ำแบบเปิดทั้งหมด โดยมีทิศทางการระบายน้ำสอดคล้องกับความลาดชันของพื้นที่ เพื่อระบายน้ำออกสู่คลองลำเลียงซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของทำอากาศยาน น้ำฝนที่ตกลงมาบนทางวิ่งของทำอากาศยาน จะถูกระบายไปตามทางวิ่งเริ่มต้นจากด้านทิศตะวันตกของทำอากาศยานซึ่งเป็นจุดที่สูงไปสู่ทิศตะวันออกของพื้นที่ซึ่งเป็นที่ต่ำก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำเปิดของระบบระบายน้ำ

ทำอากาศยาน ได้ดำเนินการขุดลอกรางระบายน้ำล่าสุดเมื่อมกราคม 2562

1.2.7 การจัดการด้านความปลอดภัย

(1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ทางวิ่งของทำอากาศยานตรัง ปัจจุบันมีความยาว 2,100 เมตร จัดเป็นทำอากาศยานใน Aerodrome Code 4 ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่กำหนดให้ทำอากาศยานที่มีความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,800 เมตรขึ้นไป จัดเป็นทำอากาศยานใน Aerodrome Code 4 เขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงทำอากาศยานตรัง ในท้องที่อำเภอเมืองตรัง อำเภอนาโยง อำเภอกันตัง และอำเภอย่านตาขาว จังหวัดตรัง เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2542

(2) ความปลอดภัยในทำอากาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในทำอากาศยานตรัง ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่สนามบิน เพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง อาจจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปสำรวจพร้อมทำบันทึกสถิติที่พบภายในทำอากาศยานในแต่ละวัน พร้อมจัดทำรายงานการสำรวจประจำวันประจำเดือน และหากเกิดเหตุอากาศยานชนนกจะมีการจัดทำบันทึกประจำวันเป็นประจำทุกเดือน สำหรับบริเวณทางเข้า-ออกทำ

อากาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรแก่ผู้ที่ใช้บริการทำอากาศยานในช่วงเวลาที่อากาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่างๆ และมีห้องควบคุมโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่างๆ ภายในสนามบิน

(3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ทำอากาศยานตรัง ได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำวันของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง และฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การฝึกแก้ปัญหาบนโต๊ะแผนที่ (The Table Top Exercise: TTX) กำหนดอย่างน้อย 6 เดือน/ครั้ง เป็นการฝึกซ้อมโดยการสมมุติสถานการณ์ และใช้แผนที่สนามบินหรือโต๊ะทรายจำลองสภาพสนามบินประกอบการฝึก มีหุ่นยานพาหนะและหุ่นบุคคลขนาดเล็กประกอบการฝึก

2) การฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ (Half Scale Exercise) ทุก 12 เดือน (ยกเว้นในปีที่มีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ) หรือแล้วแต่จะกำหนดเพื่อทดสอบประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เป็นการฝึกซ้อมในสนามจริงโดยใช้บุคคลและยานพาหนะตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้จะเป็นการฝึกซ้อมเฉพาะเจ้าหน้าที่ประจำทำอาภาศยาน

3) การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบ (Full Scale Emergency Exercise) กำหนดอย่างน้อย 2 ปี/ครั้ง เป็นการฝึกซ้อมตามการฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ แต่จะมีบุคคลและหน่วยงานภายนอกเข้าร่วมด้วยทั้งหน่วยงานเอกชนและหน่วยงานราชการ ล่าสุดดำเนินการเมื่อ 6 สิงหาคม 2562

4) การซ้อมดับเพลิง ครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2565

5) การฝึกซ้อมอื่นๆ ได้แก่ การฝึกซ้อมเคลื่อนย้ายเข้าพื้นที่ที่เกิดเหตุ การฝึกซ้อมเตรียมความพร้อมจำลองสถานการณ์ฉุกเฉิน เดือนละ 1 ครั้ง การฝึกซ้อมด้านความปลอดภัยร่วมกับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย เมื่อมีนาคม 2564

1.3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

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



- **ระยะดำเนินการ** ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ตามที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผ่านมติเห็นชอบต่อรายงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.3-1

- **ระยะก่อสร้าง** ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ตามที่กรมทำอาภาศยานได้เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังและได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการพิจารณารายงานฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กกวล.) ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.3-2 และตารางที่ 1.3-3

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
- ให้ขยายรางระบายน้ำช่วง M-N ให้มีขนาดเท่ากับ ทางน้ำธรรมชาติที่จะทำการขุดลอก และขยาย จนไปถึงคลองลาล้าง โดยมีความกว้างด้านบน 9 เมตร ความกว้างท้องราง 5 เมตร และลึก 1 เมตร	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับพื้นที่เพื่อ ปรับปรุงขยายทำอาภาศยานทำให้มีการรื้อราง ระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างราง ระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยายทำ อาภาศยาน	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างทำอาภาศยานตรัง แล้วเสร็จ ทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)	-
- ระบบระบายน้ำในโครงการส่วนที่เป็นท่อลอด แบบท่อกลมให้เปลี่ยนเป็นท่อลอดแบบ Box Culvert ทั้งหมด	- ระบบระบายน้ำส่วนใหญ่มีท่อลอดเป็นแบบ Box Culvert มีเพียงบางส่วนที่เป็นแบบท่อกลม คือ บริเวณที่ตัดผ่านใต้ทางวิ่งหมายเลข 26 เนื่องจาก จะก่อให้เกิดปัญหาอุปสรรคต่อระบบปฏิบัติการบิน - ที่ผ่านมจนถึงปัจจุบันไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำ	- ไม่มี	
1) คุณภาพอากาศ			
- ในกรณีที่มีเที่ยวบินมากกว่า 1 เที่ยวบินต่อวัน ควรกำหนดการขึ้นลงของเครื่องบินแต่ละเที่ยว ห่างกัน 1 ชั่วโมง	- ปัจจุบันทำอาภาศยานมีสายการบินให้บริการ 3 สาย การบิน ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 10 เที่ยวบิน/วัน	- โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานได้มีการออกแบบ เพื่อรองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น มาตรการ ดังกล่าวจะถูกยกเลิกหลังจากโครงการปรับปรุงขยายทำ อาภาศยานแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการ ดำเนินการของทำอาภาศยาน และสายการบินที่จะเข้า มาให้บริการภายในทำอาภาศยาน	-

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรังตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	- ไม่มี	 เครื่องปรับอากาศภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
- หลีกเลี่ยงการจอดเครื่องบินโดยการติดเครื่องยนต์บริเวณลานจอดเครื่องบิน	- สนามบินกำหนดให้เมื่ออากาศยานลงจอดต้องดับเครื่องยนต์ ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 25-30 นาที ในการรับ-ส่งผู้โดยสาร ขนถ่ายสัมภาระของผู้โดยสาร และทำความสะอาดภายในอากาศยาน	- ไม่มี	-
- หลีกเลี่ยงการติดเครื่องยนต์ของรถยนต์ ขณะจอด	- มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยขอความร่วมมือผู้มาใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอดรอผู้โดยสาร	- ไม่มี	
- ปลุกต้นไม้เพื่อเพิ่มความร่มรื่นบริเวณลานจอดรถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารโดยต้นไม้ควรมีลักษณะใบดกหนาแต่ไม่ให้ดอก-ผล	- ต้นไม้ที่ปลูกบริเวณลานจอดรถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารส่วนใหญ่ ได้แก่ ประดู่ และไม้พุ่ม	- ไม่มี	 ต้นไม้บริเวณลานจอดรถยนต์

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2) เสียง			
- งดการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-07.00 น.)	- สายการบินพาณิชย์ให้บริการไม่เกิน 22.00 น. ยกเว้นกรณีเหตุฉุกเฉินจะมีเที่ยวบินมาลงหลังเวลา 22.00 น.	- ควรปรับปรุงมาตรการจาก “งดการบิน” เป็น “การหลีกเลี่ยง” การบินในช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉินเช่น การกีดขวางการทหารอากาศยานรับ-ส่งผู้ป่วยไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนได้และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์	-
- กำหนดวิธีการขึ้น-ลง ของเครื่องบิน เพื่อหลีกเลี่ยงการบินเหนือบริเวณที่เป็นชุมชนหนาแน่น	- การขึ้น-ลง ส่วนใหญ่ใช้หัวทางวิ่งหมายเลข 08 เป็นหลักที่ โดยสภาพพื้นที่บริเวณหัวทางวิ่งมีพื้นที่ว่างเปล่าอยู่ภายในทำอาภาศยานตรัง ทำให้ลดผลกระทบต่อชุมชน	-	-
- จำกัดเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันเป็นเครื่องบิน DASH-8 ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน และเครื่องบิน Boeing-737 ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน	- ปัจจุบันมีสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการ ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยสมายล์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 12 เที่ยวบิน/วัน เป็นเครื่องบินประเภท Boeing และ A320 เท่านั้น	- ควรขอยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับกิจกรรมของทำอาภาศยานปัจจุบัน	-
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณที่พักผู้โดยสารและที่ทำงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	- ไม่มี	
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบิน (Air Side)	- พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดเครื่องบิน ขณะที่อากาศยานเข้ามาให้บริการมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง	- ไม่มี	-


ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรังตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- หากมีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินที่มีความดังของเสียงมากขึ้นหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน ในช่วงเวลากลางวันหรือจำเป็นต้องบินในช่วงเวลากลางคืนจะต้องหามาตรการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ จ่ายเงินชดเชยติดตั้งวัสดุป้องกันเสียงดังสำหรับอาคารหรือบ้านพักที่ได้รับผลกระทบหรือซื้อที่ดินที่ได้รับผลกระทบในราคาเป็นธรรม	- ปัจจุบันสายการบินที่ให้บริการมีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ กรมท่าอากาศยาน จึงจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอ สผ. และได้รับการเห็นชอบแล้วตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563	- ควรขอยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับกิจกรรมของท่าอากาศยานปัจจุบัน	-
- ในกรณีที่เครื่องบิน Boeing-737 มีการ ขึ้น-ลง เกิน 4 เที่ยวบิน/วัน ให้มีการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงเสนอแก่นักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา	- ปัจจุบันมีสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการทั้งแบบ อาภาศยาน B737-800 และ A320 รวมวันละ 12 เที่ยวบิน - กรมท่าอากาศยาน จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอ สผ. และได้รับการเห็นชอบแล้วตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563	- ควรขอยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับกิจกรรมของท่าอากาศยานปัจจุบัน	-
- บริเวณที่มีค่า NEF-30 สำหรับจำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเวลากลางวันไม่เกิน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสานกับจังหวัดและสำนักงานผังเมืองในการจัดผังการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน และการรื้อเรียนในอนาคต รวมทั้งไม่ควรสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถานบริเวณดังกล่าว	- จากการประเมินเส้น NEF 30 ในวันที่ท่าอากาศยานมี เที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน/วัน พบว่าเส้น NEF 30 ยังคงอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน	- ไม่มี	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ประสานงานกับจังหวัด และกรมโยธาธิการ และผังเมือง เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคาร และ สิ่งปลูกสร้างเป็นไปตามองค์การการบินพล เรือนระหว่างประเทศ (ICAO) คือระยะห่าง จากหัว-ท้ายทางวิ่ง 1,200 ม. ไม่ควรเป็นย่านที่ พักอาศัย, ย่านพาณิชย์กรรม และไม่ควรสร้าง วัด, โรงเรียน, โรงพยาบาล, สถานสงเคราะห์ และควรกำหนดให้เป็นเขตอุตสาหกรรมและ คลังสินค้า หรือเขตเกษตรกรรม	- ทำอาภาศยานได้ประชาสัมพันธ์และยินดีให้ข้อมูล กับจังหวัด และกรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อ ควบคุมการก่อสร้างอาคารและ สิ่งปลูกสร้าง เป็นไปตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	- ไม่มี	-
3) อุทกวิทยาและการระบายน้ำ			
- ควรมีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดินเพื่อป้องกัน การกัดเซาะ	- มีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดิน	- ไม่มี	
- ก่อสร้างรางระบายน้ำด้านข้างของแนวลานวิ่ง ทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วน ขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวลาน วิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศ ทางการไหลเดิม	- ไม่มี	
- จัดให้มีการขุดลอกหรือขยายขนาดของราง ระบายน้ำ M-N จนถึงคลองลำเลียงให้มีขนาด ใหญ่ขึ้น ลึก 1 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับ ปริมาณและอัตราการไหลของน้ำระบายได้ใน กรณีที่มีฝนตกหนักและแก้ไขปัญหาที่ท่วมขัง ด้านใต้ของทำอาภาศยานและโรงเรียนวิเชียร มาตุได้	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อ ปรับปรุงขยายทำอาภาศยานทำให้มีการรื้อราง ระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างราง ระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยาย ทำอาภาศยาน - โดยทำอาภาศยานมีการดำเนินการตัดหญ้าครั้ง ล่าสุดเมื่อเดือนสิงหาคม 2565	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างทำ อาภาศยานเสร็จแล้วเสร็จ ทำอาภาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความ เห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะ ดำเนินการ)	
4) คุณภาพน้ำผิวดิน			
- ดำเนินการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียของอาคาร ต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่ดังนี้		- ไม่มี	

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรังตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณอาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่แต่ละจุดให้มีขนาดสอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้หรือผู้พักอาศัย คือ ปริมาณ 29 ลบ.ม./วัน - จัดสร้างบ่อบำบัดน้ำเพื่อรองรับน้ำหลังผ่านการบำบัดแต่ละจุดนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้หรือสนามหญ้า 	<ul style="list-style-type: none"> - ได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจำนวน 3 ถึงถังดักไขมัน จำนวน 1 ถึง - จัดให้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ - มีการจัดสร้างบ่อบำบัดน้ำเพื่อรองรับน้ำหลังผ่านการบำบัดแต่ละจุดนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้หรือสนามหญ้า 		
5) สัตว์ป่า			
<ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมพันธุ์ไม้ที่ให้ผลเป็นอาหารของนก ที่สำรวจพบมี 2 ประเภท ได้แก่ พลับเพลา (<i>Grewia paniculate</i> Roxb.) และเล็บเหยี่ยว (<i>Ziavpyhus oenoplia</i> Mill) ไม่ให้มีขนาดลำต้นโตที่จะให้ผล โดยตัดฟันให้เตี้ยอยู่เสมอ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีเจ้าหน้าที่ดูแล บริเวณโดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร ลานจอดเครื่องบิน และลานจอดรถยนต์ โดยการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้ เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก 	- ไม่มี	
<ul style="list-style-type: none"> - ปลูกบริเวณโครงการ ควรเป็นหญ้าที่ไม่มีเมล็ด ไม่มีอาหารของนก เช่นหญ้ามะนิลา 	<ul style="list-style-type: none"> - ปลูกบริเวณโครงการ เป็นหญ้าที่ไม่มีเมล็ด และไม่มีอาหารของนก 	- ไม่มี	
<ul style="list-style-type: none"> - ควรตัดหญ้าให้สั้นอยู่เสมอ เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่ของแมลงหรือที่วางไข่ของนกได้โดยสูงไม่เกิน 10 ซม. 	<ul style="list-style-type: none"> - การปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้ เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก 	<ul style="list-style-type: none"> - จากการสำรวจบางพื้นที่ยังคงมีต้นหญ้าขึ้นสูงอยู่ 	



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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - ควรจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ที่มีขนาดทรงพุ่มใหญ่ เพื่อมิให้คนใช้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหารโดยไม่ควรให้สูงเกิน 4 เมตร และขนาดทรงพุ่มน้อยกว่า 2 ม. - ดำเนินการจัดการไม่ให้มีพืชน้ำในแหล่งน้ำ ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีเจ้าหน้าที่ดูแลการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก - ทำอาภาศยานได้มีการขุดลอกรางระบายน้ำครั้งล่าสุดเมื่อเดือนมกราคม 2562 จากการสำรวจยังพบว่าในรางระบายน้ำบางพื้นที่มีวัชพืชขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี - ให้ทำอาภาศยานดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นบริเวณรางระบายน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดการกีดขวางทางน้ำ 	
6) การใช้ที่ดิน			
<ul style="list-style-type: none"> - จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทำอาภาศยาน กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานจังหวัด 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้อำนวยการทำอาภาศยาน หรือตัวแทนร่วมประชุมกับหัวหน้าส่วนราชการจังหวัด และให้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-


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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
เพื่อควบคุมการขยายตัวของเมือง และการ ก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้อง กับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	ความคิดเห็นด้านการใช้ที่ดินโดยรอบทำอาภาศ ยานหากมีวาระที่เกี่ยวข้องสม่ำเสมอ - หน่วยงานท้องถิ่นจะเข้ามาตรวจสอบกรณีที่จะ อนุญาตแบบก่อสร้างที่อยู่ในเขตความปลอดภัยใน การเดินอากาศ - หากผู้ที่จะทำการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ก็ตาม ในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศต้องขอ อนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อน และต้องได้รับอนุญาตถึงจะดำเนินการ ก่อสร้างได้		
- บริเวณโดยรอบในเขต NEF>30 สำหรับ เครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน และ เครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสานกับกรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัวของ ชุมชน รวมทั้งไม่ควรอนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนาสถานในบริเวณ ดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.	- ประสานกับกรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงาน จังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้ง ไม่ควรอนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและ ศาสนาสถานในบริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่ง ระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.	- ไม่มี	-
- การจัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่ จะใช้เป็นแนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือ ตามขอบเขต NEF-30 สำหรับเครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และเครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน ในเวลา กลางวัน	- จัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่จะใช้ เป็นแนวกันชนรอบสนามบิน - ในการดำเนินการปรับปรุงทำอาภาศยาน กรมทำ อาภาศยานได้มีการออกแบบและดำเนินการของ เวนคืนที่ดิน ของให้พื้นที่ ขึ้นอยู่กับว่าสิทธิ์ในที่ดิน โดยการดำเนินการดังกล่าวได้เผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็น แนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตามขอบเขต	- ไม่มี	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	NEF-30 ตามที่ได้คาดการณ์จำนวนเที่ยวบิน 20 ปี ข้างหน้า		
7) การกำจัดขยะ			
- ดำเนินการกำจัดขยะที่เกิดขึ้น 20 กิโลกรัม/วัน โดยกำหนดให้มีรถบริการเก็บขนขยะของ เทศบาลหรือองค์การบริหารส่วนจังหวัด	- มีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะ เพื่อนำไปรวมที่อาคารที่ พักขยะเพื่อรอให้รถของเทศบาลมารับไปกำจัด	- ไม่มี	
- จัดให้มีภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิด จำนวน อย่าง น้อย 20 ใบ ขนาด 50-100 ลิตร ในโครงการ	- มีภาชนะรองรับขยะพร้อมฝาปิดมิดชิดวางไว้ตาม จุดต่างๆ เช่น ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารบริเวณ ลานจอดรถยนต์ และบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่	- ไม่มี	
- จัดสร้างโรงพักขยะขนาดกว้าง 2 ม. ยาว 2 ม. สูง 2.5 ม. ผนังก่ออิฐทุกด้านมีประตูเปิด- ปิดด้านข้าง กว้าง 0.8 ม. สูง 1.8 ม.	- มีแผนจัดขยายโรงพักขยะเพื่อรองรับขยะที่เกิดขึ้น ในแต่ละวัน	- ไม่มี	

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
8) เศรษฐกิจ-สังคม			
- กำหนดให้พิจารณาคนในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ หรือภายในจังหวัดตรัง ที่มีความรู้ความสามารถ ได้รับการบรรจุเข้าทำงานเป็นพนักงานของทำ อาภาศยานตรังก่อนเป็นลำดับแรก	- หากมีการเปิดรับสมัครงานมีการประกาศรับ สมัครสำหรับผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ สนามบินเป็นอันดับแรก	- ไม่มี	 <p>จุดประชาสัมพันธ์ภายในอาคารที่พักรถโดยสาร</p>
9) สาธารณสุข			
- จัดให้มีอุปกรณ์ในการดับเพลิงอย่างเพียงพอ	- มีการติดตั้งถังดับเพลิงเพิ่มเติม ทั่วทั้งพื้นที่ โครงการเพิ่มสะดวกในการใช้งาน	- ไม่มี	
- จัดให้มีการฝึกซ้อมปฏิบัติตามแผนในการ ช่วยเหลือในกรณีเกิดอุบัติเหตุของอาภาศยาน	- ทำอาภาศยานได้มีการดำเนินการการฝึกซ้อมย่อย บนโต๊ะทุกๆ 6 เดือน การฝึกซ้อมทั้งรูปแบบ ทุกๆ 1 ปี และดำเนินการการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full- scale-Exercises)	- ไม่มี	-
- ตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด เครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	- มีการตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลาน จอดเครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	- ไม่มี	
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไปหา งานบริเวณลานบิน	- พนักงานมีการสวมใส่อุปกรณ์กันเสียงขณะ ปฏิบัติงานบริเวณลานบิน	- ไม่มี	-
- (Air Site)			

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ตรวจสอบสภาพการได้ยิน สายตา ความจุของ ปอด และสุขภาพทั่วไปของพนักงาน และ เจ้าหน้าที่อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- มีการตรวจสอบสุขภาพของเจ้าหน้าที่เป็นไปตาม เงื่อนไขการจ้างงานของกรมทำอาภาศยาน	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ กรมทำอาภาศยานต้องปฏิบัติ			
- กรมทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังของกรมทำ อาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด เพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับ จ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	- กรมทำอาภาศยานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมของโครงการในการดำเนินการโครงการฯ ตามที่ได้ เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ก่อสร้างทำอาภาศยานตรัง และนำมาตรการที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติมไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญา จ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ	- ไม่มี	
- กรมทำอาภาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและ กำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการ ก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษา โครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำ อาภาศยานตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบล โคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง	- ปัจจุบันทำอาภาศยานดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จ และใน การดำเนินการก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ไม่มี	

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กรมทำอาภาศยาน จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็น ผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง ของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทำอาภาศยาน และแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมทำอาภาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสำนักงาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตรัง สำนักงาน สิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 (ภูเก็ต) ผู้แทนจังหวัดตรัง องค์การบริหาร ส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	- กรมทำอาภาศยานได้ดำเนินการจ้าง บริษัทอินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมประจำปี 2565 ตามสัญญาเลขที่ ท 16/2565 ลงวันที่ 21 มกราคม 2565 - มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	- ไม่มี	
- กรมทำอาภาศยาน จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของ กรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ให้เสนอต่อสำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและ ระยะดำเนินการ	- กรมทำอาภาศยาน ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ นำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ		

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2. ในกรณีที่กรมทำอาภาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศ ยานตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอ เมืองตรัง จังหวัดตรัง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ ความเห็นไว้แล้วให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้			
- หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อ สาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการ พิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้ หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ โครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลง ดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน กฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไข มาตรการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ	- หากมีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยาน ตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอ เมืองตรัง จังหวัดตรัง กรมทำอาภาศยานจะปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด	- ไม่มี	
- หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรือ อนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กระทบต่อ สาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้	กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	ไม่มี	

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้ นำความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	<ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบด้วย			
<ul style="list-style-type: none"> กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อ ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการ ดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบของทางราชการดังนี้ ให้ หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ โครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข รายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่ เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการ เปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อ โครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุง แก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจ หน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ โครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว 	- กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	- ไม่มี	


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
<ul style="list-style-type: none"> ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทำอาภาศยาน ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันทำอาภาศยานยังไม่ได้รับข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างของทำอาภาศยาน 	<ul style="list-style-type: none"> ไม่มี 	
<ul style="list-style-type: none"> กรมทำอาภาศยานต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ตรังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชนหัวสนามบิน 26 หมู่ 12 ตำบลโคกหล่อ โรงเรียนวิเชียรมาตุ องค์กรพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกัน และป้องกันเรื่องร้องเรียน 	<ul style="list-style-type: none"> ทำอาภาศยานดำเนินการประชาสัมพันธ์วิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยผ่านผู้นำชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการได้ หากหน่วยงานใดมีความประสงค์ 	<ul style="list-style-type: none"> - 	

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. สภาพภูมิประเทศ - การปรับพื้นที่แต่ละช่วงเวลาต้องจำกัดขนาดของการเปิดพื้นที่เท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก	- ทำอาภาศยานมีการกำกับกับผู้รับเหมาให้จำกัดในการเปิดพื้นที่ก่อสร้าง และใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลักในกรณีที่สามารถนำมาใช้งานได้	- ไม่มี	-
- ในช่วงระหว่างการปรับถมพื้นที่ต้องมีการจัดทำบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	- บริษัทผู้รับเหมา มีการสร้างบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	- ไม่มี	-
2. ทรัพยากรดิน - ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการให้อยู่ภายใต้ข้อกำหนด และต้องมีการวางแผนงานให้ดีและเหมาะสม	- ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการวางแผนงานเพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะพื้นที่และภายใต้ข้อกำหนดของกรมทำอาภาศยาน	- ไม่มี	-
3. ธรณีและการเกิดแผ่นดินไหว การลดระดับความสูงเขาน้อยควรหลีกเลี่ยงการดำเนินการในช่วงฤดูฝน (เดือนกันยายน-ธันวาคม)	ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างยังอยู่ในระยะก่อสร้างที่ 1 คือ การสร้างลานจอดอาภาศยาน ทางขับ ลานจอดรถยนต์ อาคารที่พักผู้โดยสาร และทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานตำแหน่งใหม่ จึงยังไม่มีลดความสูงของเขาน้อย ถ้าถึงขั้นตอนการดำเนินการดังกล่าว กรมทำอาภาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ และกำหนดเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตาม	ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ให้นักรถมินิเทคนิคดิน Compaction ของทางวิ่ง เพื่อตรวจสอบดินเก่า ดินใหม่ และการทรุดตัวที่เกิดขึ้น	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- กำหนดมาตรการให้นักรถมินิเทคนิคดินและแนะนำวิธีการขุดเจาะเนินเขาน้ำเพื่อป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
4. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน			
- จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- มีการวางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- ไม่มี	<p>รางระบายน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 26 ตามที่ออกแบบ</p> 

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดสร้างรางระบายน้ำรูปตัวยู ภายในพื้นที่ อุโมงค์รถไฟ เพื่อช่วยในการระบายน้ำ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศ ยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	 รางระบายน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ
- ผู้รับเหมาจะต้องจัดหาภาชนะที่มีฝาปิด มิดชิดเพื่อทำการรวบรวมน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออก หรือน้ำมันหล่อลื่นที่หมดสภาพการใช้งาน เพื่อ นำไปกำจัดโดยบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงาน อุตสาหกรรมหรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	- ได้นำมาตรการดังกล่าวไปเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตาม ปัจจุบันยังไม่มีน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออกหรือน้ำมันหล่อลื่นที่หมด สภาพการใช้งาน	- ไม่มี	-
- ระมัดระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่แหล่งน้ำ ภายในพื้นที่ก่อสร้าง และกำหนดมาตรการ ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเดือนกันยายน-ธันวาคม สำหรับถมดินเพื่อหลีกเลี่ยงการชะล้างของน้ำฝน	- ปัจจุบันได้ดำเนินการปรับถมพื้นที่ไปแล้ว โดยผู้รับเหมามีการสร้าง บ่อกักตะกอน เพื่อป้องกันตะกอนดินที่ถูกชะล้างด้วยน้ำฝนลงสู่แหล่ง น้ำ	- ไม่มี	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5. คุณภาพอากาศ - รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุม กระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะ บรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะ บรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- ไม่มี	
- รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน	- กำชับคนขับรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน	- ไม่มี	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างล้างหรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404 และทางหลวงชนบท ตง. 3005	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404	- ไม่มี	 <p>บ่อน้ำล้างล้อรถบริเวณทางเข้า ออก พื้นที่ก่อสร้าง</p>
- จัดให้มีบ่อน้ำล้างล้อรถหรือติดตั้งตะแกรงบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการเพื่อกำจัดดินออกจากล้อรถบรรทุก	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404	- ไม่มี	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	- ไม่มี	-



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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- เก็บกวาดเศษดิน หวาย ที่ตกบนพื้นทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ เนื่องจากในการก่อสร้างระยะที่ 1 เส้นทางในการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์จะใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่ง โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน หวาย ที่ตกหล่นประจำอย่างน้อยวันละ 2 รอบในช่วงเที่ยงและช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน หวายร่วงหล่นอยู่เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	- มีเจ้าหน้าที่เก็บกวาดเศษดิน หวาย ที่ตกบนพื้นทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน หวาย ที่ตกหล่นประจำอย่างน้อยวันละ 1 รอบในช่วงช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน หวายร่วงหล่นอยู่ เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	- ไม่มี	-
6. เสียง - กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- กำชับให้คนขับรถบรรทุกด้วยความเร็วความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม ภายในพื้นที่ก่อสร้าง. และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- ไม่มี	-
- จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือนราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง	- มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก ให้ห่างจากบ้านเรือนประชาชน	- ไม่มี	-
- ห้ามพนักงานขับรถบรรทุก หรือ ยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- กำชับพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- ไม่มี	-
- รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด เพราะถ้ายานพาหนะน้ำหนักเกินจะส่งผลให้เครื่องยนต์ทำงานหนักและทำให้เกิดเสียงดังมาก	- กำชับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ในการก่อสร้างทางเข้า-ออก ทำอาภาศยาน ตรังตำแหน่งใหม่ควรก่อสร้างในช่วงปิดเทอม (เดือน มีนาคม-พฤษภาคมและเดือนตุลาคม)	- ปัจจุบันได้มีการก่อสร้างทางเข้า-ออกทำอาภาศยานตำแหน่งใหม่ เสร็จสิ้นแล้ว	- ไม่มี	
- การตรวจวัดเสียงจากอาภาศยานให้ ดำเนินการตรวจวัดตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียง อาภาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษใช้ เป็นแนวทางในการตรวจวัด	- บริษัทตรวจวัดเสียงได้ดำเนินการตรวจวัดเสียงจากอาภาศยานตาม คู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอาภาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรม ควบคุมมลพิษใช้เป็นแนวทางในการตรวจวัด	- ไม่มี	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - การตอก/กระแทก พื้นที่ก่อสร้างในบริเวณจุดที่อยู่ใกล้กับบ้านเรือนราษฎร อาคารที่พักผู้โดยสาร กำหนดเวลาให้ดำเนินงานในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบันไม่มีกิจกรรมการตอกหรือกระแทก และการดำเนินงานก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. - กิจกรรมก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ปัจจุบันมีกิจกรรมการก่อสร้างการตอก/กระแทก อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการตอกหรือกระแทกจะทำในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ - 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	 <p>อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่</p>  <p>ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟบริเวณหัวทางวิ่ง 08</p>
<p>7. ความสั่นสะเทือนและแรงอัดอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือน เมื่อดำเนินการอยู่ใกล้กับอาคารที่พักผู้โดยสารหรือที่อยู่อาศัย จะต้องจัดช่วงการทำงานมิให้เกิดขึ้นพร้อมกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบันไม่มีการตอกหรือกระแทก และการดำเนินงานก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. - กิจกรรมก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ปัจจุบันมีกิจกรรมการก่อสร้างการตอก/กระแทก อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการตอกหรือกระแทกจะทำ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	ในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ		
8. ทรัพยากรป่าไม้ - ระหว่างการตัดฟันต้นไม้/แผ้วถาง และนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการขุดปรับถม ปรับเกลี่ย และบดอัดดินใหม่พื้นที่ก่อสร้างส่วนขยาย หากพบสัตว์ป่า ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-
9. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	- กำชับคนงานก่อสร้างห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	- ไม่มี	-
- ระหว่างการก่อสร้างหากพบสัตว์ป่า ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้ช่วยเหลือแล้วนำไปปล่อย และต้องไม่ทำร้ายสัตว์ป่าด้วย	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-
- หากพบเห็นสัตว์บาดเจ็บจากเครื่องจักรกลให้ดำเนินการช่วยเหลือและนำส่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่อไป	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-
- หากพบสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์นั้น ทำอาภาศยานตรังจะต้องขอความร่วมมือกับสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) เพื่อจัดส่งผู้ชำนาญการทางด้านสัตว์ป่ามาให้คำแนะนำในการดำเนินการ โดยกรมทำอาภาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณทั้งหมด	- จากการปรับพื้นที่ที่ผ่านมาไม่พบว่ามีสัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
10. ทรัพยากรชีวภาพทางน้ำ - จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงาน พร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียตามหลักสุขาภิบาล โดยมีความสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นอย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสีย	- บริเวณที่พักคนงานภายนอกพื้นที่ทำอาภาศยานได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงาน ปัจจุบันกำลังติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียตามหลักสุขาภิบาล	- ไม่มี	 <p>ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณที่พักคนงาน</p>
- ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว	- กรมทำอาภาศยานได้กำหนดเป็นข้อกำหนดในผู้รับเหมาดำเนินการ หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ไม่มี	-
11. การใช้ประโยชน์ที่ดิน - จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง และบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการทราบล่วงหน้าก่อนมีการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้รับทราบถึงรายละเอียดและแผนการก่อสร้างโครงการ	- ทำอาภาศยานยังได้มีการดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลดังกล่าวผ่านผู้นำชุมชนอย่างต่อเนื่อง	- ไม่มี	-
- ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้างของโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-



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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
พื้นที่ก่อสร้างแสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ			
- กรมทำอาภาศยานจะต้อง แต่งตั้งวิศวกรควบคุมการทำงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแลมิให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิดการรบกวนต่อผู้ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	- กรมทำอาภาศยานได้มีการแต่งตั้งวิศวกรควบคุมการทำงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแลมิให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิดการรบกวนต่อผู้ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	- ไม่มี	-
- กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลคนงานก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	- กรมทำอาภาศยานได้มีการขอความร่วมมือ และให้ทำอาภาศยานค่อยประสานงานผู้รับเหมาให้กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลคนงานก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	- ไม่มี	-
12. การคมนาคมขนส่ง - กำหนดให้มีเส้นทางเบี่ยงของถนนทางหลวงชนบท ตง. 3005 ขนานกับแนวเขตสนามบินทางทิศเหนือเพื่อไปทางฝั่งทิศใต้	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- ต้องมีการติดป้ายสัญญาณเตือนภัยและบอกเส้นทางเบี่ยงของโครงการ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- กวดขันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	- กำชับให้พนักงานขับรถบรรทุก รถขนส่งวัสดุปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	- ไม่มี	-
- ติดตั้งป้ายเตือนและป้ายบังคับการจราจรบริเวณจุดตัดของถนนและบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรในช่วงที่มีการขนส่งดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	- กรมทำอาภาศยาน/ทำอาภาศยานตรัง ควบคุมดูแลให้ทางผู้รับเหมาดำเนินการติดป้ายระวางมีรถบรรทุกเข้า-ออก บริเวณเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลการจราจรอำนวยความสะดวก ในช่วงที่มีการขนส่งดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	-	-
- ทำการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบไฟฟ้าการทำงานของเครื่องยนต์	- มีการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ ตามระยะเวลาที่กำหนด	- ไม่มี	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ระบบเกียร์ และอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี และปลอดภัยอยู่เสมอ			
- การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวนจำเป็นต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด	- รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- ไม่มี	-
- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงโมงเร่งด่วน	- ไม่มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงโมงเร่งด่วน	- ไม่มี	-
- ห้ามมิให้รถบรรทุกดินใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยานตรังเพื่อลดอุบัติเหตุ	- รถบรรทุกดินไม่ได้ใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน	- ไม่มี	-
- เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุก่อสร้าง เพื่อเข้ามายังพื้นที่โครงการที่ต้องผ่านชุมชนหนาแน่น จะต้องใช้ความเร็วไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	- กำชับให้คนขับรถบรรทุกใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	- ไม่มี	-
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการต้องติดป้าย ทั้งนี้เพื่อให้ง่ายต่อการตรวจสอบข้อเท็จจริงในด้านการใช้ความเร็วของรถแต่ละคันรวมทั้งด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการมีการติดป้ายเบอร์โทรศัพท์ ในการรับเรื่องราวร้องเรียน	- ไม่มี	-
- ให้ดำเนินการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตรัง	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
13. สาธารณูปโภค-สาธารณูปการ - กำหนดให้โครงการจัดสร้างอาคารที่พักขยะให้เพียงพอต่อการจัดเก็บขยะ 43.67 ลบม./วัน และให้ประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อในการดำเนินการจัดเก็บ โดยรถของเทศบาลจะเข้ามาจัดเก็บวันจันทร์-เสาร์ วันละ 1 ครั้ง	- โครงการจะจัดสร้างอาคารที่พักขยะให้เพียงพอต่อการจัดเก็บขยะบริเวณอาคารที่พักคนงาน ปัจจุบันกำลังดำเนินการสร้างอาคารที่พักคนงาน และจะประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการจัดเก็บขยะต่อไป	- ไม่มี	ก่อสร้างอาคารบ้านพักคนงานและติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย  
- ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ผู้รับเหมา มีการแยกวัสดุก่อสร้างที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้	- ไม่มี	-
- จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อเข้ามาจัดเก็บ	- ผู้รับเหมา ได้จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อเข้ามาจัดเก็บ	- ไม่มี	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
เทศบาลตำบลโคกหล่อ เข้ามาจัดเก็บและกำจัดอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง			
<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถังขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างทั้งนี้ถังขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง 	<ul style="list-style-type: none"> - บริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้จัดให้มีถังขยะที่มีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	
<ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของทำอาภาศยานตรัง เพราะเป็นอุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีการเผาขยะในพื้นที่โครงการ ขยะที่เกิดขึ้นจะประสานเทศบาลตำบลโคกหล่อ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการจัดเก็บ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
14. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม <ul style="list-style-type: none"> - จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหน่วงน้ำ ที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการวางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหน่วงน้ำ ที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ให้สร้างระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่จะไหลผ่านพื้นที่ให้ลักษณะทางอุทกวิทยาไม่แตกต่างจากสภาพธรรมชาติเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ไม่มี	 <p>ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้าน บริเวณส่วนขยายหัวทางวิ่ง 08</p>
- การปรับถมพื้นที่ให้หลีกเลี่ยงการดำเนินการในช่วงฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลาย และปริมาณตะกอนดินลงสู่ห้วยใหญ่และคลองทำนาว	- ปัจจุบันไม่มีการดำเนินการปรับถมพื้นที่แล้ว และผู้รับเหมามีการสร้างบ่อกักตะกอน เพื่อป้องกันตะกอนดินที่ถูกชะล้างด้วยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	- ไม่มี	-
- ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำทันทีเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำของโครงการ	- หากพบว่าตะกอนภายในรางระบายและทำให้ประสิทธิภาพในการระบายน้ำลดลง ผู้รับเหมาจะดำเนินการขุดลอกทันที	- ไม่มี	-
- กำหนดให้เทคอนกรีตในลักษณะหุ้มข้างบริเวณปากท่อลอดที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	- ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการสร้างรางระบายน้ำชั่วคราว	- ไม่มี	=
15. เศรษฐกิจ-สังคม - ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับข้อร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้าง เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างแสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราວร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องราວร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการเพื่อป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านสังคม ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● ให้พิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่น เพื่อการพัฒนาโครงการมีส่วนร่วมช่วยเหลือชุมชน และลดผลกระทบที่อาจเกิดจากแรงงานต่างถิ่น 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่นตามความสามารถ และความเหมาะสมกับตำแหน่งงาน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
<ul style="list-style-type: none"> ● เข้มงวดเรื่องการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างของคนงานในช่วงเวลากลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่โครงการมีกีดล้อมเขตพื้นที่ก่อสร้างและมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจเช็คการเข้า-ออกพื้นที่ทั้งกลางวันและกลางคืน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
<ul style="list-style-type: none"> ● มีการทำกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ของทำอาภาศยานตรังให้ พบปะพูดคุยกับราษฎรในชุมชนและผู้นำชุมชน พร้อมทั้งติดตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นจากราษฎรในชุมชน สำหรับสถานศึกษารอบพื้นที่โครงการโดยเฉพาะโรงเรียนวิเชียรมาตุให้กรมทำอาภาศยานพิจารณาจัดงบประมาณรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) เพื่อบรรเทาความรบกวนด้านเสียงจากอาภาศยานโดยอาจจัดทำกิจกรรม ดิดแอร์ และจัดให้มีไมโครโฟน เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากปัจจุบันมีสถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด 19 ทำให้สามารถทำกิจกรรมหรือรวมกลุ่มคนจำนวนมากได้ - ทำอาภาศยานมีการตั้งตู้รับบริจาคภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	<p>ตู้บริจาคภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p> 
<ul style="list-style-type: none"> ● ติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
<ul style="list-style-type: none"> - จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการแก่ชุมชนบริเวณพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เกี่ยวกับรายละเอียดการ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการประชาสัมพันธ์โครงการแก่ผู้นำชุมชนบริเวณพื้นที่โดยรอบโครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ก่อสร้างโครงการเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและ ชัดเจนรวมทั้งเพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ชุมชนที่ อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ โดยแจ้ง ให้ชุมชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนทำ การก่อสร้าง	ทราบรายละเอียดความคืบหน้าของการก่อสร้างโครงการเพื่อสร้าง ความเข้าใจที่ถูกต้อง		
- เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ในช่วงก่อสร้างและแจ้งความก้าวหน้าของการ ดำเนินการให้ชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการทราบ เช่น การตัดป่าประชาสัมพันธ์ หรือแผ่นพับ เป็นต้น บริเวณที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหรือองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น	- เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วงก่อสร้างและแจ้ง ความก้าวหน้าของการดำเนินการ ผ่านผู้นำชุมชนอย่างสม่ำเสมอ		-
- แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ดำเนินการ ทราบถึงช่องทางการร้องเรียนและมาตรการจัดการ เรื่องร้องเรียน โดยแจ้งผ่านทางองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และคณะกรรมการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 1 เดือน	- แจ้งช่องทางร้องเรียนและมาตรการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยแจ้ง ผ่านทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-
- จัดให้มี ทีมงานประชาสัมพันธ์ รายละเอียดโครงการ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับ เรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบใน การดำเนินงาน ช่องทางการติดต่อสื่อสารรับเรื่อง ร้องเรียนพร้อมทั้งจัดส่งทีมงานไปตรวจสอบข้อ ร้องเรียนและแจ้งผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อ ร้องเรียนที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการให้ ชุมชนรับทราบ	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดย ระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน และช่องทางการติดต่อสื่อสาร รับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ป้ายประชาสัมพันธ์ดังกล่าว	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ติดป้ายประกาศบริเวณหน้าพื้นที่โครงการและชุมชน เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยระบุข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ชื่อโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ บริษัทผู้รับเหมา บริษัทเจ้าของโครงการ ผู้ประสานงาน และหมายเลขโทรศัพท์ เป็นต้น	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- ไม่มี	-
- จัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Monitoring Committee) เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทนจาก 3 ฝ่าย ได้แก่ กรรมการผู้แทนภาคประชาชน กรรมการผู้แทนภาคราชการ/นักวิชาการในท้องถิ่น และผู้แทนจากโครงการ	- ทำอาภาศยานมีการจัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบ	- ไม่มี	-
- ให้โครงการจัดทำแผ่นพับ หรือแสดงวีดิทัศน์ หรือจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง เช่น รายละเอียดโครงการ ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการ ตำแหน่งที่ตั้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังการเดินทางมายังอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่หลังจากเปิดดำเนินการ เป็นต้น ให้ผู้ที่เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานตรังทราบ	- กรมท่าอากาศยานมีการจัดทำวีดิทัศน์ในการประชาสัมพันธ์โครงการ	- ไม่มี	-
- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรังหรือตัวแทน ประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการ	- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรังหรือตัวแทน ได้มีประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง ทุกครั้ง	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรัง ในวาระโอกาสที่ ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง			
<p>- ในการดำเนินงานการเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ตาม พ.ร.บ. การเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 ดำเนินการขออนุญาต ราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะ เวนคืน (พ.ร.ฎ.) เป็นบริเวณกว้างตลอดแนว เพื่อ ครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะต้องเวนคืนเป็นเขต ก่อสร้าง ซึ่งจะระบุท้องที่ จุดเริ่มต้น จนถึงสิ้นสุดและ ความกว้างของเขตพระราชกฤษฎีกา โดย พ.ร.ฎ. จะปิดประกาศไว้ตามสถานที่ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ที่ทำการของเจ้าหน้าที่เวนคืน ● ศาลากลางจังหวัดตรัง ● สำนักงานที่ดินจังหวัดตรัง ● ที่ว่าการอำเภอเมืองตรัง ● ที่ทำการเทศบาลตำบลโคกหล่อ และองค์การบริหารส่วนตำบลควนปริง ● ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 ตำบลโคก หล่อ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านไซหนูน หมู่ 7 บ้านทุ่งหวัง หมู่ 8 บ้านนาป้อ และ หมู่ 9 บ้านเกาะ กลาง ตำบลควนปริง <p>การออก พ.ร.ฎ. ดังกล่าวเพื่อให้ เจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปทำการสำรวจทรัพย์สินใน ที่ดินของประชาชนที่อยู่ในเขต พ.ร.ฎ. ซึ่งการ สำรวจที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ยืนต้นผู้รับ</p>	<p>- ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน</p>	<p>- ไม่มี</p>	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>มอบหมายจากหน่วยงานของรัฐในฐานะเจ้าหน้าที่ เวณคืนจะแจ้งกำหนดวันเข้าทำการสำรวจเป็น หนังสือให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้า ไม่น้อย กว่า 15 วัน หลังจากสำรวจทรัพย์สินแล้วจะมีการ กำหนดค่าทดแทนทรัพย์สินที่จะถูกเวนคืนโดย คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง ประกอบด้วย ผู้แทนของ เจ้าหน้าที่หนึ่งคน ผู้แทนกรมที่ดินหนึ่งคน ผู้แทน ของ หน่วยงานอื่นของรัฐหนึ่งคน และผู้แทนสภา ท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>1. การกำหนดค่าตอบแทน การกำหนดค่าทดแทนจะพิจารณา ตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดโดยคำนึงถึง</p> <p>1.1 ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติใน หองตลอดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืน ตามที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา</p> <p>1.2 ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มี การตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุง ท้องที่</p> <p>1.3 ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียก ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม</p> <p>1.4 ส ภา พ แ ล ะ ท ี่ ต ั้ง ข อ ง อสังหาริมทรัพย์</p> <p>1.5 เหตุและวัตถุประสงค์ของการ เวณคืน</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>1.6 การได้ ประโยชน์ และเสีย ประโยชน์จากการเวนคืน</p> <p>1.7 ค่าทดแทนความเสียหายที่ต้อง ออกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ ถูกเวนคืนและสังคม</p> <p>2. การประกาศราคาเบื้องต้น เมื่อคณะกรรมการได้กำหนดราคาค่า ทดแทนแล้วจะปิดประกาศราคาไว้ ตามสถานที่ เดียวกันกับที่ปิดประกาศ พ.ร.ฎ. และเจ้าหน้าที่จะ มีหนังสือแจ้งให้ เจ้าของทรัพย์สินมาทำบันทึก ข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย เมื่อทำบันทึกข้อตกลง หรือสัญญาซื้อขายแล้วหน่วยงานของรัฐจะจ่ายเงิน ค่าทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของ ทรัพย์สินภายใน 120 วัน นับแต่วันทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย</p> <p>3. การอุทธรณ์ หากผู้ถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาหรือ จำนวนเงินค่าทดแทนที่ คณะกรรมการกำหนด ราคาเบื้องต้นกำหนดสามารถรับเงินไปก่อน แล้วยื่น อุทธรณ์ต่อ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้ปรับ เงินค่า ทดแทนโดยสามารถยื่นอุทธรณ์เป็นหนังสือด้วย ตนเองหรือส่งทางไปรษณีย์ และหากยังไม่พอใจคำ วินิจฉัยของรัฐมนตรีฯ ผู้ถูกเวนคืนมีสิทธิฟ้องคดีได้ 2 กรณี คือ</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>3.1 กรณีที่ผู้อุทธรณ์ได้รับแจ้งผลการ วินิจฉัยภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ยื่น อุทธรณ์ใน กรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่ วันที่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยดังกล่าว</p> <p>3.2 กรณีที่ ยื่นอุ ทธรณ์ไว้จน ระยะเวลาล่วงเลยมาจนครบ 60 วันแล้ว แต่ยังไม่ ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยในกรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิ ฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดเวลา 60 วัน ดังกล่าว</p> <p>4. ข้อเสนอแนะด้านการจ่ายค่าชดเชย เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบจากการ พัฒนาโครงการ เป็นผู้ที่ย่ำแย่อย่างมากเพื่อ ผลประโยชน์ส่วนรวม และเป็นปัจจัยสำคัญต่อ ความสำเร็จของการพัฒนาโครงการ ดังนั้น ในการ ดำเนินการ จึงต้องอำนวยความสะดวกให้กับผู้ได้รับ ผลกระทบเหล่านั้น อีกทั้งควรมีการช่วยเหลือเป็น กรณีพิเศษเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ยกตัวอย่าง เช่น มาตรการต่างๆ ดังนี้</p> <p>4.1 ต้องมีการกำหนดเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินให้ แน่นอน พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ หรือทำ ความตกลงกับผู้ได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน</p> <p>4.2 ควรดำเนินการจ่ายค่าชดเชย ทรัพย์สินในครั้งเดียวให้ครบถ้วนในระยะเวลาที่ รวดเร็ว เพื่อให้ราษฎรเกิดความเชื่อมั่น</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5. ผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณ 5.1 กรมทำอาภาศยานจะเป็น ผู้รับผิดชอบงบประมาณขดเชย สำหรับหน่วยงานและ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน 5.2 การเพิกถอนการใช้พื้นที่ สาธารณประโยชน์ บริเวณควนเขาน้อยต้อง ดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนกฎหมายเกี่ยวข้อง ให้ครบถ้วน			
16. อาชีวอนามัย และความปลอดภัย - การป้องกันอันตรายจากฝุ่นละออง/เสียง ● จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ที่มี เสียงดังให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น วัดและชุมชน เป็นต้น และหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อาศัยข้างเคียง	- มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก ให้ห่างจาก บ้านเรือนประชาชน	- ไม่มี	-
● ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่น ละออง เช่น การปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่โล่งใน ส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่น ละอองให้ทำการฉีดพรมน้ำให้เปียกจนทั่วผิวหน้า ดินในบริเวณก่อสร้างหรือบริเวณที่มีการฟุ้งกระจาย ของฝุ่นละอองอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตาม ความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ	- มีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตามความ เหมาะสมของสภาพภูมิอากาศ	- ไม่มี	-
● การแต่งกายของแรงงานต้องแต่ง กายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วน บุคคลให้คนงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน เช่น	- การแต่งกายของคนงานมีการแต่งกายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคลให้คนงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย หน้ากากป้องกันฝุ่น และเครื่องป้องกันหู เป็นต้น			
<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหา น้ำดื่มที่สะอาดให้กับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ 	มีการจัดหาเครื่องดื่มที่สะอาดให้กับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อ กำกับดูแลความปลอดภัย 	มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> จัดการอบรมและฝึกซ้อมการใช้ เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น 	มีการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการ พร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็น และหน่วยปฐมพยาบาล จะต้องได้รับการฝึกซ้อมเป็นประจำ 	มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการพร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็น	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับ หน่วยปฐมพยาบาล และโรงพยาบาลส่งเสริม สุขภาพตำบลโคกหล่อในการรักษาพยาบาล เบื้องต้นแก่คนงานที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง โครงการ 	ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับหน่วยปฐมพยาบาล และ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่อในการรักษาพยาบาล เบื้องต้น	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> การรับคนงานก่อสร้างเข้ามาทำงาน ภายในพื้นที่โครงการจะต้องพิจารณาบุคคลากร ที่มาจาชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก และให้อัตรา ค่าแรงเป็นไปตามกฎหมายกำหนด 	การรับคนงานก่อสร้างพิจารณาบุคคลากรที่มาจาชุมชนในท้องถิ่น เป็นอันดับแรก นอกจากนี้ผู้เหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่นเช่นกัน	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> ในกรณีต้องมีการจ้างแรงงานจาก ภายนอกพื้นที่ จะต้องมีการทำประวัติคนงานเพื่อ เป็นหลักฐานที่จะช่วยควบคุมปัญหาที่เกิดจาก คนงานต่อชุมชนโดยรอบ 	ผู้เหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่น และพิจารณาบุคคลากรที่มาจา ชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- มีการกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- ไม่มี	-
- ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกันและทำลายแหล่งพาหะนำโรค	- มีการป้องกันและทำลายแหล่งพาหะนำโรค เช่น ดูแลไม่ให้มีแหล่งเพาะพันธุ์ยุงในที่พักคนงาน	- ไม่มี	-
- กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- มีการกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- ไม่มี	-
- จัดให้มีช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับเรื่องราวร้องเรียนในกรณีเกิดความเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหานั้นที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่โครงการ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราวร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องราวร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-
- ในกรณีการรับคนงานต่างด้าวเข้ามาทำงาน ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องทำการลงบันทึกประวัติคนงาน ตรวจสอบสุขภาพคนงานเพื่อป้องกันการแพร่กระจายโรคโดยมีคนเป็นพาหะนำโรค และสร้างห้องพักแยกจากที่พักคนงานท้องถิ่น	- ผู้เหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่น และพิจารณารับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก หากพิจารณารับคนงานต่างด้าวเข้ามาทำงานจะดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด	- ไม่มี	-
- จัดให้มีระบบสัญญาณไฟนำร่องเป็นระบบสัญญาณไฟชั่วคราวบริเวณหัวทางวิ่ง 08 เป็น	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ระยะทาง 700 ม. และหัวทางวิ่ง 26 เป็นระยะทาง 200 ม.			
- กรมทำอากาศยานยังคงใช้อุปกรณ์หรือ สัญญาณการขึ้น-ลง ได้แก่ สถานีวิทยุเครื่องช่วยการ เดินอากาศ Doppler Very High Frequency Omni- Directional Radio Range (DVOR) หรือ Distance Measuring Equipment (DME) ทำหน้าที่ช่วย บอกระยะทางระหว่างสถานีกับตำแหน่งของ เครื่องบิน หรือนักบินสามารถบังคับโดยใช้ไฟนำ ร่อง PAPI ที่ยังคงติดตั้งอยู่เดิมได้ ประสานขอ คำแนะนำจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทย (กพท.) เพื่อความปลอดภัยในการขึ้น ลงของอากาศยาน	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอากาศ ยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>- มาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว ● ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ● ปิดคลุมส่วนท้ายยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ใดๆ จากการรื้อถอน ● แจ้งแผนการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังให้ชุมชนทราบอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ก่อนการก่อสร้าง ● กิจกรรมการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนให้มีการดำเนินงานเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน ยกเว้นกิจกรรมที่จำเป็นต้องดำเนินการต่อเนื่องให้แล้วเสร็จจะต้องแจ้งให้ผู้นำชุมชนในพื้นที่ทราบก่อนดำเนินการในกิจกรรมนั้นๆ อย่างน้อย 7 วัน ● เลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรในการรื้อถอนที่มีระดับเสียงต่างๆ และตรวจซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ และเครื่องจักรให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานให้ที่อยู่เสมอ 	<p>- การดำเนินการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ซึ่งปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ 1 หากการดำเนินการโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานแล้วเสร็จ กรมทำอาภาศยานจะกำกับให้บริษัทผู้รับเหมาดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน</p>	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> ● เลือกใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงให้แก่ คนงานที่ทำงานบริเวณที่มีเสียงดัง และควบคุม ระดับเสียงทั่วไปให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ● หลีกเลี่ยงการทิ้งสิ่งของจากที่สูง หาก จำเป็นควรมีสตอร์รับเพื่อลดเสียงกระทบกันของ สิ่งของกับพื้นที่ซึ่งมีการรื้อถอน โดยอาจใช้แผ่นยาง หรือพรม เป็นต้น ● ควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในเกณฑ์ มาตรฐานระดับเสียง ● ห้ามทิ้งขยะหรือเศษวัสดุจากการรื้อ ถอนลงในท่อระบายน้ำ หรือลำรางสาธารณะ โดย เด็ดขาด ● กรณีมีข้อขัดแย้งในการพิจารณาว่า ปัญหาน้ำทิ้งที่เกิดขึ้นมาจากกิจกรรมการรื้อถอน ของโครงการ ให้ดำเนินการแก้ไขทันที และ ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำนั้น ตามวิธีการมาตรฐานสำหรับการวิเคราะห์น้ำและน้ำ เสียและคุณภาพน้ำทิ้งที่ระบายออกจากโครงการ ● หากกิจกรรมการรื้อถอนทำให้ป้าย สัญญาณไฟ หรือผิวถนนชำรุดต้องรีบดำเนินการ ซ่อมแซมอย่างเร่งด่วน ● การขนส่งวัสดุอุปกรณ์จากการรื้อถอน ต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมและต้องตรวจสอบความ เรียบร้อยของยานพาหนะในการขนส่งเสมอ 			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> • กรณีกิจกรรมการรื้อถอนมีของเสียอันตรายที่มีลักษณะและคุณสมบัติตามที่กำหนดในประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2548 ให้หน่วยงานที่รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมรับไปกำจัดอย่างถูกต้อง และกำหนดวิธีปฏิบัติงานเรื่องการแยกทิ้งขยะหรือของเสียอันตรายและอบรมให้คนงานที่เกี่ยวข้องทราบ • การนำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปกำจัด ต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงาน/หรือเจ้าของพื้นที่ • จัดให้มีการบริหารจัดการความปลอดภัยในการทำงานตามข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการรื้อถอนอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ตามข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน • ติดตั้งป้ายประกาศเตือนแนวเขตพื้นที่รื้อถอนของโครงการในสถานที่ที่มองเห็นได้ชัดเจนและรับทราบได้ง่ายชัดเจน 			

1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ใน
เงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯได้ สำหรับเงื่อนไขที่
ปฏิบัติไม่ครบถ้วนและมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือยกเลิกของทำอาภาศยานตามหนังสือเห็นชอบที่ วว
0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ) สรุปไว้ดังตารางที่ 1.4-1 และผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯ ตาม
หนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระยะก่อสร้าง) สรุปไว้ดังตารางที่ 1.4.2

ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ

ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน ตามหนังสือที่ วว 0804/14757
ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ)

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	
- ไม่มี	- ไม่มี
(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือยกเลิก	
- ให้อย่างระบายน้ำช่วง M-N ให้มีขนาดเท่ากับทางน้ำ ธรรมชาติที่จะทำการขุดลอก และขยาย จนถึงคลองลา เลียงโดยมีความกว้างด้านบน 9 ม. ความกว้างท้องราง 5 ม. และลึก 1 ม.	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างทำอาภาศยานตรัง แล้วเสร็จทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความ เห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)
- ในกรณีที่มีเหี่ยวบินมากกว่า 1 เหี่ยวบินต่อวัน ควร กำหนดการขึ้นลงของเครื่องบินแต่ละเที่ยวห่างกัน 1 ชั่วโมง	- โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานได้มีการออกแบบเพื่อ รองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น มาตรการดังกล่าวจะ ถูกยกเลิกหลังจากโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานแล้ว เสร็จ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของทำ อาภาศยาน และสายการบินที่จะเข้ามาให้บริการภายในทำ อาภาศยาน
- งดการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-07.00 น.)	- ควรปรับปรุงมาตรการจาก “งดการบิน” เป็น “การ หลีกเลี่ยง” การบินในช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วง เวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉินเช่น การกักด่าน การทหารอากาศยานรับ-ส่งผู้โดยสารไม่สามารถกำหนดช่วงเวลา ที่แน่นอนได้และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์
- จัดให้มีการขุดลอกหรือขยายขนาดของรางระบายน้ำ M-N จนถึงคลองลำเลียงให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ลึก 1 เมตร เพื่อให้ สามารถรองรับปริมาณและอัตราการไหลของน้ำระบายได้ ใน กรณีที่ฝนตกหนักและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังด้านใต้ของทำ อาภาศยานและโรงเรียนวิเชียรมาตุได้	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างทำอาภาศยานตรังแล้ว เสร็จทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความ เห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)

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

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	
- ไม่มี	- ไม่มี
(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือยกเลิก	
- ไม่มี	- ไม่มี

1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

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

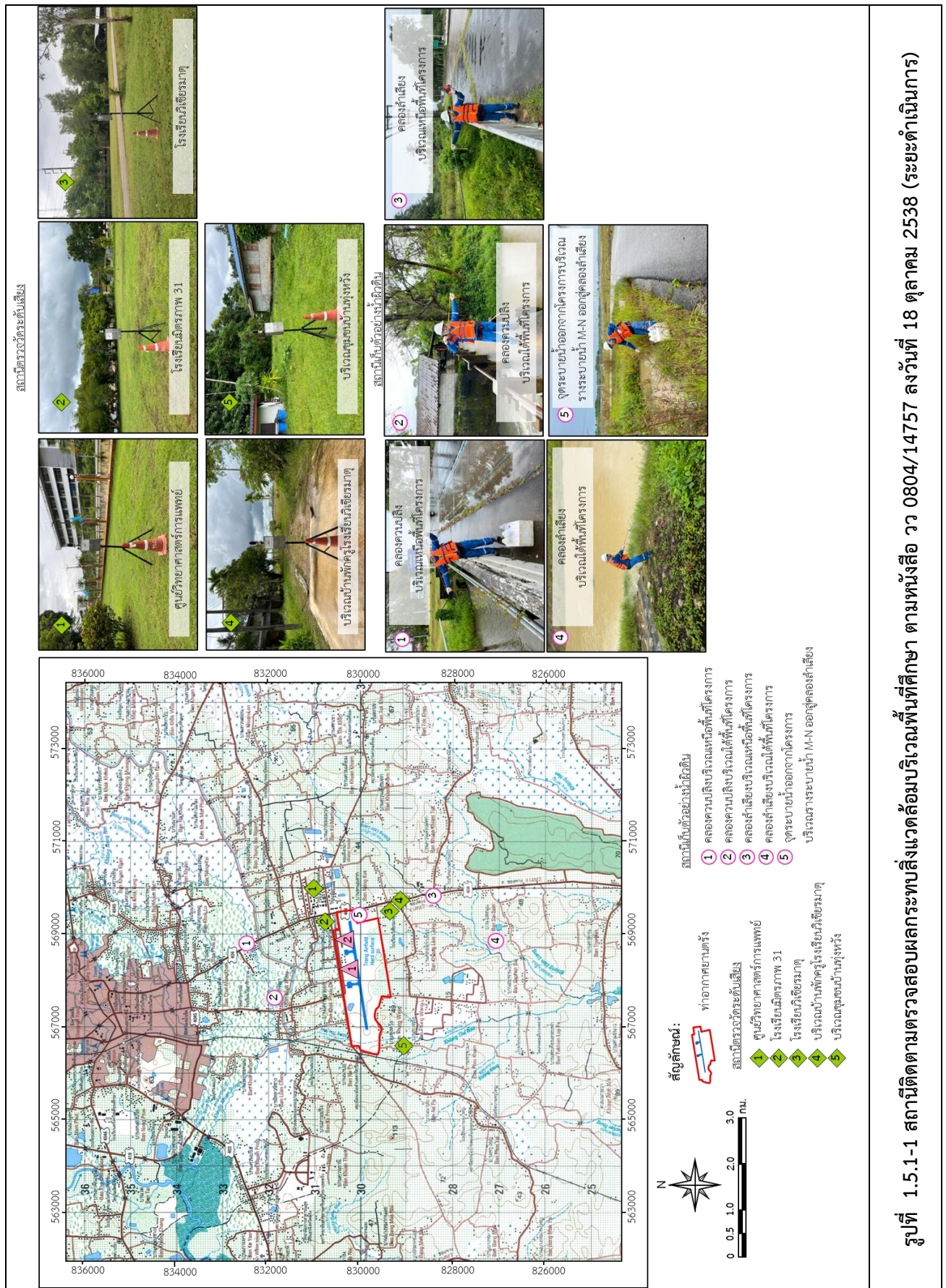
(1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะดำเนินการ)

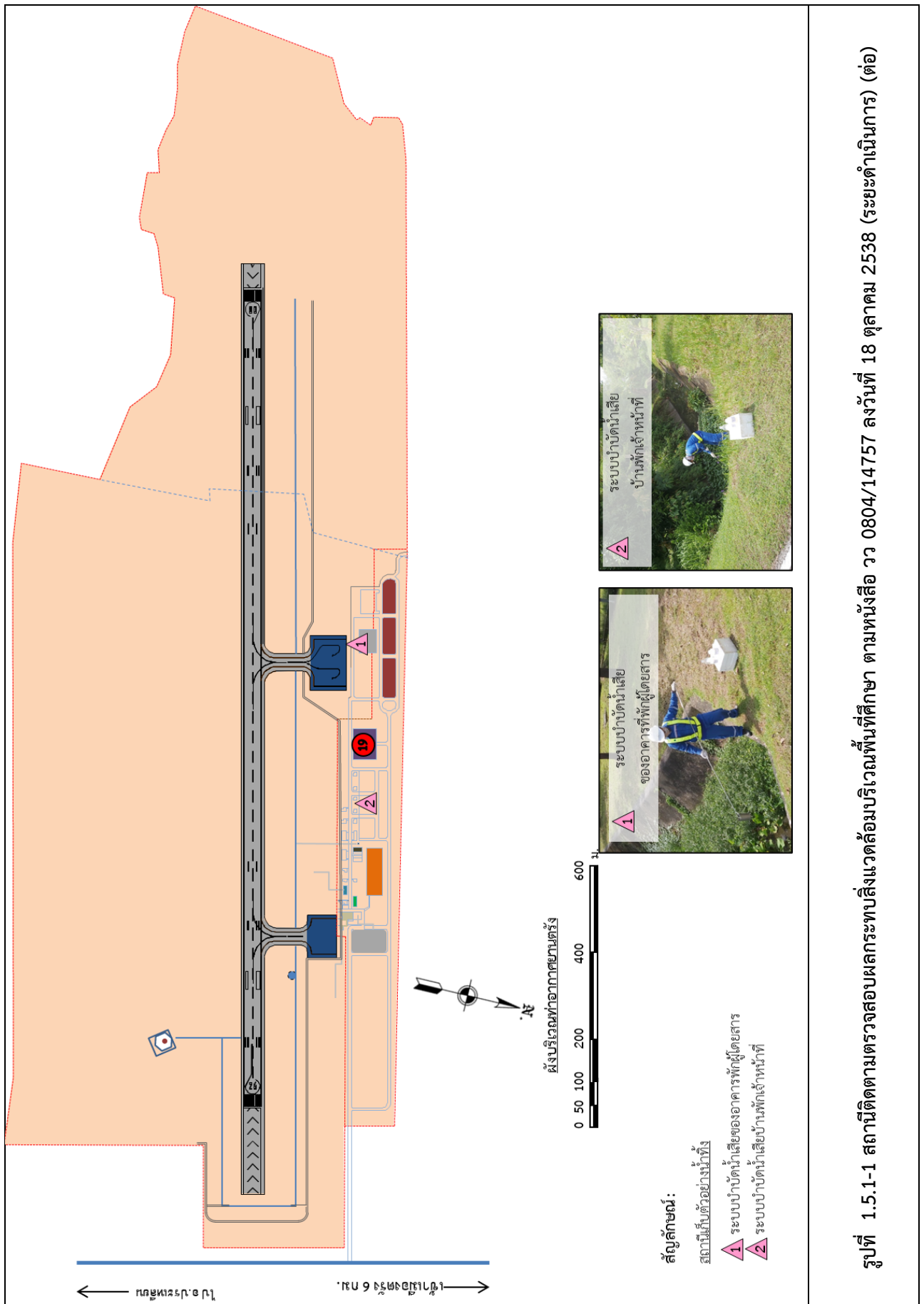
การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ดังตารางที่ 1.5.1-1 ส่วนสถานี
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแสดงดังรูปที่ 1.5.1-1

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

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
1. ระดับเสียง	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr}$) - Noise and Number Index (NNI)	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ - ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ - โรงเรียนมิตรภาพ 31 - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - บริเวณบ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ - บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง	ปีละ 2 ครั้ง (ครั้งละ 3 วัน ต่อเนื่อง)
2. คุณภาพน้ำผิวดิน	- ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - สารแขวนลอย (Suspended Solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) - แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ - คลองควบปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ - คลองควบปลิงใต้พื้นที่โครงการ - คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ - คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ - จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณ รางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	ปีละ 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)
3. คุณภาพน้ำทิ้ง	- ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - บีโอดี (BOD_5) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัก ผู้โดยสาร - ระบบบำบัดน้ำเสียบ้านพักเจ้าหน้าที่	ปีละ 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2538)





(2) ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

(2.1) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 18-21 สิงหาคม 2565 ผลการตรวจวัด
ดังตารางที่ 1.5.1-2 และรูปที่ 1.5.1-2 ดังนี้

ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 49.6-51.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 53.6-54.7 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 78.8-84.6 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 13.5-22.3

โรงเรียนมิตรภาพ 31 พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 58.3-59.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 62.0-62.7 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 87.9-93.9 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 29.6-40.6

บริเวณบ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 57.5-59.1 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 60.7-62.3 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 85.9-93.0 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 25.1-40.7

บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 51.2-53.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 56.1-56.6 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 86.1-89.1 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 25.3-31.8

โรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 57.8-59.6 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 60.4-62.1 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 87.8-88.9 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 29.5-30.6

เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่ามีค่าอยู่
ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.1-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

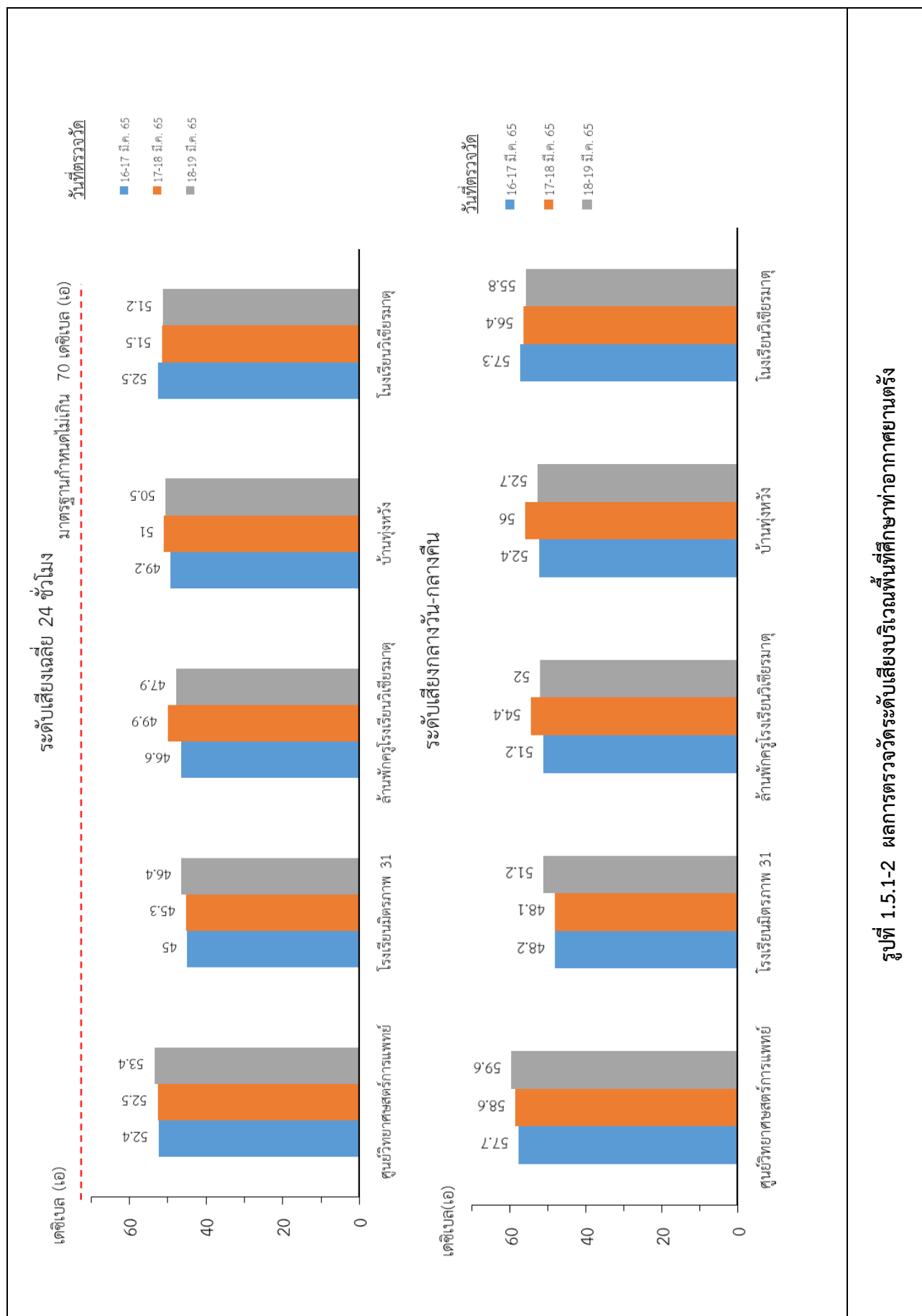
สถานี	วันที่	พารามิเตอร์			
		ระดับเสียง เฉลี่ย 24 ชม. เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงสูงสุด เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงกลางวัน- กลางคืน เดซิเบล(เอ)	NNI
ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์	18-19 ส.ค. 65	51.0	84.6	53.6	22.3
	19-20 ส.ค. 65	50.7	78.8	54.7	13.5
	20-21 ส.ค. 65	49.6	79.1	54.1	13.8
โรงเรียนมิตรภาพ 31	18-19 ส.ค. 65	58.3	90.4	62.0	33.1
	19-20 ส.ค. 65	59	93.9	62.4	40.6
	20-21 ส.ค. 65	59.9	87.9	62.7	29.6
บ้านพักครูโรงเรียน วิเชียรมาตุ	18-19 ส.ค. 65	58.8	93	61.8	40.7
	19-20 ส.ค. 65	59.1	89.8	62.3	31.5
	20-21 ส.ค. 65	57.5	85.9	60.7	25.1
บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง	18-19 ส.ค. 65	53.9	89.1	56.4	31.8
	19-20 ส.ค. 65	52.7	88.9	56.1	30.6
	20-21 ส.ค. 65	51.2	86.1	56.6	25.3
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	18-19 ส.ค. 65	59.6	87.9	62.1	30.6
	19-20 ส.ค. 65	57.8	87.8	60.4	29.5
	20-21 ส.ค. 65	59.2	88.9	61.7	30.6
มาตรฐาน*		70	115	NS	NS

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อป-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

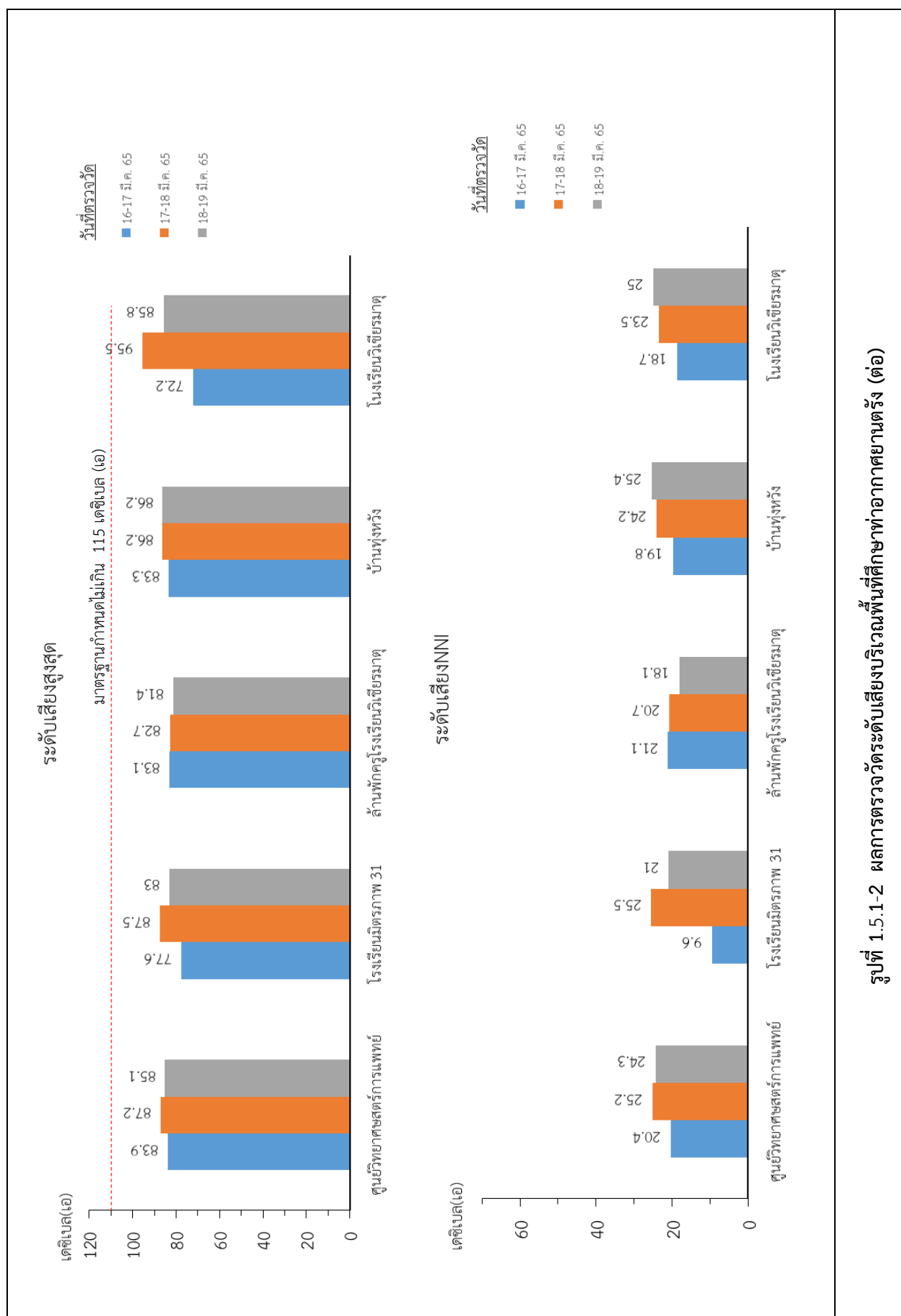
หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

- หมายถึง ไม่มีผลตรวจวัด

NS หมายถึง ไม่มีค่ามาตรฐานกำหนด



รูปที่ 1.5.1-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง



(2.2) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดใน 18 สิงหาคม 2565 ผลการตรวจวัด สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.1-3 และรูปที่ 1.5.1-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.6 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่า 18 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 540 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.6 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.8 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 14 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.9 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.0 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 44 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 5,500 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.8 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 40 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.6 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.4 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 37 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม พบว่าคุณภาพน้ำผิวดินมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	18 ส.ค. 65	8	1.6	<1	18	920	540
คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	18 ส.ค. 65	7.6	1.8	<1	14	1,600	920
คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	18 ส.ค. 65	7.9	2	<1	44	5,500	1,600
คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	18 ส.ค. 65	8	1.8	<1	40	1,600	920
จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	18 ส.ค. 65	7.6	1.4	<1	37	920	350
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	-	-	๘'	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	-	-	≤5,000	≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	-	-	≤20,000	≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	-	-	-	-
	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 แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

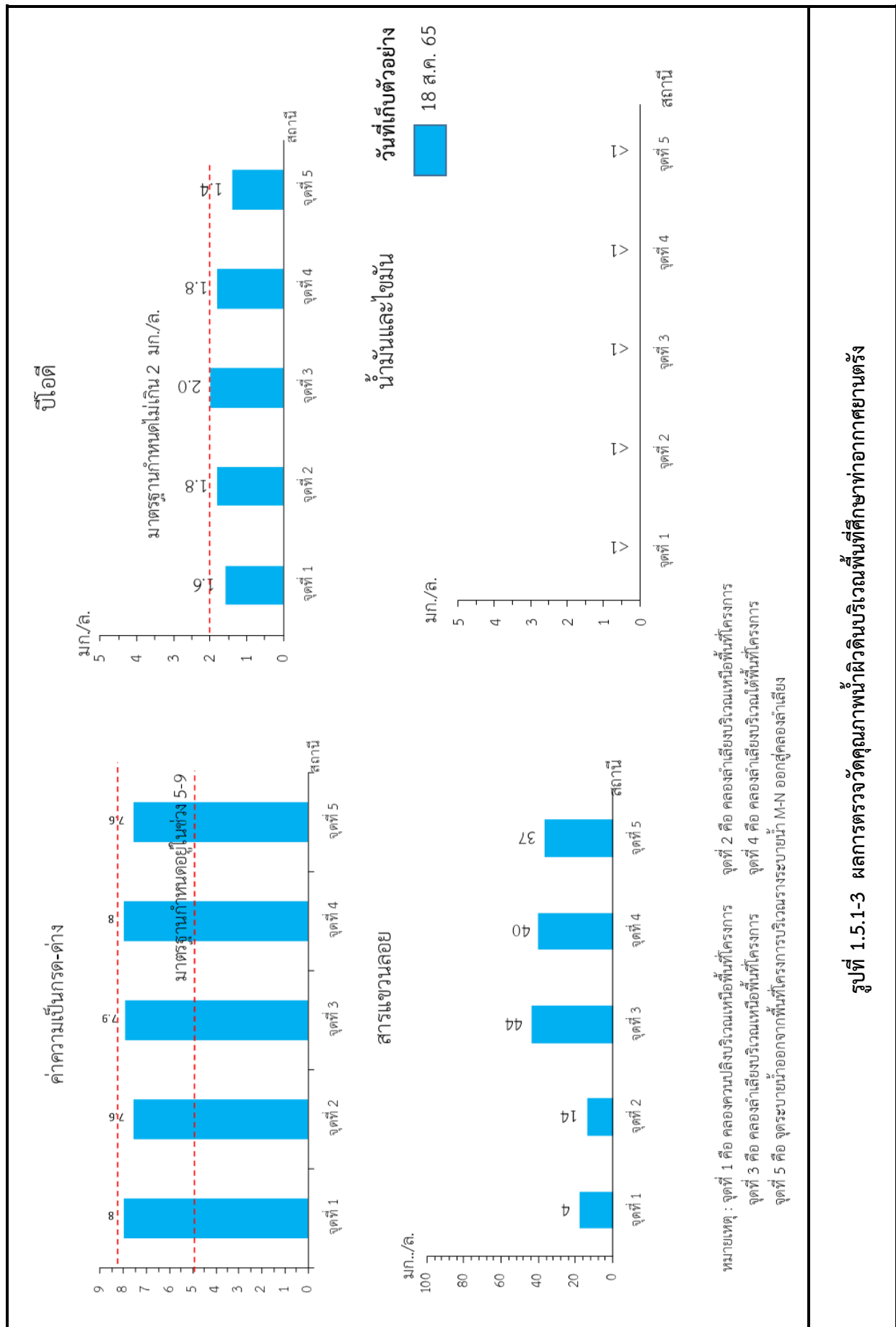
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

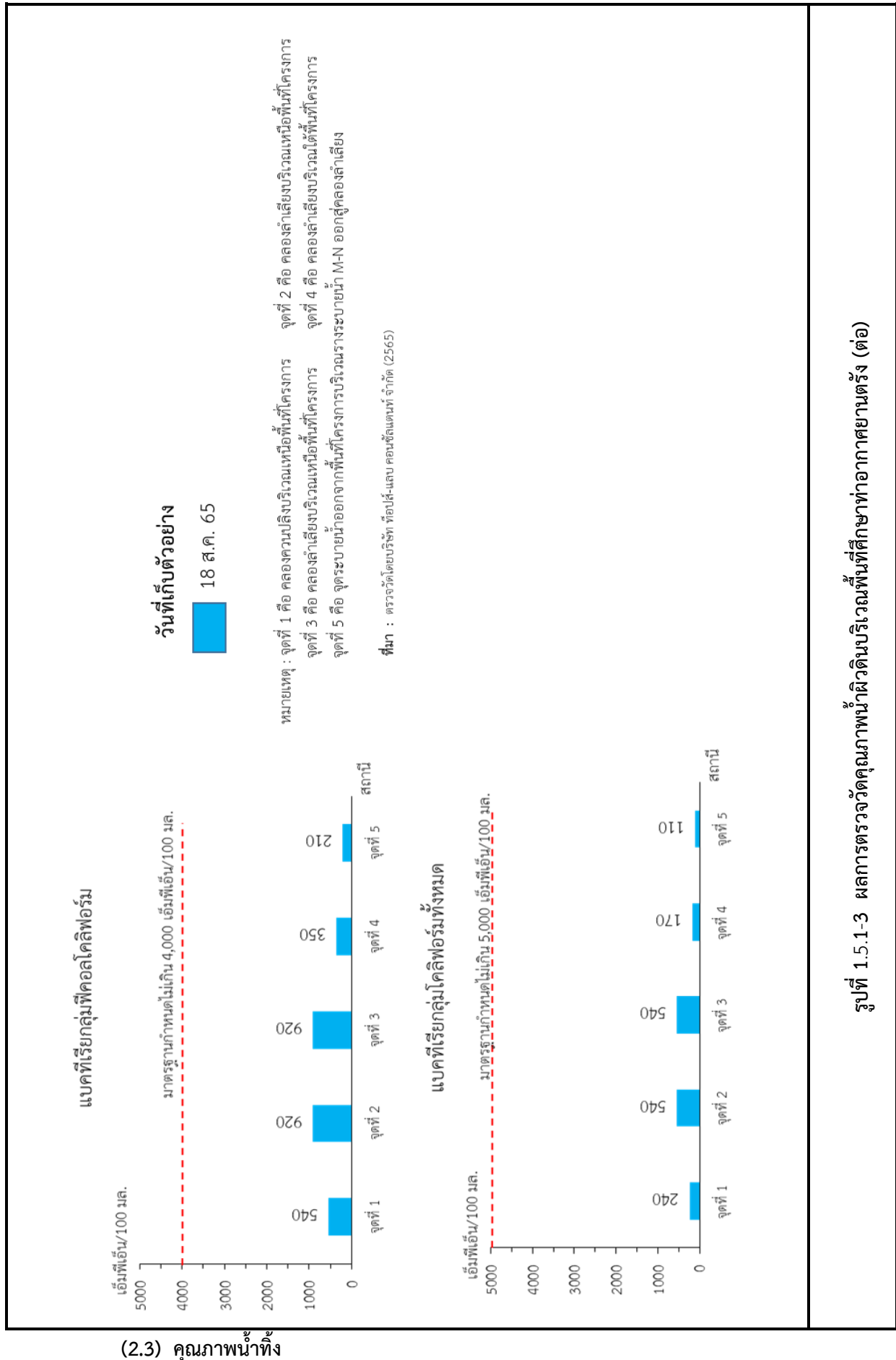
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

NS หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า ' หมายถึง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า





รูปที่ 1.5.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง (ต่อ)

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ตรวจวัดในวันที่ 118 สิงหาคม 2565 ผลการตรวจวัด สรุปผล
การตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-4 และรูปที่ 1.5.2-4 โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่า
เท่ากับ 7.5 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 6.8 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าน้อยกว่า 5 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อย
กว่า 1 มก./ล.

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง
มีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 7.6 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 99 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่า
น้อยกว่า 1 มก./ล.

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากร
ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด
พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง มีขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,050 ตร.ม. โดยมีขนาดใกล้เคียงกับอาคาร
ประเภท ค ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ หรือของ
เอกชน ที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม.
พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนด ยกเว้นค่าสารแขวนลอย บริเวณ จุดที่ 2 น้ำทิ้ง
จากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด) ที่มีค่าเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

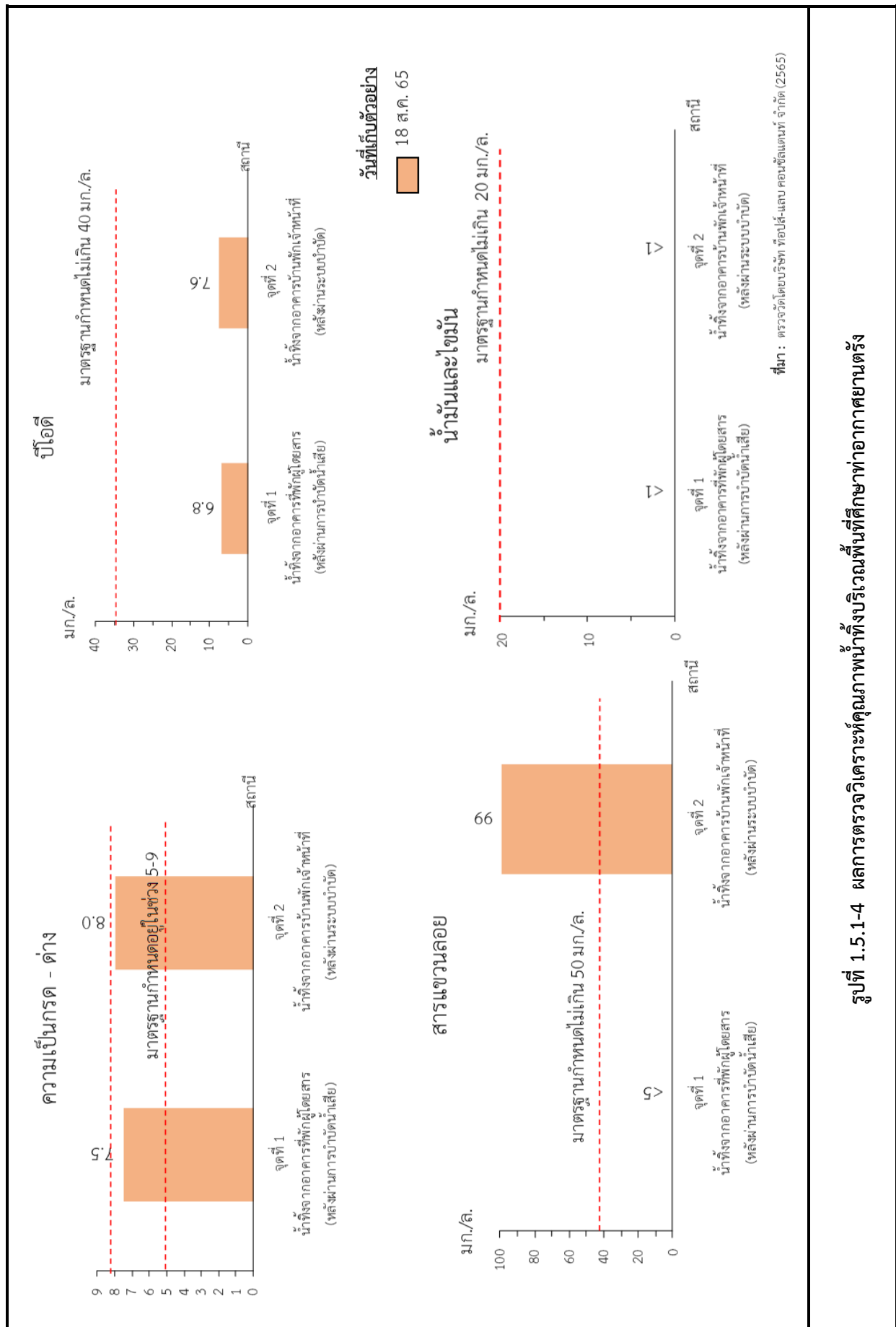
ตารางที่ 1.5.1-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	18 ส.ค. 65	7.5	6.8	<5	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	18 ส.ค. 65	8	7.6	99	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

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

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



รูปที่ 1.5.1-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

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

(1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะก่อสร้าง)

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ดังแสดงในตารางที่ 1.5.2-1 ส่วน
 สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 1.5.2-1

ตารางที่ 1.5.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง (ระยะก่อสร้าง)

ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563

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

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

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีในการตรวจสอบ	สถานที่	ความถี่ในการติดตามตรวจสอบ
4. คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) - บีโอดี (BOD) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) 	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย)	- ปีละ 2 ครั้ง โดยกำหนดในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน
5. คุณภาพน้ำใช้	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ของแข็งละลายน้ำ (TDS) - ค่าความกระด้างในรูป CaCO₃ - ซัลเฟต (SO₄-2) - คลอไรด์ (Cl) - ไนเตรท (NO₃) 	จำนวน 1 สถานี คือ - น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	- ตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง
6. ระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - วัชพืช/ตะกอนสะสมในรางระบายน้ำ - การกัดเซาะหรือการทรุดตัวของรางระบายน้ำและปากท่อระบายน้ำ 	- รางระบายน้ำในพื้นที่ทำอาภาศยาน	- ตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง
7. อุบัติเหตุอาภาศยานชนนก	<ul style="list-style-type: none"> - ชนิดและปริมาณนก - บันทึกอุบัติเหตุที่เครื่องบินชนนก โดยระบุถึง วันที่และเวลาที่เกิดเหตุ ความสูงขณะชน และชนิดนก - ความเสียหายที่เกิดขึ้น 	- ภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน และแหล่งน้ำที่อยู่รอบพื้นที่ทำอาภาศยาน	- ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะดำเนินการ
8. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ความสูงของอาคารและสิ่งก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ - ความสูงของต้นไม้ 	- ภายในปลอดภัยในการเดินอากาศ	- ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะดำเนินการ
9. เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - ภาวะเศรษฐกิจ - การบริการพื้นฐาน - การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม - ทัศนคติต่อโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ม.9 บ้านโคกปลา ต.โคกหล่อ อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ชุมชนหัวทางวัง 26 ม.12 ต.โคกหล่อ อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.3 บ้านไชนุน ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.7 บ้านทุ่งหวัง ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.8 บ้านป่าป้อ ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - โรงเรียนมิตรภาพที่ 31 “บ้านทุ่งหวัง” 	- ปีละ 1 ครั้ง ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะดำเนินการ

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2563



(2) ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

(2.1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-23 สิงหาคม 2565 ผลการตรวจวัดสรุปผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 1.5.2-2 และรูปที่ 1.5.2-2 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.024-0.030 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.010-0.017 มก./ลบ.ม.

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.028-0.034 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.012-0.020 มก./ลบ.ม.

โรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.024-0.030 มก./ลบ.ม ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.012-0.018 มก./ลบ.ม. และจากการตรวจวัดทิศทางลม พบว่าลมส่วนใหญ่พัดมาทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือก่อนไปทางทิศเหนือ ด้วยความเร็ว 0.71 ม./วินาที ลมสงบร้อยละ 27.98

บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.028-0.034 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.011-0.019 มก./ลบ.ม.

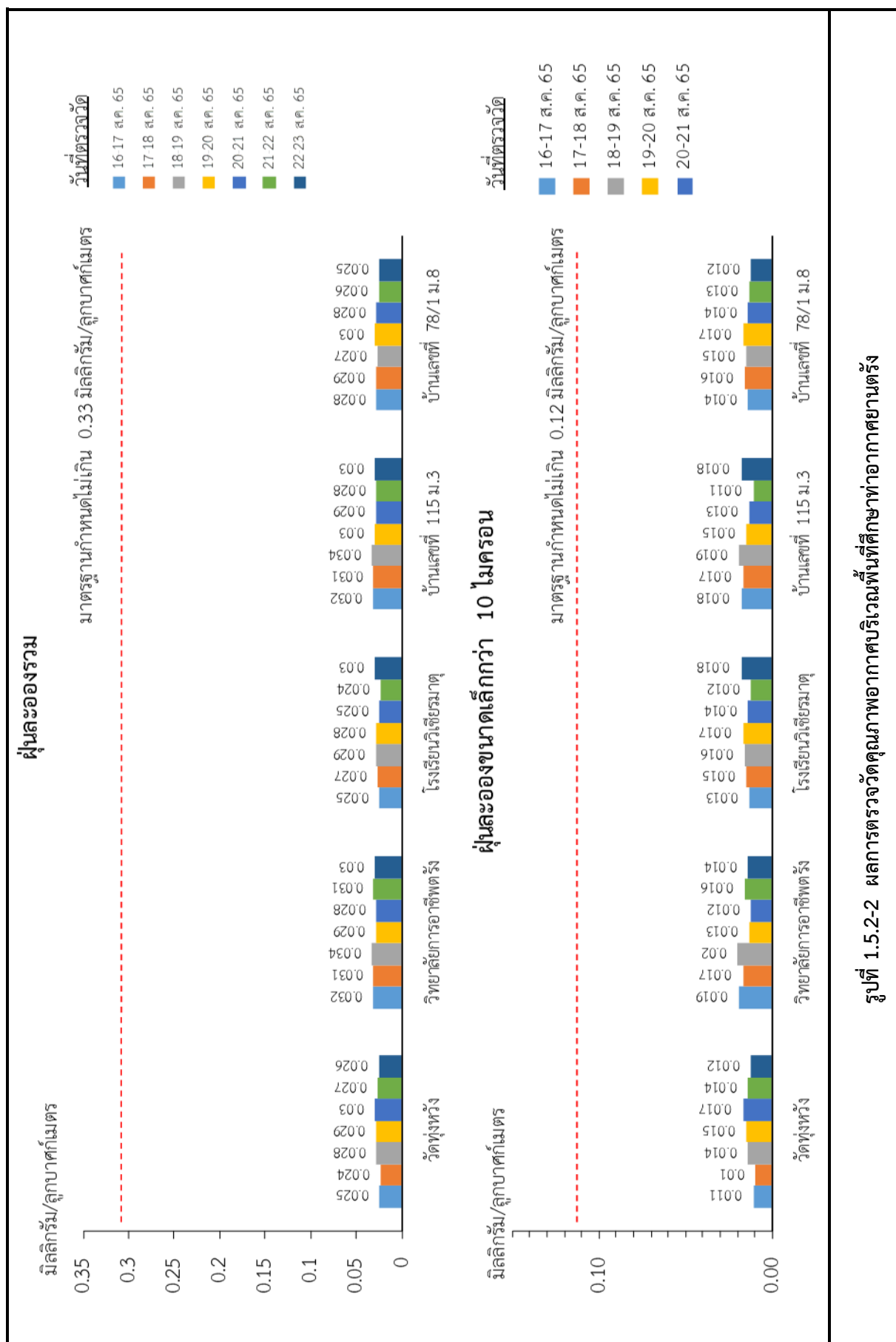
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.025-0.030 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.012-0.017 มก./ลบ.ม.

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

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ฝุ่นละอองแขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	16-17 ส.ค. 65	0.025	0.011
	17-18 ส.ค. 65	0.024	0.01
	18-19 ส.ค. 65	0.028	0.014
	19-20 ส.ค. 65	0.029	0.015
	20-21 ส.ค. 65	0.03	0.017
	21-22 ส.ค. 65	0.027	0.014
	22-23 ส.ค. 65	0.026	0.012
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	16-17 ส.ค. 65	0.032	0.019
	17-18 ส.ค. 65	0.031	0.017
	18-19 ส.ค. 65	0.034	0.02
	19-20 ส.ค. 65	0.029	0.013
	20-21 ส.ค. 65	0.028	0.012
	21-22 ส.ค. 65	0.031	0.016
	22-23 ส.ค. 65	0.03	0.014
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	16-17 ส.ค. 65	0.025	0.013
	17-18 ส.ค. 65	0.027	0.015
	18-19 ส.ค. 65	0.029	0.016
	19-20 ส.ค. 65	0.028	0.017
	20-21 ส.ค. 65	0.025	0.014
	21-22 ส.ค. 65	0.024	0.012
	22-23 ส.ค. 65	0.03	0.018
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	16-17 ส.ค. 65	0.032	0.018
	17-18 ส.ค. 65	0.031	0.017
	18-19 ส.ค. 65	0.034	0.019
	19-20 ส.ค. 65	0.03	0.015
	20-21 ส.ค. 65	0.029	0.013
	21-22 ส.ค. 65	0.028	0.011
	22-23 ส.ค. 65	0.03	0.018
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	16-17 ส.ค. 65	0.028	0.014
	17-18 ส.ค. 65	0.029	0.016
	18-19 ส.ค. 65	0.027	0.015
	19-20 ส.ค. 65	0.03	0.017
	20-21 ส.ค. 65	0.028	0.014
	21-22 ส.ค. 65	0.026	0.013
	22-23 ส.ค. 65	0.025	0.012
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*

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



(2.2) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-23 สิงหาคม 2565 สรุปผลการตรวจวัด
ดังตารางที่ 1.5.2-3 และรูปที่ 1.5.2-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 45.4-50.4 เดซิเบล(เอ) ระดับ
เสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 50.4-58.2 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 74.2-79.2
เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 39.8-42.0 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง
2.3-9.6 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 5.0-9.7 เดซิเบล (เอ)

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 41.7-47.8
เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 45.1-55.2 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง
69.0-78.3 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 32.0-40.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมี
ค่าอยู่ในช่วง 6.5-9.5 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 7.8-9.8 เดซิเบล (เอ)

บริเวณโรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 57.8-59.8
เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 60.4-62.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง
85.2-92.8 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 48.1-50.1 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมี
ค่าอยู่ในช่วง 6.0-9.9 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 6.4-9.5 เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่า
อยู่ในช่วง 51.8-55.6 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 56.0-59.6 เดซิเบล(เอ)
ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 81.8-88.3 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 43.4-46.7 เดซิเบล(เอ)
เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 8.6-9.9 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 4.6-9.9
เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
มีค่าอยู่ในช่วง 57.5-62.7 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 60.2-68.8 เดซิเบล(เอ)
ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 87.8-97.8 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 47.8-55.6 เดซิเบล(เอ)
เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 8.1-9.9 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 7.3-9.9
เดซิเบล (เอ)

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

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
วัดทุ่งหวัง	16-17 ส.ค. 65	47.1	53.5	74.9	42	6.8	9.5
	17-18 ส.ค. 65	46.6	51	77.1	41	2.3	5.1
	18-19 ส.ค. 65	46.8	51.1	77.1	41	7.5	5
	19-20 ส.ค. 65	45.4	50.4	79.2	39.8	8.4	7.2
	20-21 ส.ค. 65	45.5	51.5	77.6	40.3	8.3	9.7
	21-22 ส.ค. 65	50.4	58.2	77.8	42	9.6	9.6
	22-23 ส.ค. 65	49.4	57.3	74.2	41.7	9	9.5
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	16-17 ส.ค. 65	44	46.7	77.1	34.2	9.4	9.7
	17-18 ส.ค. 65	42	45.1	78.3	32.3	8.6	9.5
	18-19 ส.ค. 65	42.3	45.6	78.3	32.7	9.5	9.8
	19-20 ส.ค. 65	41.7	45.1	69	32.5	7.7	9.2
	20-21 ส.ค. 65	42.3	45.3	76.2	33.1	7.7	7.8
	21-22 ส.ค. 65	47.8	55.2	77.3	40.8	6.5	9
	22-23 ส.ค. 65	44.1	47.3	76.1	35	9.4	9.7

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	16-17 ส.ค. 65	58.6	62.2	92.8	49.2	7.5	9.5
	17-18 ส.ค. 65	58.9	61.3	87.9	49.1	7.8	6.6
	18-19 ส.ค. 65	59.6	62.1	87.9	50	9.9	8.6
	19-20 ส.ค. 65	57.8	60.4	87.8	48.1	8	8.1
	20-21 ส.ค. 65	59.2	61.7	88.9	49.3	7.6	9
	21-22 ส.ค. 65	59.8	62.3	90.5	50.1	6	6.9
	22-23 ส.ค. 65	59.1	61.8	85.2	50	6.6	6.4
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	16-17 ส.ค. 65	51.8	56.7	86.6	44.9	9.4	9.8
	17-18 ส.ค. 65	54.4	57.2	85.8	44.9	9.3	9.3
	18-19 ส.ค. 65	55.3	58	85.8	45.3	8.6	9.6
	19-20 ส.ค. 65	53.8	56	85.7	44.63	9.9	4.6
	20-21 ส.ค. 65	53.3	56.9	86.1	43.4	9.8	9.7
	21-22 ส.ค. 65	55.6	59.6	88.3	46.7	9.1	9.9
	22-23 ส.ค. 65	55.6	58.5	81.8	46	9.2	9.9

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

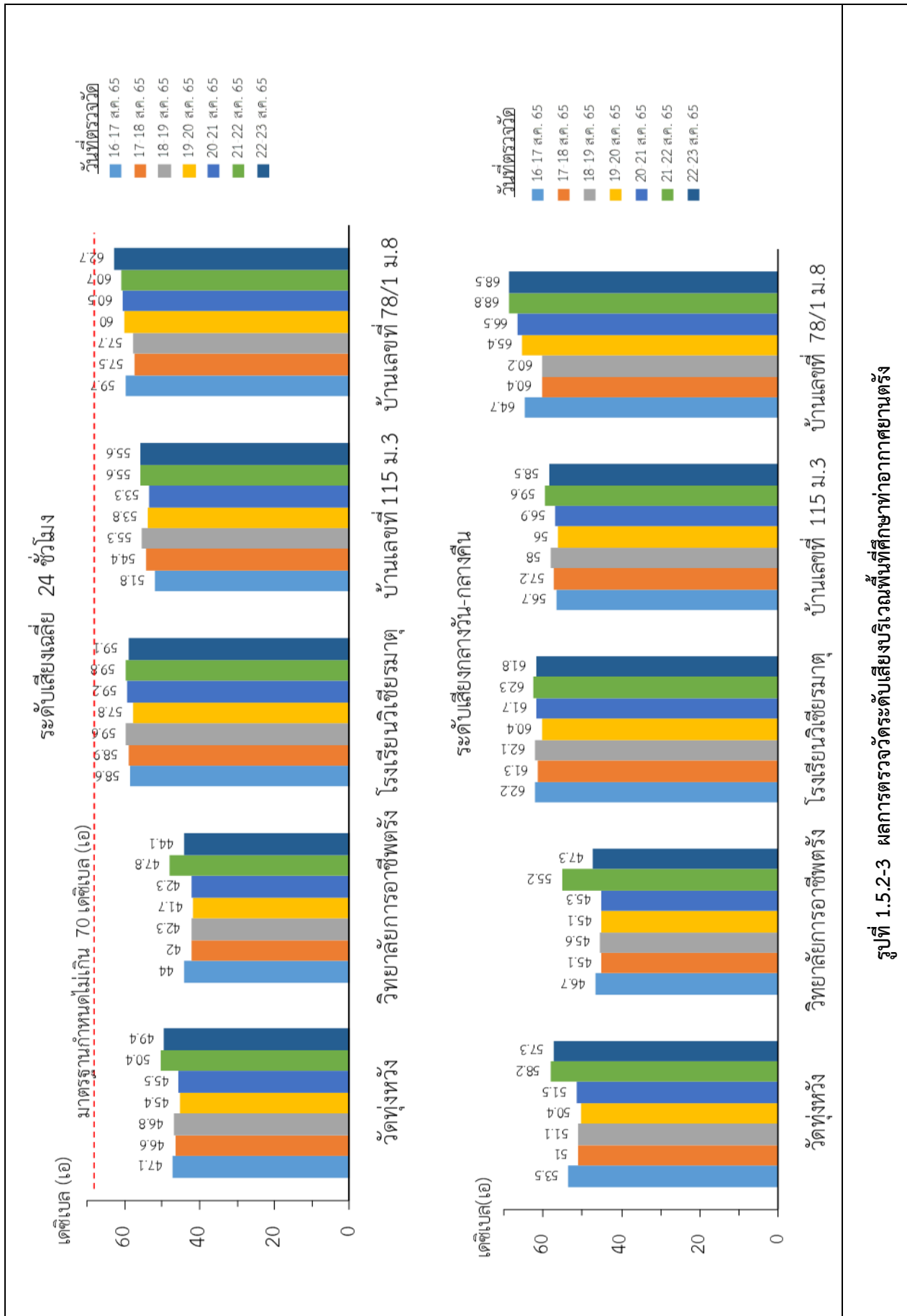
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	16-17 ส.ค. 65	59.7	64.7	88.8	52.3	9.9	7.9
	17-18 ส.ค. 65	57.5	60.4	87.8	47.9	8.4	9.9
	18-19 ส.ค. 65	57.7	60.2	96.9	47.8	8.1	7.3
	19-20 ส.ค. 65	60	65.4	97.8	53.1	9.7	9.4
	20-21 ส.ค. 65	60.5	66.5	97.8	53	9.8	9.8
	21-22 ส.ค. 65	60.7	68.8	90	52.7	8.5	9.7
	22-23 ส.ค. 65	62.7	68.5	91.4	55.6	9.1	9.6
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**	

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

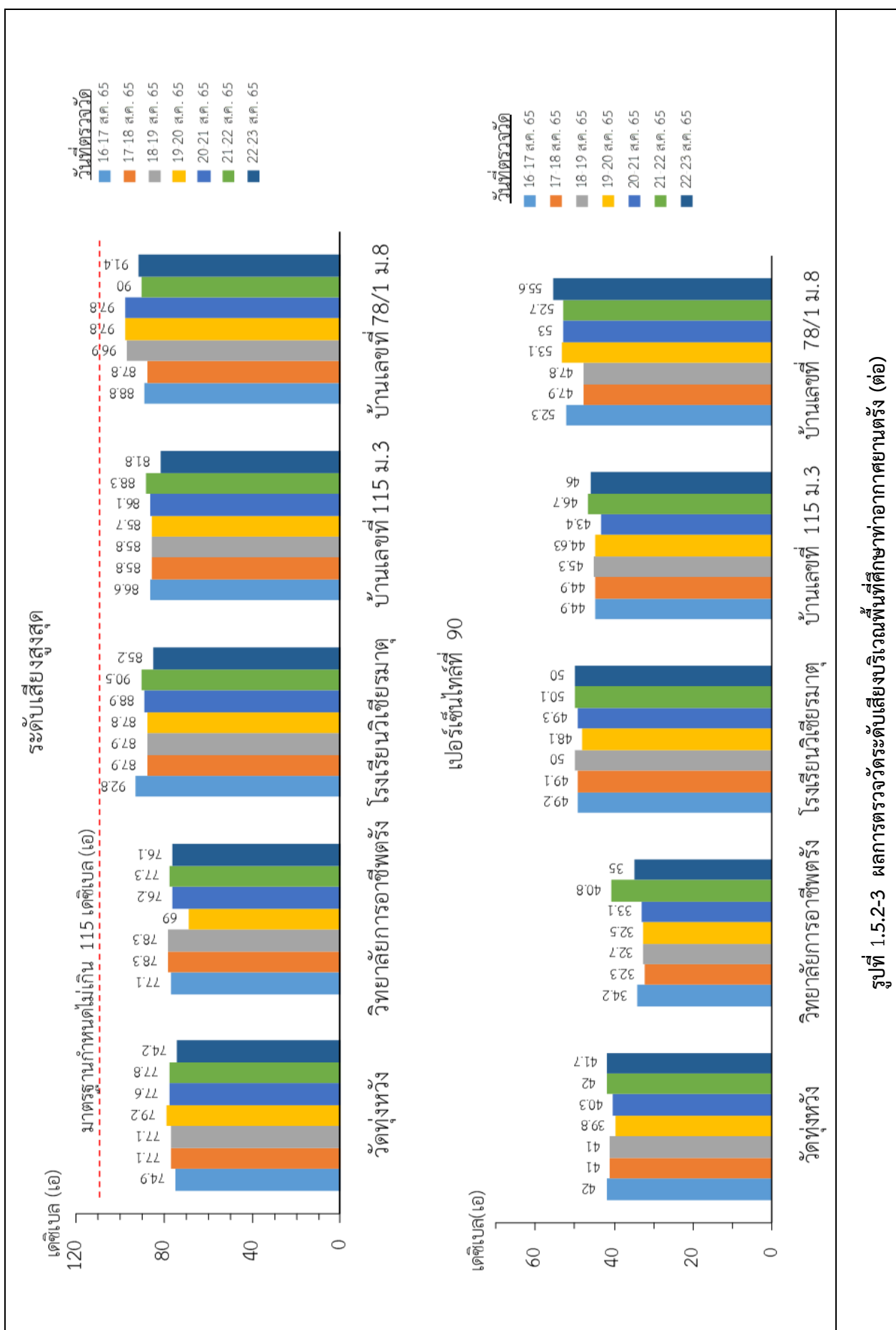
หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

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

- หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด



รูปที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง



(2.3) ความสั่นสะเทือน

การตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัด 3 บริเวณ คือ วิทยาลัยการอาชีพต.รัง โรงเรียนนิเขิรมาตุ และบ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองต.รัง จังหวัดต.รัง ระหว่างวันที่ 16-23 สิงหาคม 2564 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- Transverse

- วิทยาลัยการอาชีพต.รัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.032-0.236 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 5 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- โรงเรียนนิเขิรมาตุ

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.047-0.355 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่ามากกว่า 100 เฮิรตซ์

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองต.รัง จังหวัดต.รัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.079-0.095 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึง 20 เฮิรตซ์

- Vertical

- วิทยาลัยการอาชีพต.รัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.183-1.410 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- โรงเรียนนิเขิรมาตุ

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.300-1.200 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 26 ถึง มากกว่า 100 เฮิรตซ์

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองต.รัง จังหวัดต.รัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.370-1.270 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 51 ถึง 85 เฮิรตซ์

- Longitudinal

- วิทยาลัยการอาชีพต.รัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.039-0.776 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- โรงเรียนนิเขิรมาตุ

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.071-0.315 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 43 ถึง มากกว่า 100 เฮิรตซ์

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองต.รัง จังหวัดต.รัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.134-0.260 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 27 ถึง มากกว่า 100 เฮิรตซ์

- แรงอัดอากาศ

- วิทยาลัยการอาชีพต.รังมีค่าอยู่ระหว่าง 92.2 ถึง 101.2 เดซิเบล (แอล)

- โรงเรียนนิเขิรมาตุมีค่าอยู่ระหว่าง 10.5 ถึง 101.6 เดซิเบล (แอล)

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองต.รัง จังหวัดมีค่าอยู่ระหว่าง 97.5 ถึง 101.7 เดซิเบล (แอล)

ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน เมื่อนำผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ของอาคารประเภทที่ 2 ได้แก่ อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้างแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร อาคารชุดตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และอาคารที่ใช้เป็นโรงพยาบาลของทางราชการ อาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยโรงเรียนเอกชน อาคารที่ใช้เป็นโรงเรียนของทางราชการ อาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาของสถาบันอุดมศึกษาของเอกชนตามกฎหมายว่าด้วยสถาบันอุดมศึกษาเอกชน และอาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาของสถาบันอุดมศึกษาของทางราชการ และอาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา ไม่สามารถตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนได้ เนื่องจากความถี่ต่ำกว่า 2 เฮิรตซ์ และความเร็วอนุภาคมีค่าต่ำกว่า 0.530 มม./วินาที และการขจัดน้อยกว่า 0 มม. พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดและแรงอัดอากาศ มีค่าน้อยกว่า 88 เดซิเบล(แอล) คือไม่มีผลกระทบต่อบุคคลและอาคาร

(2.1) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดในวันที่ 18 สิงหาคม 2565 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-4 และรูปที่ 1.5.2-4 (ภาคผนวก ข) โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองท่านาว ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.3 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 8.1 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่า 5 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองท่านาว ด้านเหนือใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.2 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 8.2 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 5 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ห้วยใหญ่ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.9 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.4 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 8.0 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 131 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

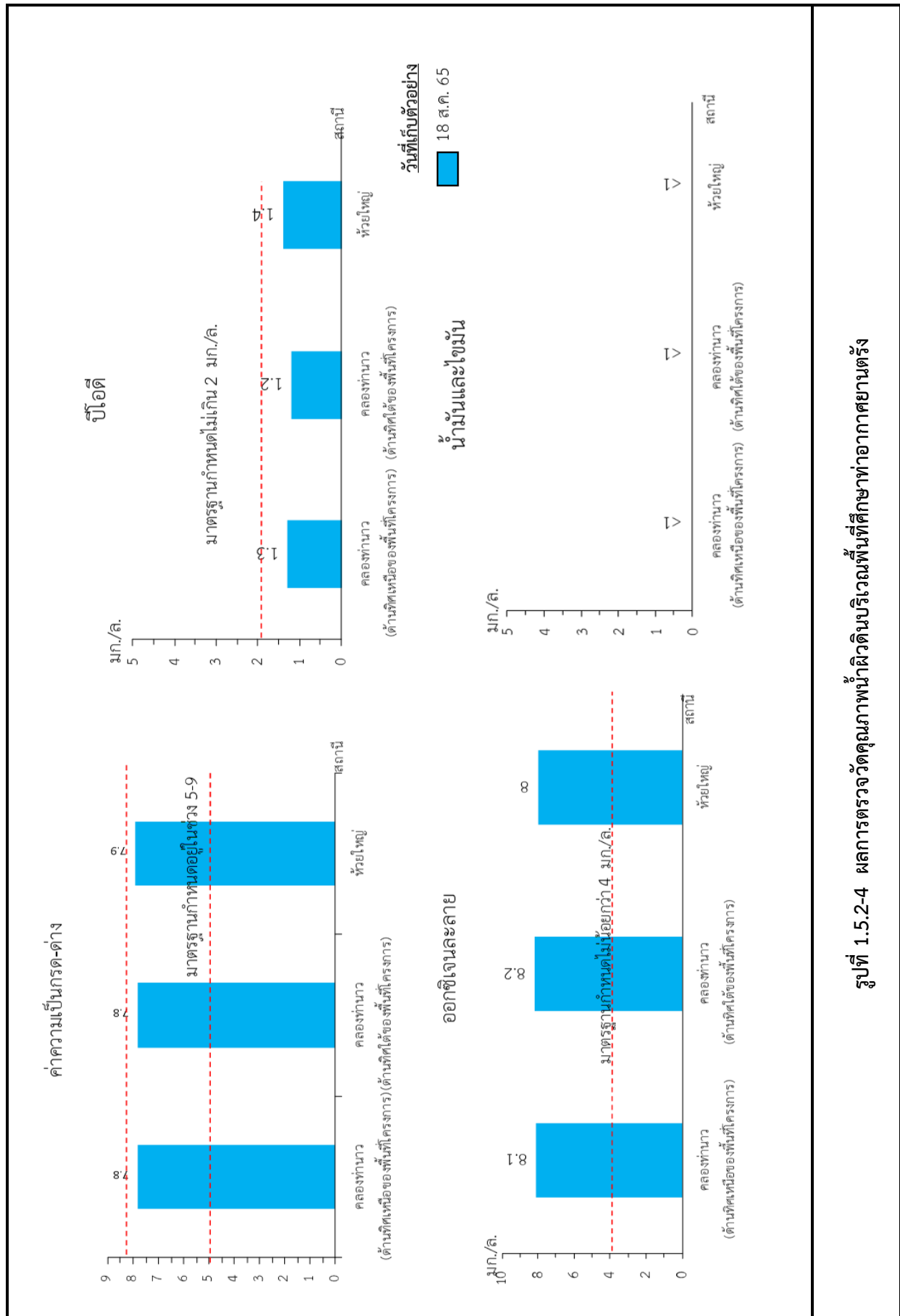
ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป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

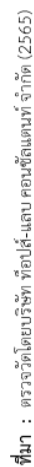
ตารางที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					
		ความ เป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ออกซิเจน ละลาย (มก./ล.)	น้ำมันและ ไขมัน (มก./ล.)	สาร แขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองท่านาว (ด้านทิศเหนือ ของพื้นที่โครงการ)	18 ส.ค. 65	7.8	1.3	8.1	<1	5	1600
คลองท่านาว (ด้านทิศใต้ของ พื้นที่โครงการ)	18 ส.ค. 65	7.8	1.2	8.2	<1	5	920
ห้วยใหญ่	18 ส.ค. 65	7.9	1.4	8	<1	131	1,600
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	-	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	≥6.0	-	-	≤ 1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	≥4.0	-	-	≤ 4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	≥4.0	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน
 ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทั้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็น
 ประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรค ตามปกติก่อน 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิต
 ระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศน์ของแหล่งน้ำ
 ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดย
 ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและ
 กีฬาทางน้ำ
 ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดย
 ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม
 ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดย
 ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรม
 ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม
 ๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส
 NS หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน
 ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า
 ' หมายถึง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
 Detection limit ของสารแขวนลอยเท่ากับ 3 มก./ล. และน้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล.





รูปที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

(2.2) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ตรวจวัดในวันที่ 118 สิงหาคม 2565 ผลการตรวจวัด สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-5 และรูปที่ 1.5.2-5 โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.5 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 6.8 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าน้อยกว่า 5 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 7.6 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 99 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานกระบี่ มีขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,050 ตร.ม. โดยมีขนาดใกล้เคียงกับอาคารประเภท ค ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ หรือของเอกชน ที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม. พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนด ยกเว้นค่าสารแขวนลอย บริเวณ จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด) ที่มีค่าเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

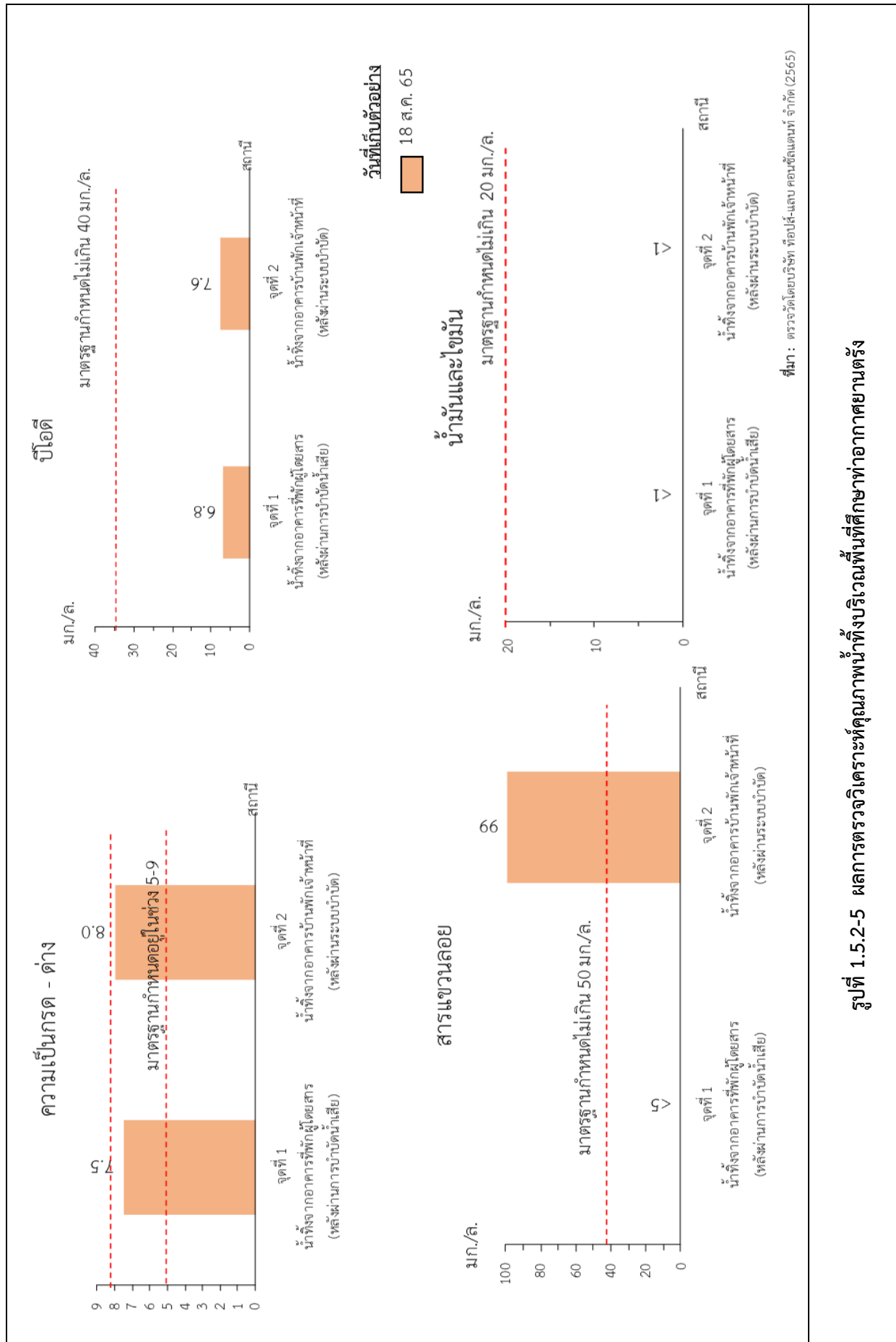
ตารางที่ 1.5.2-5 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานกระบี่

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	18 ส.ค. 65	7.5	6.8	<5	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	18 ส.ค. 65	8	7.6	99	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2565)

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

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



1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

(1) คุณภาพอากาศ

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ในปี 2565 ดังตารางที่ 1.6-1 และรูปที่ 1.6-1 พบว่า ผลการตรวจวัดที่ผ่านมาไม่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(2) ระดับเสียง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ในปี 2565 ดังตารางที่ 1.6-2 และรูปที่ 1.6-2 พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดที่ผ่านมาของทั้ง 3 สถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(3) คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ในปี 2565 ดังตารางที่ 1.6-3 และรูปที่ 1.6-3 พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ การอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ การเกษตรกรรม

(4) คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ในปี 2565 ดังตารางที่ 1.6-4 และรูปที่ 1.6-4 พบว่า ดัชนีส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นค่าบีโอดี บริเวณจุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ที่มีค่าเกินกว่ามาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2563-2565

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนได ออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	20-21 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.057	2.18
	21-22 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.085	2.40
	22-23 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.082	2.18
	13-14 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.225	1.56
	14-15 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.116	0.79
	15-16 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.184	0.78
	22-23 พ.ค. 64 ^{1/}	0.046	0.021	-	-
	23-24 พ.ค. 64 ^{1/}	0.040	0.016	-	-
	24-25 พ.ค. 64 ^{1/}	0.043	0.020	-	-
	25-26 พ.ค. 64 ^{1/}	0.045	0.022	-	-
	26-27 พ.ค. 64 ^{1/}	0.049	0.020	-	-
	27-28 พ.ค. 64 ^{1/}	0.055	0.029	-	-
	28-29 พ.ค. 64 ^{1/}	0.054	0.027	-	-
	22-23 ก.ย. 64 ^{1/}	0.033	0.020	-	-
	23-24 ก.ย. 64 ^{1/}	0.031	0.018	-	-
	24-25 ก.ย. 64 ^{1/}	0.029	0.017	-	-
	25-26 ก.ย. 64 ^{1/}	0.032	0.020	-	-
	26-27 ก.ย. 64 ^{1/}	0.029	0.016	-	-
	27-28 ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.015	-	-
	28-29 ก.ย. 64 ^{1/}	0.027	0.013	-	-
	13-14 มี.ค. 65 ^{2/}	0.03	0.015	-	-
	14-15 มี.ค. 65 ^{2/}	0.038	0.022	-	-
	15-16 มี.ค. 65 ^{2/}	0.035	0.02	-	-
	16-17 มี.ค. 65 ^{2/}	0.031	0.018	-	-
	17-18 มี.ค. 65 ^{2/}	0.041	0.025	-	-
	18-19 มี.ค. 65 ^{2/}	0.037	0.021	-	-
	19-20 มี.ค. 65 ^{2/}	0.033	0.019	-	-
วัดทุ่งหวัง (ต่อ)	16-17 ส.ค. 65 ^{2/}	0.025	0.011	-	-
	17-18 ส.ค. 65 ^{2/}	0.024	0.01	-	-
	18-19 ส.ค. 65 ^{2/}	0.028	0.014	-	-
	19-20 ส.ค. 65 ^{2/}	0.029	0.015	-	-
	20-21 ส.ค. 65 ^{2/}	0.03	0.017	-	-
	21-22 ส.ค. 65 ^{2/}	0.027	0.014	-	-
	22-23 ส.ค. 65 ^{2/}	0.026	0.012	-	-

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตังในปี 2563-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนได ออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
ยการอาชีพตัง	20-21 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.099	6.30
	21-22 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.123	6.53
	22-23 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.066	5.73
	13-14 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.167	0.73
	14-15 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.127	0.87
	15-16 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.146	0.94
	22-23 พ.ค. 64 ^{1/}	0.062	0.030	-	-
	23-24 พ.ค. 64 ^{1/}	0.055	0.027	-	-
	24-25 พ.ค. 64 ^{1/}	0.049	0.024	-	-
	25-26 พ.ค. 64 ^{1/}	0.047	0.021	-	-
	26-27 พ.ค. 64 ^{1/}	0.057	0.028	-	-
	27-28 พ.ค. 64 ^{1/}	0.045	0.020	-	-
	28-29 พ.ค. 64 ^{1/}	0.052	0.025	-	-
	22-23 ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.016	-	-
	23-24 ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.018	-	-
	24-25 ก.ย. 64 ^{1/}	0.030	0.019	-	-
	25-26 ก.ย. 64 ^{1/}	0.029	0.018	-	-
	26-27 ก.ย. 64 ^{1/}	0.027	0.015	-	-
	27-28 ก.ย. 64 ^{1/}	0.025	0.012	-	-
	28-29 ก.ย. 64 ^{1/}	0.026	0.013	-	-
	13-14 มี.ค. 65 ^{2/}	0.032	0.015	-	-
	14-15 มี.ค. 65 ^{2/}	0.035	0.016	-	-
	15-16 มี.ค. 65 ^{2/}	0.03	0.012	-	-
	16-17 มี.ค. 65 ^{2/}	0.034	0.016	-	-
	17-18 มี.ค. 65 ^{2/}	0.038	0.02	-	-
	18-19 มี.ค. 65 ^{2/}	0.032	0.014	-	-
	19-20 มี.ค. 65 ^{2/}	0.031	0.013	-	-

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตังในปี 2563-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนได ออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
วิทยาลัยการอาชีพตัง (ต่อ)	16-17 ส.ค. 65 ^{2/}	0.032	0.019	-	-
	17-18 ส.ค. 65 ^{2/}	0.031	0.017	-	-
	18-19 ส.ค. 65 ^{2/}	0.034	0.02	-	-
	19-20 ส.ค. 65 ^{2/}	0.029	0.013	-	-
	20-21 ส.ค. 65 ^{2/}	0.028	0.012	-	-
	21-22 ส.ค. 65 ^{2/}	0.031	0.016	-	-
	22-23 ส.ค. 65 ^{2/}	0.03	0.014	-	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	20-21 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.098	9.96
	21-22 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.123	8.47
	22-23 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.109	6.64
	13-14 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.160	7.29
	14-15 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.130	7.74
	15-16 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.057	6.69
	22-23 พ.ค. 64 ^{1/}	0.034	0.016	-	-
	23-24 พ.ค. 64 ^{1/}	0.031	0.013	-	-
	24-25 พ.ค. 64 ^{1/}	0.025	0.010	-	-
	25-26 พ.ค. 64 ^{1/}	0.029	0.011	-	-
	26-27 พ.ค. 64 ^{1/}	0.023	0.006	-	-
	27-28 พ.ค. 64 ^{1/}	0.038	0.019	-	-
	28-29 พ.ค. 64 ^{1/}	0.032	0.013	-	-
	22-23 ก.ย. 64 ^{1/}	0.029	0.015	-	-
	23-24 ก.ย. 64 ^{1/}	0.027	0.012	-	-
	24-25 ก.ย. 64 ^{1/}	0.026	0.010	-	-
	25-26 ก.ย. 64 ^{1/}	0.025	0.009	-	-
	26-27 ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.014	-	-
	27-28 ก.ย. 64 ^{1/}	0.026	0.010	-	-
	28-29 ก.ย. 64 ^{1/}	0.027	0.011	-	-
	13-14 มี.ค. 65 ^{2/}	0.033	0.016	-	-
	14-15 มี.ค. 65 ^{2/}	0.03	0.014	-	-
	15-16 มี.ค. 65 ^{2/}	0.039	0.02	-	-
	16-17 มี.ค. 65 ^{2/}	0.032	0.016	-	-
	17-18 มี.ค. 65 ^{2/}	0.035	0.018	-	-
	18-19 มี.ค. 65 ^{2/}	0.03	0.013	-	-
	19-20 มี.ค. 65 ^{2/}	0.031	0.015	-	-

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2563-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนได ออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
โรงเรียนวิเชียรมาตุ (ต่อ)	16-17 ส.ค. 65 ^{2/}	0.025	0.013	-	-
	17-18 ส.ค. 65 ^{2/}	0.027	0.015	-	-
	18-19 ส.ค. 65 ^{2/}	0.029	0.016	-	-
	19-20 ส.ค. 65 ^{2/}	0.028	0.017	-	-
	20-21 ส.ค. 65 ^{2/}	0.025	0.014	-	-
	21-22 ส.ค. 65 ^{2/}	0.024	0.012	-	-
	22-23 ส.ค. 65 ^{2/}	0.03	0.018	-	-
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม. 3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	20-21 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.137	3.09
	21-22 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.217	2.29
	22-23 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.160	2.40
	13-14 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.195	6.58
	14-15 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.193	3.38
	15-16 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.202	5.83
	22-23 พ.ค. 64 ^{1/}	0.022	0.013	-	-
	23-24 พ.ค. 64 ^{1/}	0.025	0.014	-	-
	24-25 พ.ค. 64 ^{1/}	0.024	0.013	-	-
	25-26 พ.ค. 64 ^{1/}	0.021	0.011	-	-
	26-27 พ.ค. 64 ^{1/}	0.022	0.012	-	-
	27-28 พ.ค. 64 ^{1/}	0.027	0.015	-	-
	28-29 พ.ค. 64 ^{1/}	0.029	0.017	-	-
	22-23 ก.ย. 64 ^{1/}	0.022	0.008	-	-
	23-24 ก.ย. 64 ^{1/}	0.027	0.014	-	-
	24-25 ก.ย. 64 ^{1/}	0.025	0.011	-	-
	25-26 ก.ย. 64 ^{1/}	0.024	0.010	-	-
	26-27 ก.ย. 64 ^{1/}	0.025	0.012	-	-
	27-28 ก.ย. 64 ^{1/}	0.027	0.015	-	-
	28-29 ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.016	-	-
	13-14 มี.ค. 65 ^{2/}	0.029	0.017	-	-
	14-15 มี.ค. 65 ^{2/}	0.027	0.015	-	-
	15-16 มี.ค. 65 ^{2/}	0.032	0.018	-	-
	16-17 มี.ค. 65 ^{2/}	0.03	0.017	-	-
	17-18 มี.ค. 65 ^{2/}	0.026	0.014	-	-
	18-19 มี.ค. 65 ^{2/}	0.025	0.013	-	-
	19-20 มี.ค. 65 ^{2/}	0.033	0.018	-	-

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2563-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนได ออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง (ต่อ)	16-17 ส.ค. 65 ^{2/}	0.032	0.018	-	-
	17-18 ส.ค. 65 ^{2/}	0.031	0.017	-	-
	18-19 ส.ค. 65 ^{2/}	0.034	0.019	-	-
	19-20 ส.ค. 65 ^{2/}	0.03	0.015	-	-
	20-21 ส.ค. 65 ^{2/}	0.029	0.013	-	-
	21-22 ส.ค. 65 ^{2/}	0.028	0.011	-	-
	22-23 ส.ค. 65 ^{2/}	0.03	0.018	-	-
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม. 8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	20-21 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.141	8.59
	21-22 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.027	6.53
	22-23 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.106	5.50
	13-14 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.070	13.40
	14-15 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.040	12.47
	15-16 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.036	8.59
	22-23 พ.ค. 64 ^{1/}	0.045	0.020	-	-
	23-24 พ.ค. 64 ^{1/}	0.037	0.015	-	-
	24-25 พ.ค. 64 ^{1/}	0.030	0.012	-	-
	25-26 พ.ค. 64 ^{1/}	0.026	0.010	-	-
	26-27 พ.ค. 64 ^{1/}	0.029	0.011	-	-
	27-28 พ.ค. 64 ^{1/}	0.033	0.013	-	-
	28-29 พ.ค. 64 ^{1/}	0.041	0.017	-	-
	22-23 ก.ย. 64 ^{1/}	0.032	0.018	-	-
	23-24 ก.ย. 64 ^{1/}	0.029	0.015	-	-
	24-25 ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.014	-	-
	25-26 ก.ย. 64 ^{1/}	0.030	0.017	-	-
	26-27 ก.ย. 64 ^{1/}	0.026	0.010	-	-
	27-28 ก.ย. 64 ^{1/}	0.027	0.011	-	-
	28-29 ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.013	-	-
	13-14 มี.ค. 65 ^{2/}	0.047	0.029	-	-
	14-15 มี.ค. 65 ^{2/}	0.042	0.026	-	-
	15-16 มี.ค. 65 ^{2/}	0.039	0.021	-	-
	16-17 มี.ค. 65 ^{2/}	0.038	0.02	-	-
	17-18 มี.ค. 65 ^{2/}	0.041	0.025	-	-
	18-19 มี.ค. 65 ^{2/}	0.04	0.023	-	-
	19-20 มี.ค. 65 ^{2/}	0.038	0.02	-	-

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2563-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนได ออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง (ต่อ)	16-17 ส.ค. 65 ^{2/}	0.028	0.014	-	-
	17-18 ส.ค. 65 ^{2/}	0.029	0.016	-	-
	18-19 ส.ค. 65 ^{2/}	0.027	0.015	-	-
	19-20 ส.ค. 65 ^{2/}	0.03	0.017	-	-
	20-21 ส.ค. 65 ^{2/}	0.028	0.014	-	-
	21-22 ส.ค. 65 ^{2/}	0.026	0.013	-	-
	22-23 ส.ค. 65 ^{2/}	0.025	0.012	-	-
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*	34.2***	0.32****

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

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

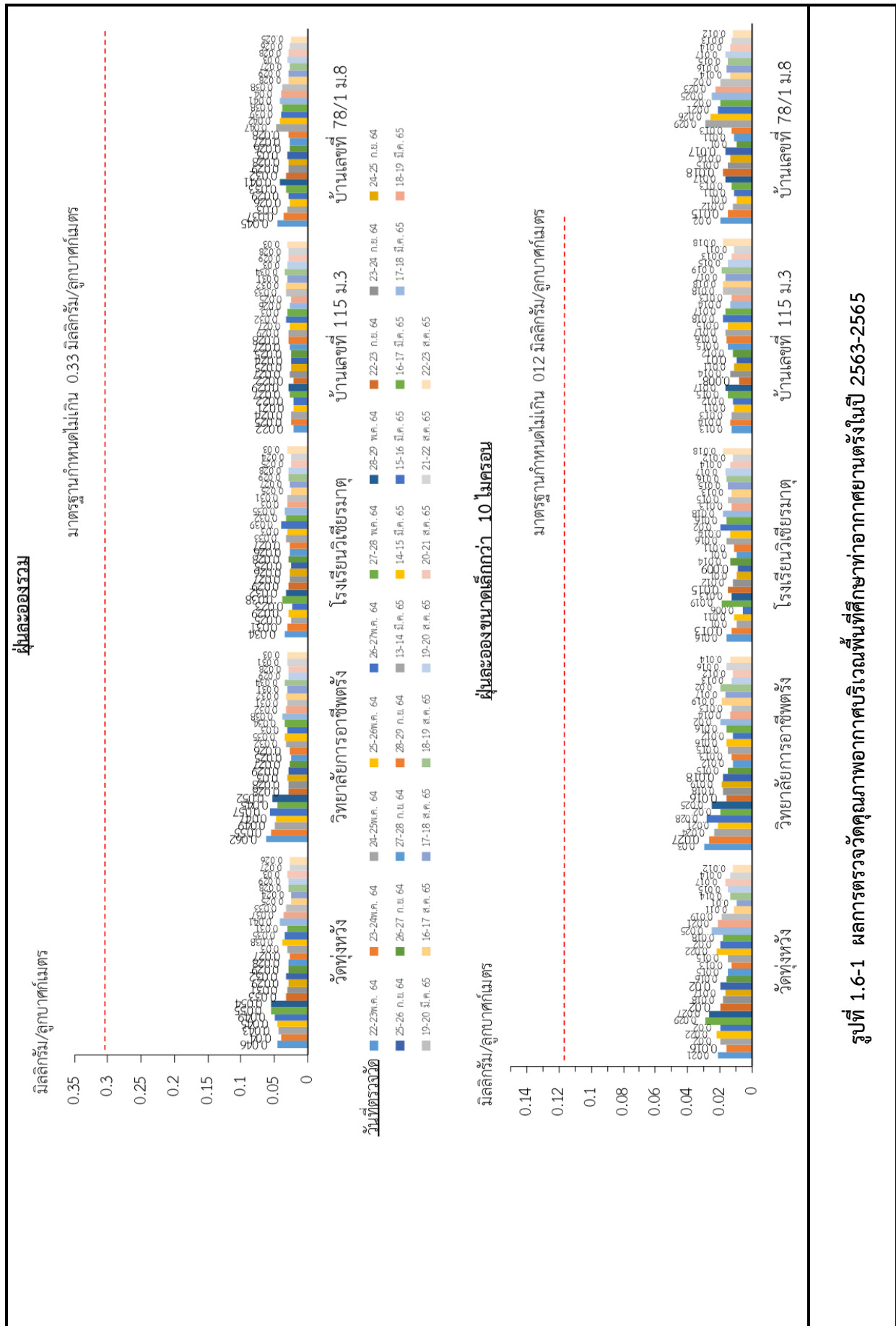
หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

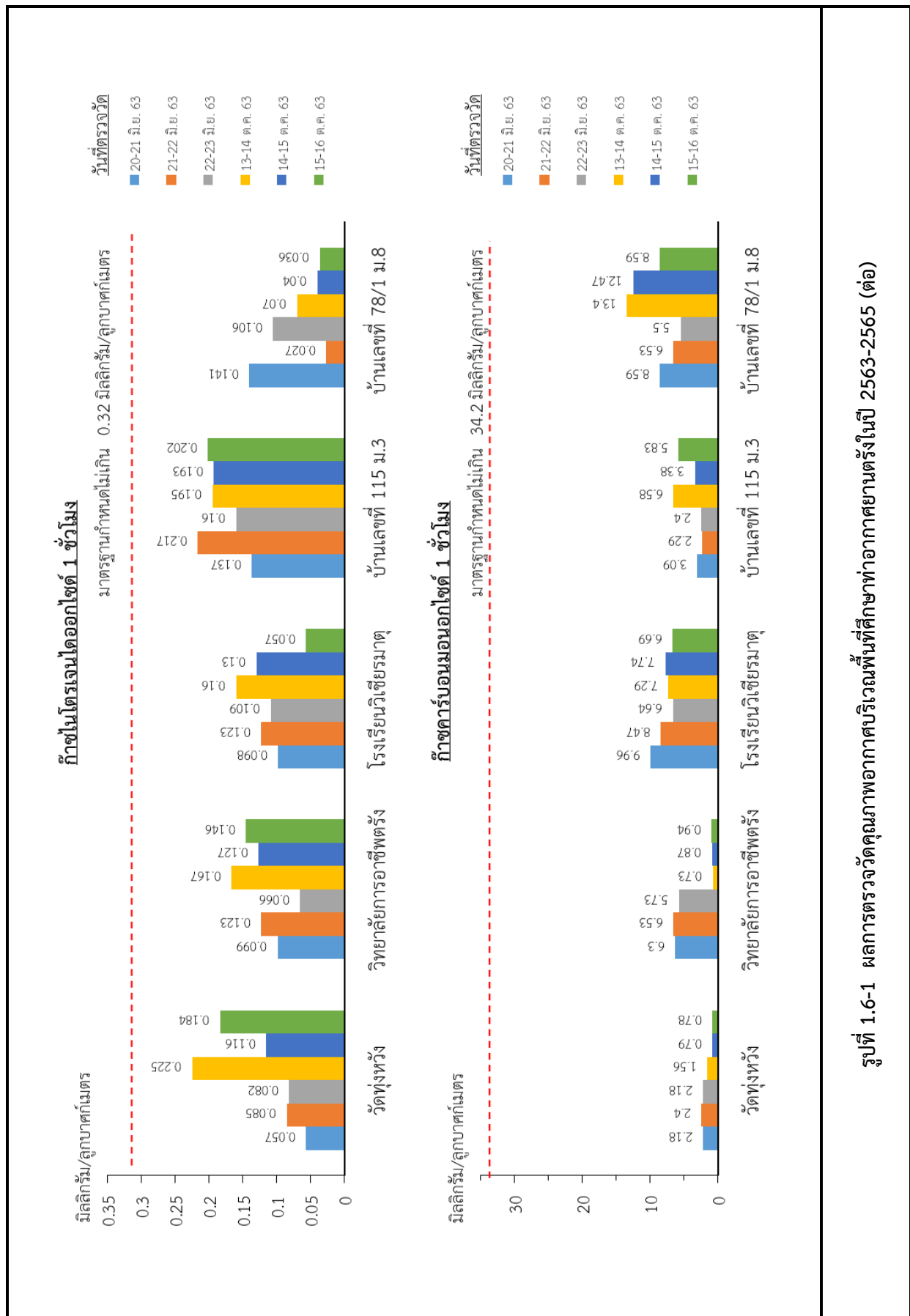
**ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 (พ.ศ.2544) ออกตามความพระราชบัญญัติและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 1 ชั่วโมง

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

**** มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

- หมายถึง ไม่มีผลตรวจวัด





ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 2555 , 2558 , 2562-2565

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
วัดทุ่งหวัง	เม.ย.55 ^{1/}	56.2	59.8	86.7	-	-	-	-
	ก.ค.55 ^{1/}	51.2	55.5	78.7	-	-	-	-
	ม.ค.58 ^{1/}	56.8	59.9	85.9	-	-	-	-
	พ.ค.58 ^{1/}	56.3	59.5	86.5	-	-	-	-
	มี.ค.60 ^{1/}	55.6	61.4	89.4	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	56.1	61.9	74.5	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	55.6	88.0	60.1	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	54.0	90.3	58.1	-	-	-	-
	มิ.ย.63 ^{1/}	61.2	67.0	103.6	51.3	-	-	92.0
	ต.ค.63 ^{1/}	68.6	73.7	113.4	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	58.8	62.8	97.0	49.4	9.3	9.3	32.9
	ก.ย. 64 ^{1/}	55.9	59.8	92.4	48.9	8.3	5.9	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	55.5	59.2	94.1	46.2	8.5	7.2	-
	ส.ค. 65 ^{2/}	50.4	58.2	79.2	42	9.6	9.7	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	เม.ย.55 ^{1/}	55.5	59.6	92.3	-	-	-	-
	ก.ค.55 ^{1/}	55.9	58.9	91.2	-	-	-	-
	ม.ค.58 ^{1/}	55.7	58.9	86.5	-	-	-	-
	พ.ค.58 ^{1/}	55.5	58.1	84.8	-	-	-	-
	มี.ค.60 ^{1/}	53.8	59.8	87.4	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	51.4	57.6	71.5	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	60.6	87.7	64.5	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	58.1	86.0	62.7	-	-	-	-
	มิ.ย.63 ^{1/}	69.2	63.6	107.0	53.8	-	-	65.6
	ต.ค.63 ^{1/}	64.0	73.1	94.5	-	-	-	-

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 2555 , 2558 , 2562-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
โรงเรียนวิเชียรมาตุ (ต่อ)	พ.ค. 64 ^{1/}	55.8	59.2	90.0	46.3	8.9	9.6	28.6
	ก.ย. 64 ^{1/}	56	59.5	98.8	48.2	7.7	6.4	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	52.5	57.3	98.5	44.8	8.8	7.4	-
	ส.ค. 65 ^{2/}	59.8	62.3	92.8	50.1	9.9	9.5	-
บริเวณบ้านพักครู	เม.ย.55 ^{1/}	53.2	57.1	81.6	-	-	-	-
	ก.ค.55 ^{1/}	53.4	57.2	81.5	-	-	-	-
	ม.ค.58 ^{1/}	53.2	57.2	80.9	-	-	-	-
	พ.ค.58 ^{1/}	53.4	56.9	81.7	-	-	-	-
	มี.ค.60 ^{1/}	48.7	55.2	83.2	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	53.4	60	72.4	-	-	-	-
	มี.ย.62 ^{1/}	55.8	90.3	60.7	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	58.3	86.2	64.1	-	-	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	52.9	57.2	81.3	-	-	-	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	49.9	54.4	83.1	-	-	-	-
โรงเรียนมิตรภาพ 31	ส.ค. 65 ^{2/}	59.1	62.3	93.0	-	-	-	40.7
	เม.ย.55 ^{1/}	54.1	58.8	85	-	-	-	-
	ก.ค.55 ^{1/}	54.3	58.8	83.1	-	-	-	-
	ม.ค.58 ^{1/}	54	58.7	83.1	-	-	-	-
	พ.ค.58 ^{1/}	54.3	58.2	80.7	-	-	-	-
	มี.ค.60 ^{1/}	65.6	60.8	89.1	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	58.5	64.8	79.7	-	-	-	-
	มี.ย.62 ^{1/}	55.4	86.3	59.9	-	-	-	-
	มี.ย.62 ^{1/}	57.2	92.0	62.4	-	-	-	-
โรงเรียนมิตรภาพ 31	ก.ย. 64 ^{1/}	51.8	56.9	79.7	-	-	-	-

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 2555 , 2558 , 2562-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
โรงเรียนมิตรภาพ 31 (ต่อ)	มี.ค. 65 ^{2/}	46.4	51.2	87.5	-	-	-	--
	ส.ค. 65 ^{2/}	59.9	62.7	87.9	-	-	-	29.6
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	มี.ย. 63 ^{1/}	64.0	66.6	99.7	52.0	-	-	93.9
	ต.ค. 63 ^{1/}	62.6	67.4	95.8	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	56.3	60.2	97.0	46.7	9.0	10.0	30.4
	ก.ย. 64 ^{1/}	54.5	59.5	98.2	47.8	8.1	5.6	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	53.3	57.7	99.4	45.4	8.4	7.5	-
	ส.ค. 65 ^{2/}	59.9	62.7	93.9	-	-	-	40.6
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	มี.ย. 63 ^{1/}	66.1	67.9	109.8	45.0	-	-	95.7
	ต.ค. 63 ^{1/}	62.8	96.5	96.3	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{2/}	52.8	56.8	90.4	45.4	9.8	9.5	37.5
	ก.ย. 64 ^{2/}	52.3	57.6	79.7	445.3	7.6	6.7	-
	มี.ย. 63 ^{1/}	66.7	68.1	99.6	52.1	-	-	94.7
	ต.ค. 63 ^{1/}	57.5	64.1	92.1	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	57.3	61.9	93.5	49.1	9.7	9.7	37.7
	ก.ย. 64 ^{1/}	57.9	61.9	99.8	50.3	8.4	7.4	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	56.7	61.3	95	50.1	8.9	8.3	-
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	ส.ค. 65 ^{2/}	55.6	59.6	88.3	46.7	9.9	9.9	-
	มี.ย. 63 ^{1/}	66.7	68.1	99.6	-	-	-	-
	ต.ค. 63 ^{1/}	57.5	64.1	92.1	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	57.3	61.9	93.5	-	-	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	57.9	61.9	99.8	-	-	-	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	59.5	62.2	100.2	50.7	6.8	8.7	-
	ส.ค. 65 ^{2/}	62.7	68.8	97.8	55.6	9.9	9.9	-

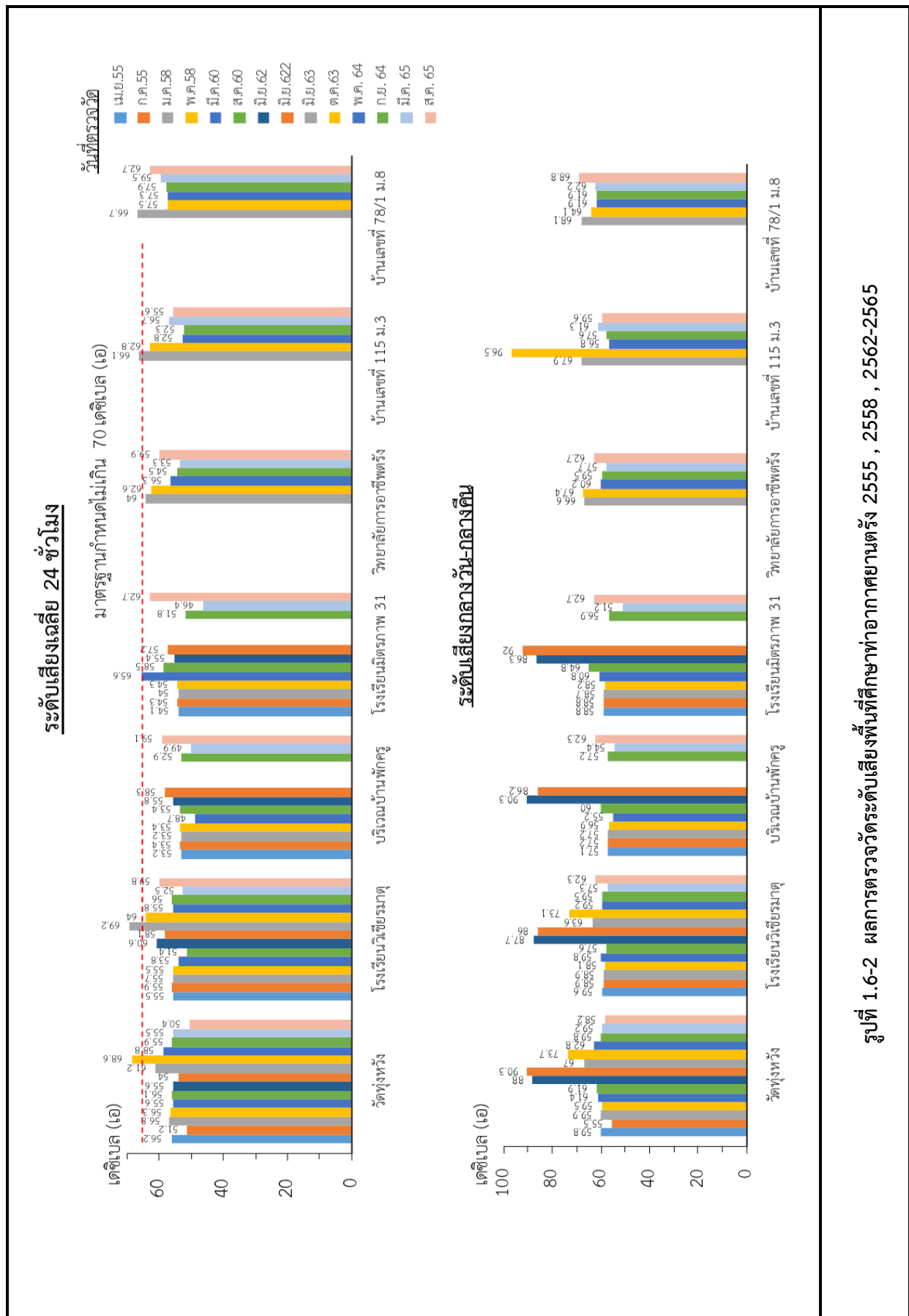
ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 2555 , 2558 , 2562-2565 (ต่อ)

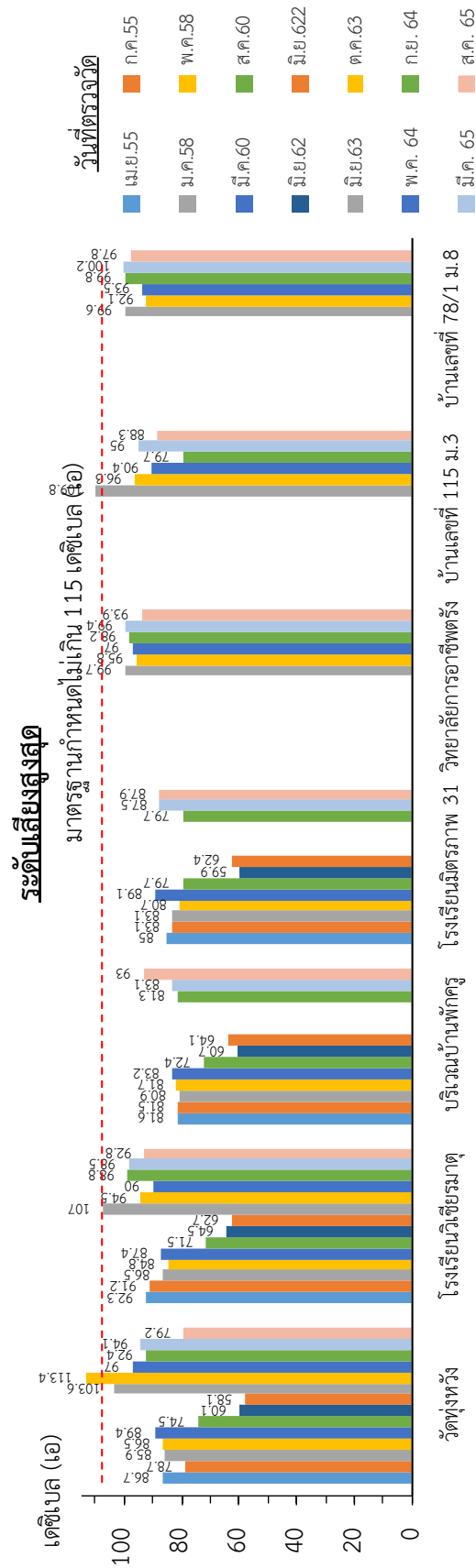
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**		-

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

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

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





รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง 2555 , 2558 , 2562-2565 (ต่อ)

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตีรังในปี 2555 , 2558 , 2562-2565

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิโคสโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองควนปลิง บริเวณเหนือพื้นที่ โครงการ	ธ.ค.50 ^{1/}	7.15	7.6	3	17	1.5	3,500	1,800
	พ.ค.51 ^{1/}	7.36	9.8	1	24	10	230	90
	เม.ย.55 ^{1/}	7.4	9.5	1	23.5	10.4	220	100
	ก.ค.55 ^{1/}	7.3	9.2	1.2	30.5	10.2	200	80
	ม.ค.58 ^{1/}	7.35	5.2	1.4	35.5	10	220	100
	พ.ค.58 ^{1/}	7.3	5	1.3	32.5	10	200	100
	มี.ค.60 ^{1/}	7.3	6.9	<1	23.6	<2	3300	130
	ส.ค.60 ^{1/}	7.3	6	<2	11	2	17	490
	มิ.ย.62 ^{1/}	8	9.2	2.1	3	<1	5500	240
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.6	5.8	2.7	9	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.3	2.5	6.0	<1	<3	430	280
	มี.ค. 65 ^{2/}	7.9	6.0	1.9	<1	4	540	240
	ส.ค. 65 ^{2/}	8.0	-	1.6	<1	18	920	540
คลองควนปลิง บริเวณใต้พื้นที่ โครงการ	ธ.ค.50 ^{1/}	6.85	5.7	7.5	64	6.5	800	2400
	พ.ค.51 ^{1/}	7.39	10.5	1.8	24	10	750	150
	เม.ย.55 ^{1/}	7.4	10.2	1.4	24.2	10.4	720	140
	ก.ค.55 ^{1/}	7.5	10	1.4	34.2	9.8	680	120
	ม.ค.58 ^{1/}	7.45	5	1.4	38	9.5	600	120
	พ.ค.58 ^{1/}	7.4	5	1.4	35	8.5	640	140
	มี.ค.60 ^{1/}	8	6.2	1	180	<2	1700	230
	ส.ค.60 ^{1/}	7.1	8.5	<2	21	<2	490	3300
	มิ.ย.62 ^{1/}	8	8.8	1.8	6	<1	5500	39
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.3	7.4	3.7	88	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	2.2	6.6	<1	6	210	140

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตีรังในปี 2555 , 2558 , 2562-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองลำเลียงบริเวณ เหนือพื้นที่โครงการ	มี.ค. 65 ^{2/}	7.2	6.6	2.0	<1	5	920	540
	ส.ค. 65 ^{2/}	7.6	1.8	-	<1	14	1600	920
	ธ.ค.50 ^{1/}	7.35	7.9	1.5	8	1	4000	1250
	พ.ค.51 ^{1/}	7.6	9.3	0.6	4.4	11.43	150	40
	เม.ย.55 ^{1/}	7.5	9	0.7	5.2	10.4	160	50
	ก.ค.55 ^{1/}	7.5	7.5	8.5	0.6	7.5	12.5	140
	ม.ค.58 ^{1/}	7.25	5.5	0.9	9.5	10.5	120	60
	พ.ค.58 ^{1/}	7.2	5.2	0.8	8.8	10	140	60
	มี.ค.60 ^{1/}	7.3	6.9	2	8.4	<2	1900	46
	ส.ค.60 ^{1/}	7.1	9.2	<2	14	2	4	350
	มิ.ย.62 ^{1/}	8.1	8.3	2.1	18	<1	5500	280
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.3	8.2	1.2	85	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.5	1.8	7.1	<1	31	350	220
	มี.ค. 65 ^{2/}	8.4	7.1	2.0	<1	3	920	540
	ส.ค. 65 ^{2/}	7.9	2	-	<1	44	5500	1600
คลองลำเลียงบริเวณ ใต้พื้นที่โครงการ	ธ.ค.50 ^{1/}	7.83	6.2	4.5	42	4.5	7500	1600
	พ.ค.51 ^{1/}	7.22	10.5	0.8	2	10	1100	40
	เม.ย.55 ^{1/}	7.2	9.5	0.9	5.5	10.2	400	50
	ก.ค.55 ^{1/}	7.3	9	0.8	5.9	10	340	50
	ม.ค.58 ^{1/}	7.3	5	0.8	25.5	9.5	200	80
	พ.ค.58 ^{1/}	7.2	5.2	0.8	8.8	10	320	90
	มี.ค.60 ^{1/}	7.4	6.9	1	13.2	<2	70	17
	ส.ค.60 ^{1/}	7.2	9.8	<2	14	<2	4	49
	มิ.ย.62 ^{1/}	8.4	7.6	2.5	32	<1	5500	79

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตังในปี 2555 , 2558 , 2562-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองลำเลียงบริเวณ ใต้พื้นที่โครงการ (ต่อ)	มิ.ย.62 ^{1/}	7.3	8.3	1.5	89	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	2.1	6.8	<1	70	350	180
	มี.ค. 65 ^{2/}	8	6.8	1.7	<1	24	350	170
	ส.ค. 65 ^{2/}	8	1.8	-	<1	40	1600	920
จุดระบายน้ำออก จากโครงการบริเวณ รางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	ธ.ค.50 ^{1/}	-	-	-	-	-	-	-
	พ.ค.51 ^{1/}	6.99	10.6	1.3	21	8.79	90	90
	เม.ย.55 ^{1/}	7	10.3	1.4	22.2	9.8	100	100
	ก.ค.55 ^{1/}	7.1	9.8	1.3	25.6	9.5	180	110
	ม.ค.58 ^{1/}	7.25	5.8	1.3	25.5	9.5	200	80
	พ.ค.58 ^{1/}	7.2	5.3	1.3	22.5	8.5	200	100
	มี.ค.60 ^{1/}	7.1	5.7	2	22.4	<2	240	790
	ส.ค.60 ^{1/}	6.7	6.8	2	6	2	<1.8	170
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.8	4.2	10.2	38	<1	79	<1.8
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.6	9	1.3	5	<1	120	33
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	3.1	5.6	<1	45	280	170
	มี.ค. 65 ^{2/}	7.6	5.6	1.6	<1	25	210	110
คลองท่านาว ด้านทิศ เหนือพื้นที่โครงการ	ส.ค. 65 ^{2/}	7.6	1.4	-	<1	37	920	350
	มิ.ย.63 ^{1/}	7.5	5	<1	5.2	<1	7.3	-
	ต.ค.63 ^{1/}	6.70	5.8	<1	17.2	3	68	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	7.6	6.8	2.9	20	<1	1,600	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.2	1.8	7.6	<1	<3	280	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	7.8	6.8	1.9	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 ^{2/}	7.8	1.3	8.1	<1	5	1600	7.8

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2555 , 2558 , 2562-2565 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองท่านาว ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ	มิ.ย.63 ^{1/}	7.1	3	4	27.8	1	17	-
	ต.ค.63 ^{1/}	6.7	5.6	<1	9.4	2	33	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	7.5	7.6	1.8	4	<1	280	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.3	1.9	7.5	<1	5	920	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	7.9	7	2.0	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 ^{2/}	7.8	1.2	8.2	<1	5	920	7.8
ห้วยใหญ่ ห้วยใหญ่	มิ.ย.63 ^{1/}	7.3	5	1	227	<1	490	-
	ต.ค.63 ^{1/}	6.6	5.6	<1	207	2	400	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	7.5	7.0	2.0	392	<1	350	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	2.4	6.2	<1	396	1,600	-
	มี.ค. 65 ^{2/}	7.9	6.7	1.8	<1	340	220	-
	ส.ค. 65 ^{2/}	7.9	1.4	8	<1	131	1,600	7.9
ค่ามาตรฐาน		5-9	≥4.0	≤2.0	NS	NS	≤20,000	≤4,000

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

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

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

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

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

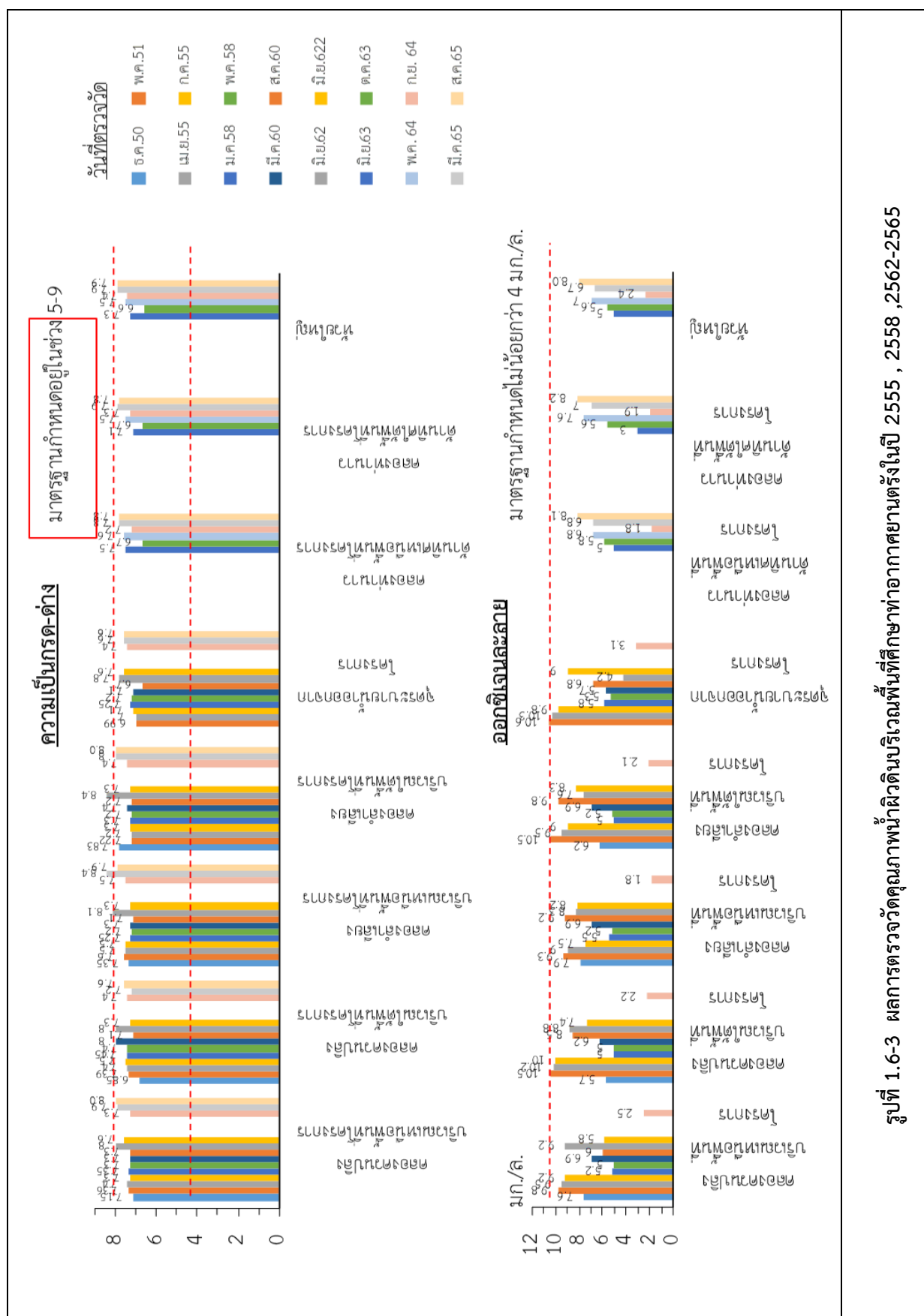
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

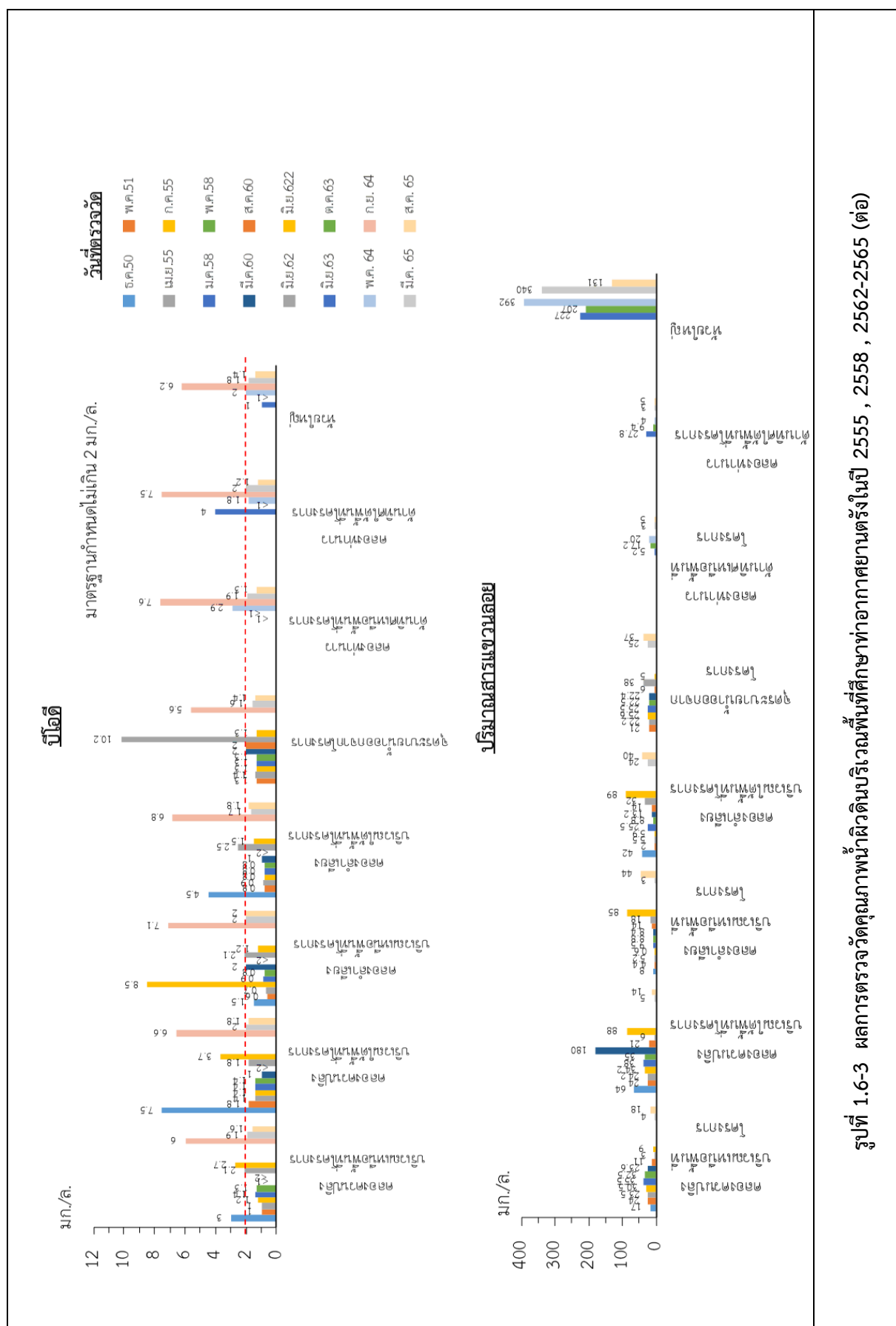
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

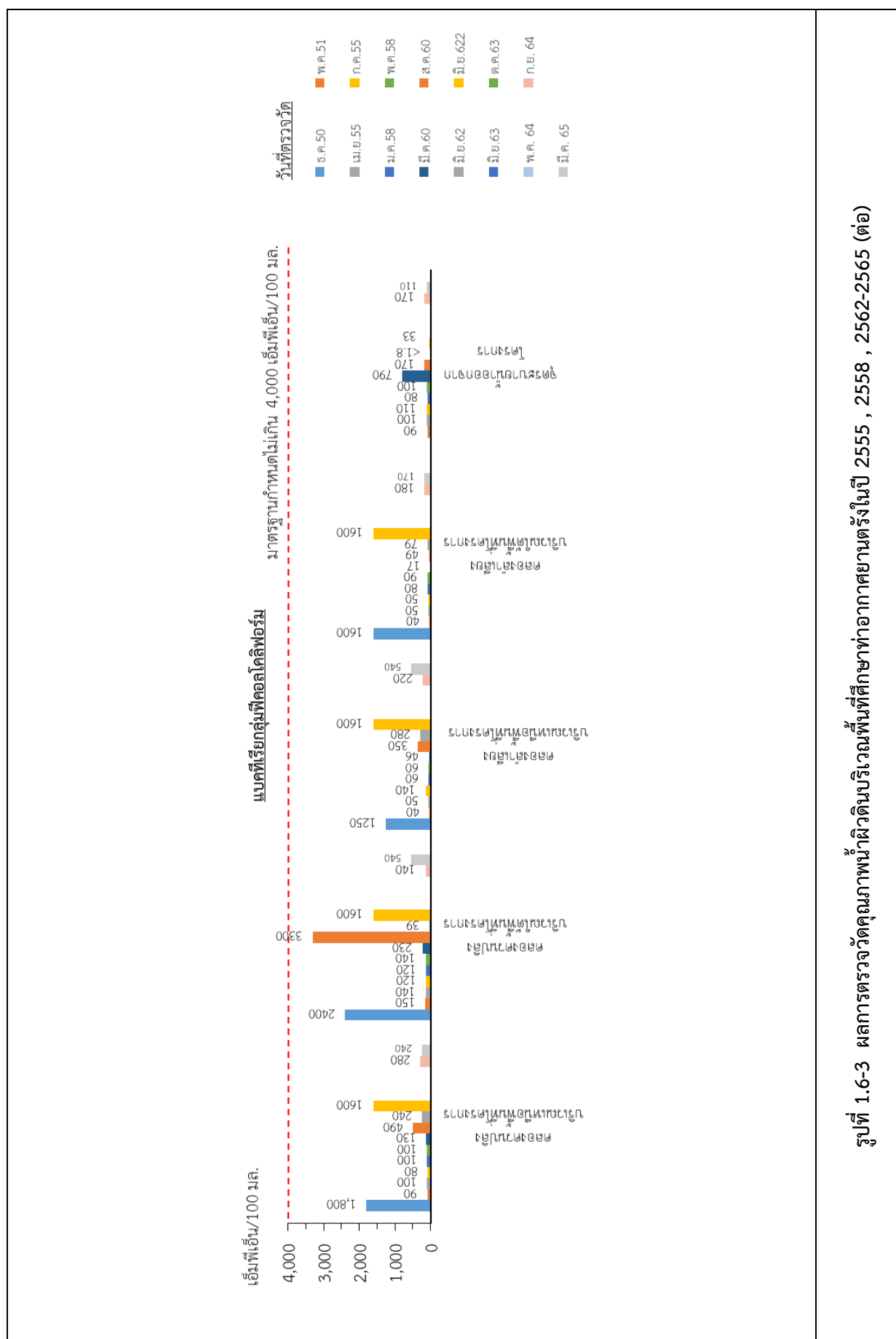
ธ' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

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









ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2555 , 2558 ,2560, 2562-2565

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ อาคารที่พัก ผู้โดยสาร	เม.ย.55 ^{1/}	7.4	1.5	2.5	12.2
	ก.ค.55 ^{1/}	7.2	2.5	3.2	10.1
	ม.ค.58 ^{1/}	7.2	3.5	3.5	12.15
	พ.ค.58 ^{1/}	7.1	12.5	23.5	15.15
	มี.ค.60 ^{1/}	7.3	14	11.4	3
	ส.ค.60 ^{1/}	7.1	12	25.9	3
	มี.ค.62 ^{1/}	8.4	12.2	63	1
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.8	18.5	34	<1
	มิ.ย.63 ^{1/}	7.1	43	23.3	3
	ต.ค.63 ^{1/}	7.3	4	36.0	<1
	พ.ค.64 ^{1/}	7.8	4.2	6	<1
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.1	9.2	9	<1
	มี.ค. 65 ^{2/}	7.7	4.2	15	<1
	ส.ค. 65 ²⁷	7.5	6.8	<5	<1
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ บ้านพักเจ้าหน้าที่	เม.ย.55 ^{1/}	7.3	2	38	19.8
	ก.ค.55 ^{1/}	7.1	12.9	35	18.5
	ม.ค.58 ^{1/}	7.15	10.6	34	16.7
	พ.ค.58 ^{1/}	7.1	10.5	35	15.7
	มี.ค.60 ^{1/}	7	9	26	<2
	ส.ค.60 ^{1/}	7.1	17	11	<2
	มี.ค.62 ^{2/}	7.9	13.1	14	<1
	มิ.ย.62 ^{2/}	7.8	4.1	13	<1
	มิ.ย.63 ^{1/}	7.1	31	42.4	3
	ต.ค.63 ^{1/}	7.4	5	54.9	<1
	พ.ค.64 ^{1/}	7.9	8.5	10	<1
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.8	6.6	6	<1
	มี.ค. 65 ^{2/}	7.7	5.1	5	<1
	ส.ค. 65 ²⁷	8	7.6	99	<1
มาตรฐานอาคารประเภท ค*		5-9	≤40	≤50	≤20

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

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

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

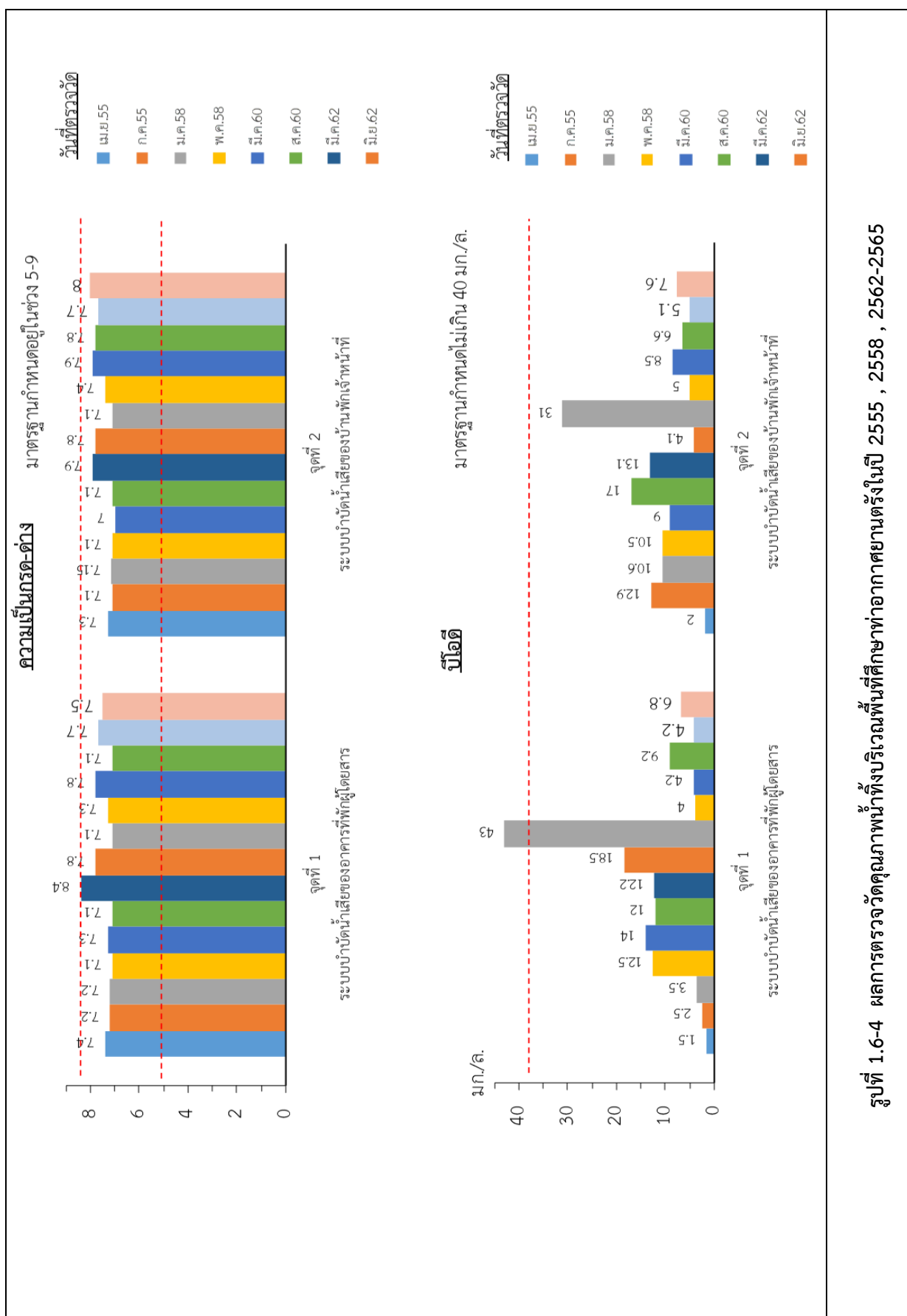
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

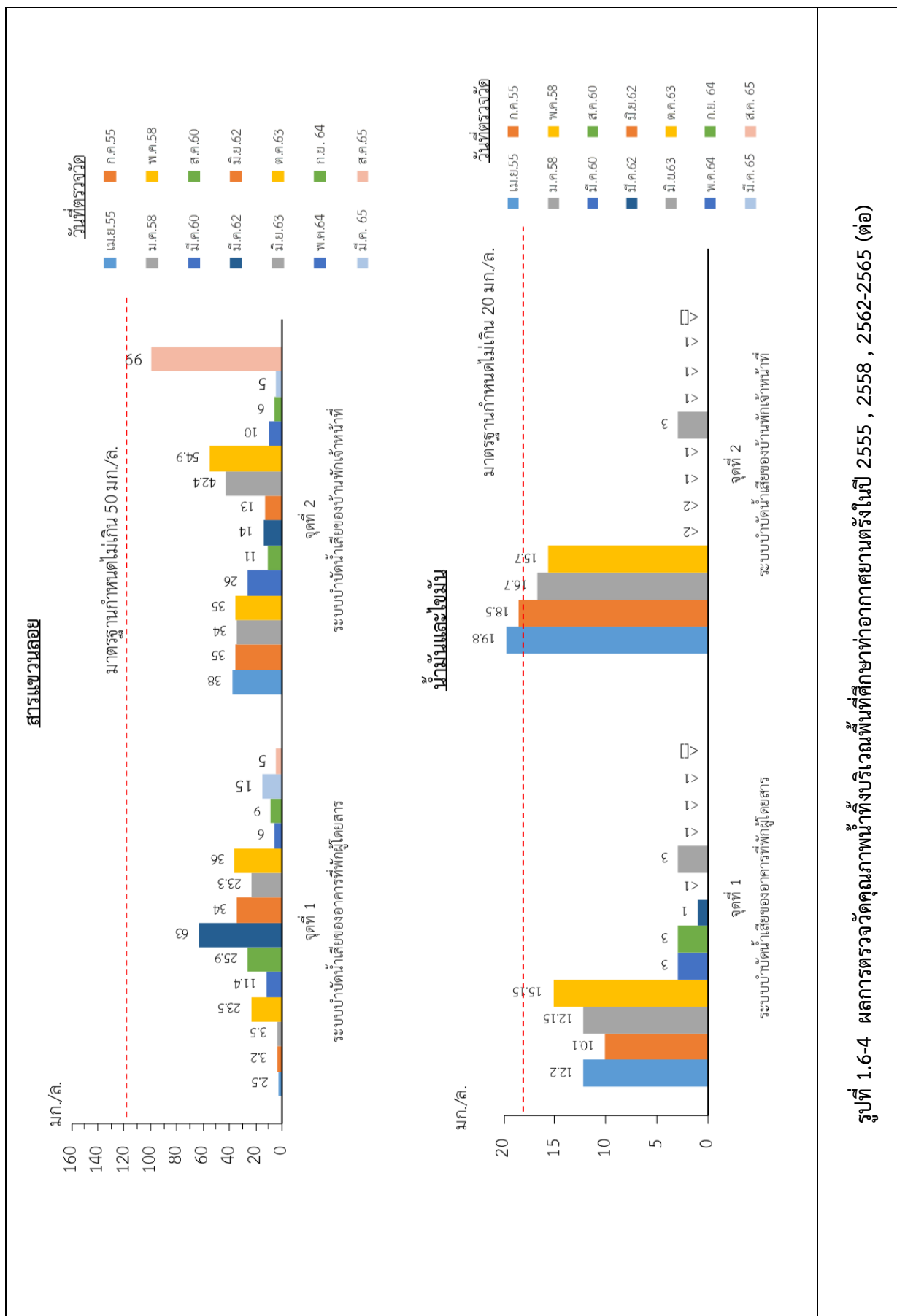
> หมายถึง มีค่ามากกว่า

≤

หมายถึง มีค่าไม่เกิน

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า





รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2555 , 2558 , 2562-2565 (ต่อ)

1.7 การติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยการสำรวจความคิดเห็น

กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่รอบทำอาภาศยานกระบี่ โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นผู้นำชุมชนและครัวเรือนที่อยู่ในชุมชนที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านทุ่งหวัง ชุมชนบ้านโคกพลา ชุมชนหัวทางวัง (บ้านหนองกก) ชุมชนบ้านนาบ่อ ชุมชนบ้านไผ่หนู และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 1 แห่ง คือ โรงเรียนวิเชียรมาตุ โดยทำการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามเป็นเครื่องมือประกอบการสัมภาษณ์ เพื่อให้ประชาชนบริเวณใกล้เคียงทำอาภาศยานได้ร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะหรือข้อสงสัยต่อโครงการ โดยเข้าทำการสำรวจความคิดเห็นในวันที่ 17 สิงหาคม 2565 ดังแสดงในรูปที่ 1.7-1 ถึง รูปที่ 1.7-2 มีผลการสำรวจความคิดเห็นต่อโครงการ ดังนี้

1) ผลการสำรวจความคิดเห็นผู้นำชุมชน

(1) ชุมชนบ้านทุ่งหวัง

ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านทุ่งหวัง เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 4 ปี ปัจจุบัน อายุ 58 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับประถมศึกษา และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

ข้อมูลชุมชน

ชุมชนบ้านทุ่งหวัง ลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาพุทธ ในชุมชนมีประชากร 1,200 คน 350 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ทำเกษตรกรรม (สวนยางและสวนปาล์ม) ประกอบอาชีพเสริมโดยการค้าขาย ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ มีรายได้ที่แน่นอนและเพียงพอต่อการครองชีพ ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน กลุ่มพัฒนาฝีมือแม่บ้าน และกองทุนสวัสดิการในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุงดในการบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำสาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีรถขยะจากองค์การบริหารส่วนตำบลควนปรังมาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนส่วนใหญ่เมื่อเจ็บป่วยจะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรังและซื้อยากินเอง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ไม่มี

ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ชุมชนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากป้ายประกาศและเอกสาร/แผ่นพับ ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลใด ๆ และคาดว่าชุมชนไม่ได้รับผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า รู้สึกว่าเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยเสียงรบกวนจากอาภาศยานขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รับกวนชุมชน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยเดิม

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น มีแหล่งงานทำมาขึ้น และทำให้คนมาชมสวนมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

(2) ชุมชนบ้านโคกพลา

ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านโคกพลา เป็นเพศชายดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 7 ปี ปัจจุบันอายุ 48 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

ข้อมูลชุมชน

ชุมชนบ้านโคกพลา มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนดประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาพุทธ ในชุมชนมีประชากร 1,200 คน 550 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ทำเกษตรกรรม (สวนมะพร้าวและสวนปาล์ม) ประกอบอาชีพเสริมโดยการค้าขายและรับจ้างทั่วไป ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ แต่มีรายได้ที่ไม่แน่นอนแต่ยังคงเพียงพอต่อการครองชีพ ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน กลุ่มพัฒนาฝีมือแม่บ้าน และกองทุนสวัสดิการในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุถังในการบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำสาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากเทศบาลตำบลโคกพลาเข้ามาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนส่วนใหญ่เมื่อเจ็บป่วยจะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการให้บริการสาธารณสุข

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ไม่มี

ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ชุมชนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากป้ายประกาศและเอกสาร/แผ่นพับ ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลใด ๆ และคาดว่าชุมชนไม่ได้รับผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า รู้สึกว่าเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยเสียงรบกวนจากอาภาศยานขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รับกวนชุมชน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยเดิม

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น มีแหล่งงานทำมาขึ้น และทำให้คนมาชมสวนมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

(3) ชุมชนหัวทางวัง 26 (บ้านหนองกก)

ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านหนองกก เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 5 เดือน ปัจจุบันอายุ 55 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. และเป็นคนในพื้นที่ตั้งแต่กำเนิด

ข้อมูลชุมชน

ชุมชนหัวทางวัง 26 (บ้านหนองกก) มีลักษณะชุมชนเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาพุทธ ในชุมชนมีประชากร 1,200 คน 750 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ทำเกษตรกรรม (สวนยางและสวนปาล์ม) ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ เนื่องจากมีรายได้ที่แน่นอนและเพียงพอต่อการครองชีพ ทั้งนี้ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน กลุ่มพัฒนาฝีมือแม่บ้าน และกองทุนสวัสดิการในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุถังในการบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำสาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านควนมาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนส่วนใหญ่เมื่อเจ็บป่วยจะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง และซื้อยากินเอง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ไม่มี

ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ชุมชนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากป้ายประกาศและเอกสาร/แผ่นพับ ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลใด ๆ และคาดว่าชุมชนไม่ได้รับผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า รู้สึกว่าเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยเสียงรบกวนจากอาภาศยานขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รับกวนชุมชน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยเดิม

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น มีการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ และทำให้คมนาคมสะดวกขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

(4) ชุมชนบ้านนาป้อ

ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านนาป้อ เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 7 ปี ปัจจุบันอายุ 49 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

ข้อมูลชุมชน

ชุมชนบ้านนาป้อ มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาพุทธ ในชุมชนมีประชากร 800 คน 350 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ทำเกษตรกรรม (สวนยางและสวนปาล์ม) ประกอบอาชีพเสริมโดยการค้าขาย ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ เนื่องจากมีรายได้ที่แน่นอนและเพียงพอต่อการครองชีพ ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน กลุ่มพัฒนาฝีมือแม่บ้าน และกองทุนสวัสดิการในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค ระบุว่า คราวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจูลงในการบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำสาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากองค์การบริหารส่วนตำบลควนปรังมาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนส่วนใหญ่เมื่อเจ็บป่วยจะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ไม่มี

ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ชุมชนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากป้ายประกาศและเอกสาร/แผ่นพับ ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลใด ๆ และคาดว่าชุมชนไม่ได้รับผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า รู้สึกว่าเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยเสียงรบกวนจากอาภาศยานขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รับกวนชุมชน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยเดิม

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น และมีการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

(5) ชุมชนบ้านไช้หนู

ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านไช้หนู เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 7 ปี ปัจจุบันอายุ 55 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับประถมศึกษา และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

ข้อมูลชุมชน

ชุมชนบ้านไช้หนู มีลักษณะชุมชนเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนดประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาอิสลาม ในชุมชนมีประชากร 850 คน 300 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ทำเกษตรกรรม (สวนยางและสวนปาล์ม) ประกอบอาชีพเสริมโดยการค้าขาย ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ เนื่องจากมีรายได้ที่แน่นอนและเพียงพอต่อการครองชีพ ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน กลุ่มพัฒนาฝีมือแม่บ้าน และกองทุนสวัสดิการในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุถังในการบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำสาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านควนมาจัดเก็บ 4 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนส่วนใหญ่เมื่อเจ็บป่วยจะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ไม่มี

ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

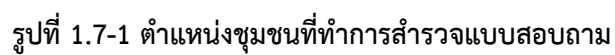
จากการสัมภาษณ์ พบว่า ชุมชนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากป้ายประกาศและเอกสาร/แผ่นพับ ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลใด ๆ และคาดว่าชุมชนไม่ได้รับผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า รู้สึกว่าเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยเสียงรบกวนจากอากาศยานขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รับกวนชุมชน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยเดิม

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น และมีการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี





ชุมชนบ้านทุ่งหวัง



ชุมชนบ้านโคกปลา



ชุมชนหัวทางวัง (บ้านหนองกก)



ชุมชนบ้านนาป้อ



ชุมชนบ้านไชนุ่น

รูปที่ 1.7-2 ประมวลภาพการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการ
 บริเวณทำอาภาศยานตรัง

2) ผลการสำรวจความคิดเห็นครัวเรือน

จากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 30 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

● ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 70.0) อายุเฉลี่ย 50 ปี นับถือศาสนาพุทธ (ร้อยละ 70.0) มีสถานภาพในครัวเรือนเป็นหัวหน้าครัวเรือน (ร้อยละ 60.0) จบการศึกษาระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 60.0) ประกอบอาชีพเกษตรกรกรรม ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย และรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 33.3 ร้อยละ 30.0 และร้อยละ 16.7) และเป็นคนที่ต้องถิ่นอยู่อาศัยที่นี้มาตั้งแต่เกิด (ร้อยละ 96.7) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-1

● ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการสำรวจ พบว่า ในครัวเรือนมีสมาชิกเฉลี่ย 4 คน/ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ทำเกษตรกรรม ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย รับจ้างทั่วไป ตามลำดับ (ร้อยละ 43.3 ร้อยละ 30.0 ร้อยละ 16.7) ในภาพรวมครัวเรือนทั้งหมดไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ โดยครัวเรือนส่วนใหญ่มีรายได้อยู่ที่ 10,001-20,000 บาท/เดือน (ร้อยละ 90.0 ในสัดส่วนที่เท่ากัน) ซึ่งเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ร้อยละ 53.3 แต่อย่างไรก็ตาม ครัวเรือนส่วนใหญ่มีรายได้เพียงพอต่อการครองชีพ (ร้อยละ 96.7) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-2

● ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณสุขพบพบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาในการอุปโภค (ร้อยละ 96.7) มีเพียงร้อยละ 3.3 ที่ใช้น้ำบาดาลในการอุปโภค ด้านน้ำบริโภคทั้งหมดซื้อน้ำดื่มจากตู้น้ำดื่ม/ถังบรรจุในการบริโภค และทั้งหมดไม่มีปัญหาด้านการใช้น้ำอุปโภคบริโภค ด้านการใช้ไฟฟ้าทั้งหมดไม่มีปัญหาใด ๆ ด้านการระบายน้ำเสียของครัวเรือนจัดการโดยปล่อยลงท่อปล่อยน้ำสาธารณะโดยตรงและปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน (ร้อยละ 50.0 ในสัดส่วนที่เท่ากัน) ด้านการกำจัดขยะมีรถจากหน่วยงานเข้ามาจัดเก็บ (ร้อยละ 100.0) เฉลี่ย 3 ครั้ง/สัปดาห์ ทั้งนี้ทั้งหมดไม่มีปัญหาด้านสาธารณสุขพบ ร้อยละ 96.7 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสาธารณสุข พบว่า ในรอบปีที่ผ่านมาสมาชิกในครัวเรือน ร้อย 90.0 ไม่มีปัญหาด้านการเจ็บป่วย ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 10.0 เคยเจ็บป่วยด้วย โรคผิวหนังและโรคภูมิแพ้ โรคเกี่ยวกับหัวใจและทางเดินโลหิต ด้านการใช้บริการสถานพยาบาลของครัวเรือนเลือกใช้บริการที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล โรงพยาบาลของรัฐ และซื้อยากินเอง ตามลำดับ (ร้อยละ 64.7 ร้อยละ 20.6 และร้อยละ 14.7) ในภาพรวมผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รู้ถึงการให้บริการด้านสาธารณสุขเพียงพอต่อความต้องการ (ร้อยละ 96.7) มีเพียงร้อยละ 3.3 ที่ไม่แสดงความคิดเห็น รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสังคม พบว่า ครัวเรือนทั้งหมดไม่พบปัญหาด้านสังคม (ร้อยละ 100.0) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ในชุมชนพบปัญหาด้านฝุ่นละออง ด้านเสียงดังรบกวนมากที่สุด (ร้อยละ 30.0 ในสัดส่วนที่เท่ากัน) ในระดับมาก ซึ่งสาเหตุเกิดจากการสัญจรของยานพาหนะและจากทำอาภาศยาน (ร้อยละ 88.9 และร้อยละ 11.1) รองลงมาพบปัญหาด้านความสั่นสะเทือน (ร้อยละ 26.7) และปัญหาด้านการจราจรติดขัด (ร้อยละ 16.7) ซึ่งสาเหตุเกิดจากการสัญจรของยานพาหนะ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-4

● ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า คราวเรือนทั้งหมดได้รับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตั้งจาก
เพื่อนบ้าน/เพื่อนร่วมงาน เจ้าหน้าที่ของโครงการ เคยเข้าร่วมประชุมโครงการ เอกสาร/แผ่นพับ ตามลำดับ
ในภาพรวมด้านผลกระทบจากกาพัฒนาทำอาภาศยานในระยะก่อสร้าง พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ
90.0) มีเพียงร้อยละ 10.0 ที่ได้รับผลกระทบด้านบวกเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น (ร้อยละ 40.0) และ
ได้รับผลกระทบด้านลบ (ร้อยละ 60.0) เนื่องจากการพัฒนาทำอาภาศยานทำให้บ้านแตกร้าง ดินหล่นบนถนน ทั้งนี้
ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่มีข้อห่วงกังวลใด ๆ ในระยะก่อสร้าง (ร้อยละ 93.3) มีเพียงร้อยละ 6.7 ที่มีข้อห่วงกังวลเรื่อง
การเวนคืนพื้นที่เพื่อพัฒนาทำอาภาศยานตรังเพิ่มเติม สำหรับระยะดำเนินการทั้งหมดไม่มีข้อห่วงกังวล (ร้อยละ
100.0) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-5

● ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์
ส่วนใหญ่ ร้อยละ 90.0 รู้สึกว่าไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนที่เหลือร้อยละ 10.0 รู้สึกว่าเสียงน้อยลง ทั้งนี้ เสียงรบกวนจาก
อาภาศยานขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ทั้งหมด รู้สึกว่าไม่
รบกวน ในภาพรวมผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่
อาศัยเดิม (ร้อยละ 100.0)

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน พบว่า ทั้งหมดมีความพึงพอใจ (ร้อยละ 100.0)
เนื่องจากทำอาภาศยานสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ราคาที่ดินสูงขึ้น เดินทางสะดวก
ขึ้น เป็นต้น_รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-6

ตารางที่ 1.7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง

รายการ		ทำอากาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		30	
ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปผู้ให้สัมภาษณ์			
1.1	เพศ		
(1)	ชาย	9	30.0
(2)	หญิง	21	70.0
	รวม	30	100.0
1.2	อายุเฉลี่ย (ปี)	50	
1.3	การนับถือศาสนา		
(1)	พุทธ	21	70.0
(2)	คริสต์	0	0.0
(3)	อิสลาม	9	30.0
	รวม	30	100.0
1.4	สถานภาพในครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์		
(1)	หัวหน้าครัวเรือน	18	60.0
(2)	คู่สมรส	8	26.7
(3)	อื่น ๆ (ระบุ)	4	13.3
	รวม	30	100.0
	กรณีอื่น ๆ (ระบุ)		
(1)	บุตร	4	100.0
(2)	ไม่ระบุ	0	0.0
	รวม	4	100.0
1.5	ระดับการศึกษา		
(1)	ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ	0	0.0
(2)	ประถมศึกษา	18	60.0
(3)	มัธยมศึกษาตอนต้น	3	10.0
(4)	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	4	13.3
(5)	อนุปริญญา/ปวส.	0	0.0
(6)	ปริญญาตรี	5	16.7
(7)	ปริญญาโท	0	0.0
(8)	ปริญญาเอก	0	0.0
	รวม	30	100.0

ตารางที่ 1.7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	30	
1.6 อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์		
(1) ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	1	3.3
(2) พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	0	0.0
(3) พนักงานโรงงานอุตสาหกรรม	0	0.0
(4) รับจ้างทั่วไป (ระบุ)	5	16.7
(5) เกษตรกรรม (ระบุ)	10	33.3
(6) ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์ (ระบุ)	0	0.0
(7) ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ)	0	0.0
(8) ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)	9	30.0
(9) อื่น ๆ (ระบุ)	4	13.3
รวม	30	100.0
1.7 ภูมิลำเนา		
(1) อยู่ที่นี่มาแต่เกิด	29	96.7
(2) ย้ายมาจากที่อื่น (ระบุ)	1	3.3
รวม	30	100.0
กรณีย้ายมาจากที่อื่น (ระบุ)		
(1) จังหวัดนครศรีธรรมราช	1	100.0
รวม	1	100.0
สาเหตุการย้าย		
(1) ย้ายตามหน่วยงาน	0	0.0
(2) ย้ายตามครอบครัว	1	100.0
(3) ย้ายมาหางานทำ	0	0.0
(4) ย้ายตามคู่สมรส	0	0.0
(5) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	1	100.0

ตารางที่ 1.7-2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง

รายการ	ทำอากาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	30	
ส่วนที่ 2 : ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม		
2.1 สมาชิกในครัวเรือน มีจำนวน.... คน (รวมผู้ให้สัมภาษณ์)	4	
2.2 อาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์		
(1) ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	0	0.0
(2) พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	3	10.0
(3) พนักงานโรงงานอุตสาหกรรม	0	0.0
(4) รับจ้างทั่วไป (ระบุ)	5	16.7
(5) เกษตรกรรม (ระบุ)	13	43.3
(6) ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์ (ระบุ)	0	0.0
(7) ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ)	0	0.0
(8) ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)	9	30.0
รวม	30	100.0
2.3 ท่านมีปัญหาในการประกอบอาชีพในครัวเรือน หรือไม่		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
2.4 ปัจจุบันครัวเรือนของท่านมีอาชีพรอง/อาชีพเสริมหรือไม่ (ทำเพื่อเสริมรายได้อาชีพหลัก ใช้เวลาน้อยกว่า)		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
2.5 รายได้ของครัวเรือน (บาท/เดือน)		
(1) น้อยกว่า 10,000	0	0.0
(2) 10,001 – 20,000	27	90.0
(3) 20,001 – 30,000	3	10.0
(4) 30,001 – 40,000	0	0.0
(5) 40,001 – 50,000	0	0.0
(6) มากกว่า 50,001	0	0.0
(7) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0

ตารางที่ 1.7-2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	30	
2.6 รายจ่ายของครัวเรือน (บาท/เดือน)		
(1) น้อยกว่า 10,000	0	0.0
(2) 10,001 – 20,000	27	90.0
(3) 20,001 – 30,000	3	10.0
(4) 30,001 – 40,000	0	0.0
(5) 40,001 – 50,000	0	0.0
(6) มากกว่า 50,001	0	0.0
(7) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
2.7 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน		
(1) เป็นรายได้ที่แน่นอน	14	46.7
(2) เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน	16	53.3
รวม	30	100.0
2.8 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอแก่การครองชีพ/ค่าใช้จ่ายหรือไม่		
(1) เพียงพอ	29	96.7
(2) ไม่เพียงพอ แก้ไขปัญหาโดย (ระบุ)	0	0.0
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	1	3.3
รวม	30	100.0

ตารางที่ 1.7-3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	30	
ส่วนที่ 3 : ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม		
3.1 แหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้)		
(1) น้ำประปาจากประปาภูมิภาค/ประปาหมู่บ้าน	29	96.7
(2) น้ำบาดาล	1	3.3
(3) น้ำฝน	0	0.0
(4) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
3.2 ท่านมีปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้) หรือไม่		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
3.3 แหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร)		
(1) ชื้อน้ำจากตู้ น้ำดื่ม/บรรจุถัง	30	100.0
(2) น้ำจากเครื่องกรอง	0	0.0
(3) น้ำฝน	0	0.0
(4) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
3.4 ท่านมีปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร) หรือไม่		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
3.5 ในชุมชนของท่านมีปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าหรือไม่		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
3.6 ครัวเรือนของท่านมีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสียอย่างไร		
(1) ปล่อยลงท่อปล่อยน้ำสาธารณะโดยตรง	15	50.0
(2) ปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน	15	50.0
(3) ปล่อยลงแม่น้ำ/คลอง/หนองน้ำ	0	0.0
(4) ปล่อยลงบ่อพักน้ำที่ทำขึ้นเอง	0	0.0
(5) ผ่านการกรองเศษขยะก่อนกำจัด	0	0.0
(6) ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยสู่สาธารณะ	0	0.0
รวม	30	100.0

ตารางที่ 1.7-3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	30	
3.7 ครั้วเรือนของท่าน มีปัญหาด้านการจัดการและการระบายน้ำเสีย หรือไม่		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	0	0.0
รวม	30	100.0
3.8 ครั้วเรือนของท่านมีการกำจัดขยะ อย่างไร		
(1) มีรถขยะของ อบต./เทศบาล...	30	100.0
(2) ขุดหลุมฝัง	0	0.0
(3) เผา	0	0.0
(4) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
ความถี่ในการเก็บ (ครั้ง/สัปดาห์)	3	
3.9 ครั้วเรือนของท่านมีปัญหาด้านการกำจัดขยะ หรือไม่		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
3.10 ในรอบปีที่ผ่านมาคนในครั้วเรือน มีการเจ็บป่วย หรือไม่		
(1) ไม่เจ็บป่วย	27	90.0
(2) เจ็บป่วย ด้วยโรค	3	10.0
รวม	30	100.0
เจ็บป่วย ด้วยโรค (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1) โรคระบบทางเดินหายใจ เช่น หอบ หืด	0	0.0
(2) โรคปอด	0	0.0
(3) โรคเกี่ยวกับหู ตา ฟัน	0	0.0
(4) โรคผิวหนังและโรคภูมิแพ้	2	50.0
(5) โรคเกี่ยวกับหัวใจและทางเดินโลหิต	1	25.0
(6) โรคเกี่ยวกับระบบทางเดินอาหาร	0	0.0
(7) โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ (ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ)	0	0.0
(8) โรคชรา	0	0.0
(9) โรคจากการทำงาน/ประกอบอาชีพ	0	0.0
(10) ไข้หวัด	0	0.0
(11) อื่นๆ (ระบุ)	1	25.0
รวม	4	100.0

ตารางที่ 1.7-3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	30	
อื่นๆ (ระบุ)		
- โรคความดันโลหิต และเบาหวาน	1	100.0
รวม	1	100.0
3.11 เมื่อเจ็บป่วยท่านและคนในครัวเรือนเข้ารับการรักษาหรือใช้บริการสถานพยาบาลที่ใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1) โรงพยาบาลของรัฐ (ระบุ)	7	20.6
(2) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (ระบุ)	22	64.7
(3) คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (ระบุ)	0	0.0
(4) ไปเองให้หายเอง	0	0.0
(5) ซื้อยากินเอง	5	14.7
(6) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	34	100.0
3.12 ท่านคิดว่าการให้บริการสาธารณสุข/สถานพยาบาลในปัจจุบันเพียงพอหรือไม่		
(1) เพียงพอ	29	96.7
(2) ไม่เพียงพอ เนื่องจาก	0	0.0
(3) ไม่แสดงความคิดเห็น	1	3.3
รวม	30	100.0
3.13 ท่านเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคม หรือไม่		
(1) ไม่มีปัญหาด้านสังคม	30	100.0
(2) มีปัญหา	0	0.0
รวม	30	100.0

ตารางที่ 1.7-4 ข้อมูลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

ผลกระทบ/ปัญหา	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)			สาเหตุ (ร้อยละ)		
			น้อย	ปานกลาง	มาก	การสัญจรของ ยานพาหนะ	ทำอาภาศยานฯ	แหล่งที่อยู่อาศัย/ ชุมชน
1. ฝุ่นละออง	70.0 (21 ราย)	30.0 (9 ราย)		44.4 (4 ราย)	55.6 (5 ราย)	88.9 (8 ราย)	11.1 (1 ราย)	0.0
2. เสียงดังรบกวน	70.0 (21 ราย)	30.0 (9 ราย)		33.3 (3 ราย)	66.7 (6 ราย)	88.9 (8 ราย)	11.1 (1 ราย)	0.0
3. ความสั่นสะเทือน	73.3 (22 ราย)	26.7 (8 ราย)		50.0 (4 ราย)	50.0 (4 ราย)	100.0 (8 ราย)	0.0	0.0
4. กลิ่นเหม็น	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5. เขม่าควัน	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6. น้ำเสีย	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7. ขยะ	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8. การระบายน้ำ/น้ำท่วม	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9. การจราจรติดขัด	83.3 (25 ราย)	16.7 (5 ราย)	20.0 (1 ราย)	40.0 (2 ราย)	40.0 (2 ราย)	100.0 (5 ราย)	0.0	0.0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2565)

ตารางที่ 1.7-5 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยานตรัง

รายการ		ทำอากาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		30	
ส่วนที่ 4 : ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอากาศยานตรัง			
4.1	ท่านเคยทราบข้อมูลข่าวสารการพัฒนาทำอากาศยานหรือไม่		
(1)	ไม่ทราบ	0	0.0
(2)	ทราบ จาก...	30	100.0
	รวม	30	100.0
	กรณีทราบ ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1)	ป้ายประกาศ	5	8.1
(2)	เอกสาร/แผ่นพับ	7	11.3
(3)	หน่วยงานราชการ	0	0.0
(4)	เจ้าของโครงการ (กรมทำอากาศยาน)	0	0.0
(5)	ผู้นำชุมชน	5	8.1
(6)	เคยเข้าร่วมประชุมโครงการ	7	11.3
(7)	เจ้าหน้าที่ของโครงการ	11	17.7
(8)	เพื่อนบ้าน/เพื่อนร่วมงาน	27	43.5
	รวม	62	100.0
4.2	ท่านได้รับผลกระทบจากการพัฒนาทำอากาศยานหรือไม่		
4.2.1	ระยะก่อสร้าง		
(1)	ไม่ได้รับผลกระทบ	27	90.0
(2)	ได้รับผลกระทบ (ระบุ)	3	10.0
	รวม	30	100.0
	กรณีได้รับผลกระทบ (ระบุ) (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1)	ผลกระทบทางบวก (ดี) ระบุ	2	40.0
(2)	ผลกระทบทางลบ (ไม่ดี) ระบุ	3	60.0
	รวม	5	100.0
	ผลกระทบทางบวก (ดี) ระบุ		
(1)	สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	2	100.0
(2)	ไม่ระบุ	0	0.0
	รวม	2	100.0
	ผลกระทบทางลบ (ไม่ดี) ระบุ		
(1)	บ้านแตกร้าว	1	33.3
(2)	ดินหล่นบนถนน	1	33.3
(3)	ไม่ระบุ	1	33.3
	รวม	3	100.0

ตารางที่ 1.7-5 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	30	
4.2.2 ระยะดำเนินการ (เปิดให้บริการ)		
(1) ไม่ได้รับผลกระทบ	30	100.0
(2) ได้รับผลกระทบ (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
4.3 ท่านมีข้อห่วงกังวลจากการพัฒนาทำอาภาศยานหรือไม่		
4.3.1 ระยะก่อสร้าง		
(1) ไม่ได้มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)	28	93.3
(2) มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)	2	6.7
รวม	30	100.0
กรณี ไม่ได้มีข้อห่วงกังวล (ระบุ) (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1) ทำอาภาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรองรับ	18	50.0
(2) การพัฒนาทำอาภาศยานเกิดขึ้นในพื้นที่ทำอาภาศยานไม่ส่งผลกระทบต่อวิถีประจำวัน	18	50.0
(3) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	38	100.0
มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)		
(1) การเวนคืน	2	100.0
รวม	2	100.0
4.3.2 ระยะดำเนินการ (เปิดให้บริการ)		
(1) ไม่ได้มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)	30	100.0
(2) มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
กรณี ไม่ได้มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)		
(1) การสร้างรายได้ให้ชุมชน	1	3.3
(2) มีการจัดการดูแลที่ดี	1	3.3
(3) มีแหล่งประกอบอาชีพเพิ่มขึ้น	1	3.3
(4) ไม่มีผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต	10	33.3
(5) สร้างความเจริญให้ชุมชน	3	10.0
(4) สร้างรายได้ให้ชุมชน	1	3.3
(5) ไม่ระบุ	13	43.3
รวม	30	100.0
แนวทางแก้ไขลดข้อห่วงกังวล (ระบุ)		
(1) ไม่ระบุ	30	100.0
รวม	30	100.0

ตารางที่ 1.7-6 ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยานตรัง

รายการ		ท่าอากาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		30	
ส่วนที่ 5 : ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานตรัง			
5.1	การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชนหรือไม่		
(1)	ไม่มี	2	6.7
(2)	มี	28	93.3
	รวม	30	100.0
	กรณีตอบว่า “มี” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1)	มีรายได้มากขึ้น	28	29.8
(2)	เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	26	27.7
(3)	มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น	19	20.2
(4)	มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	21	22.3
(5)	อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	94	100.0
5.2	ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบันเป็นอย่างไร		
(1)	เสียงดังมากขึ้น	0	0.0
(2)	เสียงดังน้อยลง	3	10.0
(3)	ไม่เปลี่ยนแปลง	27	90.0
(4)	อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	30	100.0
5.3	ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่านมากน้อยเพียงใด		
5.3.1	<u>เครื่องบินพาณิชย์</u>		
(1)	ไม่ได้รบกวน	30	100.0
(2)	ไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน หรือ (ระบุ)	0	0.0
(3)	รู้สึกว่ารบกวน	0	0.0
	รวม	30	100.0
5.3.2	<u>เครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น</u>		
(1)	ไม่ได้รบกวน	30	100.0
(2)	ไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน หรือ (ระบุ)	0	0.0
(3)	รู้สึกว่ารบกวน	0	0.0
	รวม	30	100.0

ตารางที่ 1.7-6 ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยานตรัง

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	30	
5.4 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่		
(1) ไม่วิตกกังวล	30	100.0
(2) มีความวิตกกังวล เรื่อง (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
5.5 ปัจจุบันท่านมีแนวโน้ม หรือต้องการเปลี่ยนที่อยู่เนื่องจากมีทำอาภาศยานอยู่ใกล้ที่พักอาศัยหรือไม่		
(1) ไม่มีแนวโน้ม/ไม่ต้องการย้ายที่อยู่	30	100.0
(2) มีแนวโน้ม/ต้องการย้ายที่อยู่ เนื่องจาก	0	0.0
รวม	30	100.0
5.6 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของทำอาภาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่หรือไม่		
(1) พอใจ เนื่องจาก	30	100.0
(2) ไม่พอใจ เนื่องจาก	0	0.0
รวม	30	100.0
กรณีตอบว่า “พอใจ เนื่องจาก” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1) สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	30	26.1
(2) เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	26	22.6
(3) มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	8	7.0
(4) ราคาที่ดินสูงขึ้น	18	15.7
(5) เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	15	13.0
(6) คมนาคมสะดวก	18	15.7
(7) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	115	100.0

1.8 การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

1.8.1 วิธีการศึกษา

1) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษานิเวศวิทยาข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น เพื่อจำแนกสภาพถิ่นที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร แหล่งหลบภัย ของนกในบริเวณทำอาภาศยาน และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลจากรายงาน เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

2) วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ และมีรายละเอียด วิธีการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

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

3) การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล

การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทางภาคสนามและจากห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ และนำเสนอในประเด็นดังต่อไปนี้คือ

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

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

- ประเมินชนิดของนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

2) การประเมินอันตรายของนกต่ออากาศยาน ประยุกต์ใช้วิธีการตามแนวทางของกระทรวงขนส่งของแคนาดา (Transport Canada, 2005) ใช้วิธีตารางการประเมินความเสี่ยงเชิงคุณภาพ (Qualitative Risk Assessment Matrix) ประกอบกับประสบการณ์ของทีปรึกษาที่ใช้ในการประเมินอันตรายที่เกิดจากนกของทำอากาศยานต่างๆ เพื่อให้ได้ชนิดของสัตว์ที่มีความเสี่ยงสูงจะต้องมีมาตรการในการจัดการและควบคุมต่อไป

3) 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/} โอกาส ขอบเขตต์, 2543

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

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

- **ขนาดใหญ่ (Large)** ความยาวตั้งแต่ 76-90 เซนติเมตร เทียบเท่าได้กับห่าน เช่น นกปากห่าง (*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) นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*; Greater Coucal)
- **ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (Moderate medium)** ขนาดความยาว 31-45 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับนกพิราบ เช่น นกอิล้ำ (*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) นกกระจาบทรงครา (*Ploceus philippinus*; Baya Weaver) นกกระดัดตะโพกขาว (*Lonchura striata*; White-rumped Munia) นกกระดัดขี้หมู (*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 นกกระเต็นน้อยที่พบจากการสำรวจมีประชาน้อย และจากการวิเคราะห์พบว่าปริมาณความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการชอนอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่ตัวนกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรืออาจไม่เกิดความเสียหายเลย จึงสรุปได้ว่านกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสาเวลจากจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่าอยู่ในระดับต่ำ มีโอกาสในการชอนน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมากก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

1.8.2 ผลการศึกษา

การศึกษาสำรวจภาคสนาม ได้ดำเนินการไปในเดือนสิงหาคม 2565 โดยได้ศึกษาในพื้นที่ทำอาภาศยานตรังทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบทำอาภาศยาน มีรายละเอียด ดังนี้

1) พืชพรรณในบริเวณทำอาภาศยานตรัง

พื้นที่บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เนื่องจากสภาพพื้นที่ของทำอาภาศยานตรังโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ดอน และมีขนาดพื้นที่ไม่กว้างมากนัก รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นทำอาภาศยานเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติที่เป็นป่าละเมาะ สวนปาล์มและสวนยางพารา และปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงในบริเวณทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด และอื่นๆ ทำให้พรรณไม้ต่างๆถูกแผ้วถางลงเพื่อการก่อสร้าง และความปลอดภัยในการบิน

สำหรับในบริเวณพื้นที่เขตการบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งทั้งสองข้างในระยะ 50 ม. เป็นพื้นที่ปลูกหญ้าเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง ได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดออกไปจากพื้นที่ปลูกหญ้าข้างทางวิ่ง และในปัจจุบันได้การพัฒนาบริเวณสองข้างทางวิ่ง ลานจอด จนทำให้พืชพรรณไม้ต่างๆ หลงเหลืออยู่น้อยมาก เว้นแต่ทางด้านปลายทางวิ่ง 08 และแนวรั้วทางด้านทิศใต้ยังเป็นพื้นที่ที่รกร้างมีพรรณไม้นานาชนิด พุ่มเจริญเติบโตอยู่บ้างแต่ไม่มากนัก

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

2) ความหลากหลายของสัตว์ และนกบริเวณทำอาภาศยานตรัง

จากการสำรวจพบสัตว์ป่ารวมทั้งสิ้น 57 ชนิด จำแนกเป็น สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibian) 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptile) 10 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammal) 5 ชนิด และนก (Birds) 39 ชนิด

(1) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammal) การศึกษาได้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่โครงการจำนวน 3 ชนิด ซึ่งทั้งหมดเป็นสัตว์ที่อยู่ในอันดับสัตว์ฟันแทะ (Order Rodentia) ที่มีฟันหน้าเจริญ สัตว์ป่ากลุ่มนี้ที่รวบรวม

ความหลากหลายได้ส่วนใหญ่มีขนาดตัวเล็กและแพร่กระจายกว้างในพื้นที่เกี่ยวเนื่องกับโครงการ เพราะเป็นชนิดที่ปรับตัว
สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพนิเวศได้ดี ทำให้อาศัยและหากินในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศได้หลากหลาย โดยเฉพาะ
ตามที่รกร้างและพื้นที่เกษตรที่มีการรบกวนอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ กระรอกท้องเทา (*Callosciurus caniceps*) หนูท้องขาว
(*Rattus tanezum*) และหนูปามาเลย์ (*Rattus tiomanicus*)

(2) สัตว์เลื้อยคลาน (Reptile) การศึกษาได้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่ากลุ่มนี้ ในบริเวณพื้นที่โครงการ
จำนวน 10 ชนิด สัตว์ป่ากลุ่มนี้ มีการดำรงชีวิตแตกต่างกัน 2 ประเภท คือ (1) ดำรงชีวิตเป็นสัตว์น้ำ หรือแบบสะเทินน้ำ
สะเทินบก โดยมีพื้นที่อาศัยและหากินใกล้เคียงแหล่งน้ำ เช่น งูสายรุ้ง (*Enhydrys enhydryis*) งูไซ (*Subessor
bocourti*) ฯลฯ ด้วยเหตุนี้ การแพร่กระจายจึงสัมพันธ์กับการกระจายของแหล่งน้ำบริเวณพื้นที่เกี่ยวเนื่องกับการพัฒนา
โครงการฯ และ (2) ชนิดที่อาศัยในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศลักษณะต่างๆ หลากหลาย คือ ในพื้นที่เกษตรและบริเวณที่ตั้ง
ชุมชน เป็นพื้นที่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่องได้ดี เช่น จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) ตุ๊กแกบ้าน (*Gekko
gecko*) เป็นต้น

(3) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibian) การศึกษาได้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่ากลุ่มนี้ ในบริเวณ
พื้นที่โครงการ จำนวน 5 ชนิด สัตว์ป่ากลุ่มนี้ใช้ผิวหนังลำตัวแลกเปลี่ยนแก๊สและหายใจ (ลูกอ๊อด) ต้องอาศัยในน้ำ ทำให้
ต้องอาศัยในแหล่งน้ำหรือใกล้เคียงแหล่งน้ำ หรือในที่ที่มีความชุ่มชื้นสูงเพื่อให้ผิวหนังชุ่มชื้นอยู่เสมอ สัตว์กลุ่มนี้ที่สำรวจพบ
ในพื้นที่ เป็นกลุ่มที่อาศัยได้ทั้งแหล่งน้ำของระบบนิเวศน้ำไหลและระบบนิเวศน้ำนิ่ง ตลอดจนปรับตัวอาศัยในแหล่งน้ำ
ลักษณะต่างๆ หลากหลาย รวมถึงแหล่งน้ำในพื้นที่เกษตรและบริเวณชุมชน ได้แก่ อึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) กบ
หนอง, กบอีโม่ (*Fejervarya limnocharis*) และกบหลังขีด (*Hylarana macrodactyla*) ตลอดจนบางชนิดอาศัยอยู่บน
บก บริเวณที่มีความชุ่มชื้น ทำให้แพร่กระจายได้กว้างและรวมทั้งในพื้นที่แนวฝั่งคลอง ได้แก่ ปาดบ้าน (*Polypedates
leucomystax*) และคางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*)

(4) นก (Birds) จากการสำรวจพบนก 39 ชนิด เนื่องจากมีสภาพถิ่นอาศัย แหล่งอาหารหลากหลาย อีกทั้งอยู่ใน
พื้นที่ที่ได้รับการป้องกันในด้านความปลอดภัย ทำให้มีการรบกวนจากชาวบ้านน้อยมาก ในขณะเดียวกันความเคยชินจาก
กิจกรรมการบินที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา ทำให้นักดำรงชีวิตอยู่ในพื้นที่ทำอาภาศยานได้อย่างปลอดภัย เนื่องด้วยเหตุผล
ดังกล่าว ทำให้มีสัตว์ในชั้นนกหลากหลายถึง 39 ชนิด เป็นชนิดที่พบชุกชุมมากมี 13 ชนิด เช่น นกยางควาย (*Bubulcus
coromandus*) นกเอี้ยงสาริกา (*Acridotheres tristis*) นกกระต๊อเขียว (*Lonchura punctulata*) นกกระจอกบ้าน (*Passer
montanus*) นกปรอดหน้าขาว (*Pycnonotus goiavier*) และนกนางแอ่นบ้าน (*Hirundo rustica*) เป็นต้น ชนิดที่พบชุกชุม
ในระดับปานกลางมี 18 ชนิด เช่น นกกาเหว่า (*Copsychus saularis*) นกกาน้ำเล็ก (*Phalacrocorax niger*) นกกาน้ำเล็ก
(*Eudynamis scolopacea*) และนกกะเต็นน้อยธรรมดา (*Alcedo atthis*) เป็นต้น ชนิดที่พบชุกชุมน้อยมี 8 ชนิด เช่น
เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) และเหยี่ยวkestrel (*Falco tinnunculus*) เป็นต้น

1.8.3 การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินทำอาภาศยานตรัง

(1) โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมี
ความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกก็จะสูง มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกก็อยู่ในระดับปานกลาง และ
พฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก กล่าวคือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและ
การหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่

ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสในการชนนกค่อนข้างน้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.8.3-1

ตารางที่ 1.8.3-1 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (สิงหาคม, 2565)

(2) โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก สามารถแบ่งออกเป็น 5 ขนาด คือ ขนาดเล็กมาก (< 16 ซม.) ขนาดเล็ก (16-30 ซม.) ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (31-45 ซม.) ขนาดกลาง (46-60 ซม.) ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (61-75 ซม.) ขนาดใหญ่ (76-90 ซม.) และขนาดใหญ่มาก (>91 ซม.) โดยนกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมากหรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย ซึ่งจากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.8.3-2

ตารางที่ 1.8.3-2 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (สิงหาคม, 2565)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชน สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ดังตารางที่ 1.8.3-3 รายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 1.8.3-3 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอาภาศยานตรัง

Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	อันตรายต่ำ นกเขาใหญ่ (<i>Streptopelia chinensis</i>) นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>) นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)นก กระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	อันตรายต่ำ	อันตรายปานกลาง -
ปานกลาง	อันตรายปานกลาง -	อันตรายปานกลาง นกยางเปี้ย (<i>Egretta garzetta</i>) นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	อันตรายสูง -
สูง	อันตรายสูง -	อันตรายสูง -	อันตรายสูง -

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (สิงหาคม, 2565)

- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง 3 ชนิด ดังนี้

- นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*) ,Red-wattled Lapwing เป็นนกขนาดเล็ก (32 - 35 ซม.; 110 - 230 กรัม) เข้ามาหาอาหารและอาศัยในบริเวณทำอาภาศยานฯ บริเวณทางระบายน้ำ รวมทั้งสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และมักทำรังวางไข่ตามสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง/บริเวณปลายทางวิ่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากนกกระแตแต้แว๊ดเป็นนกที่มีประชากรเป็นจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

- นกยางเปี้ย (*Egretta garzetta*) , *Egretta garzetta* เป็นนกขนาดกลาง (46 - 56 ซม.; 250 - 510 กรัม) มีอุปนิสัยหากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางควาย กินอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ทำอาภาศยาน หากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอาภาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร

- นกยางควาย (*Bubulcus coromandus*), Eastern Cattle Egret เป็นนกขนาดกลาง (46 - 56 ซม.; 250 - 510 กรัม) มีอุปนิสัยหากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางเปี้ย โดยมีอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ทำอาภาศยาน โดยมากจะหากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง ด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอาภาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร

- ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง 3 ชนิด

- นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*)
- นกพิราบป่า (*Columba livia*)
- นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*)

1.9 การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ของทำอากาศยานตรัง ประจำปี 2565 ครั้งที่ 2 ที่ปรึกษาจะดำเนินการโดยใช้วิธีการประเมินค่าระดับเสียง (NEF) จากอากาศยานโดยแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.9.1 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

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

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 ควรติดตั้งอุปกรณ์เสียงรบกวน
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 ศิวารุช, 2549)
- คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ใช้ค่า NEF เป็นหลัก ในการพิจารณาระดับของผลกระทบและพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบมาโดยต่อเนื่อง ส่วนค่า Ldn, Leq หรือค่าพารามิเตอร์อื่น ๆ นั้น ในเรื่องของการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของบริเวณหรือพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบยังไม่มีกำหนดหรือระบุวิธีการแนวทางที่ชัดเจน จึงยังไม่นำมาใช้กันมากนัก โดยได้นำมาใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาเพียงบางครั้งเท่านั้น

2) เครื่องมือในการการจัดทำแผนที่เส้นเสียง

ในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานใช้โปรแกรมที่ใช้ในการประเมินผลกระทบ คือ “AEDT (Aviation Environmental Design Tool) version 3e ” ผลิตโดย U.S. Department of Transportation Federal Aviation เป็นแบบจำลองที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยอมรับ โดยข้อมูลนำเข้าแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Aviation Environmental Design Tool) ประกอบด้วย

- ลักษณะทางกายภาพของสนามบิน ได้แก่ พิกัดที่ตั้งของท่าอากาศยาน
- ทิศทางการขึ้น-ลงของอากาศยาน
- เที่ยวบินเฉลี่ย เป็นจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยใน 1 วัน จากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการบินในรอบ 1 ปี
- ชนิดของเครื่องบิน ใช้แหล่งข้อมูลของเครื่องบินมาจาก EUROCONTROL Base of Aircraft Data (BADA)

ผลที่ได้จากการจำลองด้วยระบบคอมพิวเตอร์ จะออกมาในลักษณะเส้นเสียง (Arie van der Eijk, 2018) และนำเสนอในรูปแบบของหน่วยการประเมินผลกระทบที่กำหนดเป็นมาตรฐาน 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 1.9.1-1 และข้อมูลที่ใช้นำเข้าในแบบจำลอง มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 1.9.1-1 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. นันทนาการกลางแจ้ง	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

1.9.2 การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

1) การใช้หัวทางวิ่ง

ทางวิ่งของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีวางตัวในทิศทาง 04 องศา พิกัดหัวทางวิ่ง 09° 07' 22" N, 99° 07' 34" E และทิศทาง 22 องศา พิกัดหัวทางวิ่ง 09° 08' 33" N, 99° 08' 42" E ตามลำดับ ระดับความสูงของ Runway 6 เมตรเทียบกับระดับน้ำทะเลปานกลาง (ม.รทก.) ตาม Aeronautical Information publication of Thailand (AIP THAILAND) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

2) เส้นทางการบินขึ้น-ลง (Track)

ทิศทางการบินขึ้น-ลง ของอากาศยาน จากข้อมูลสถิติการขึ้นลงของอากาศยานภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ช่วงเดือนธันวาคม 2564 และเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2565 ดังนี้

หัวทางวิ่ง 04	สัดส่วนการบินขึ้น ร้อยละ 0
	สัดส่วนการบินลง ร้อยละ 0
หัวทางวิ่ง 22	สัดส่วนการบินขึ้น ร้อยละ 100
	สัดส่วนการบินลง ร้อยละ 100

3) ช่วงเวลาที่ทำการบิน

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

4) สถิติการให้บริการของอากาศยาน

สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของอากาศยานในช่วงเดือนธันวาคม 2564 และเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2565 ของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังตารางที่ 1.9.2-1

5) แหล่งกำเนิดเสียง

รวบรวมสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สอดคล้องกับกำหนดการส่งรายงานตามข้อกำหนดในสัญญาจ้าง ที่ปรึกษาจึงจำเป็นต้องใช้สถิติเที่ยวบินย้อนหลังช่วงเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2564 เป็นตัวแทนสถิติเที่ยวบินสูงสุดของเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2565 มาร่วมพิจารณาจำนวนเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินในรอบ 6 เดือน ของท่าอากาศยาน ดังแสดงในตารางที่ 1.9.2-2

ตารางที่ 1.9.2-1 สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีในช่วงเดือนธันวาคม 2564 และเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2565

เดือน	เที่ยวบิน (Movement)		ผู้โดยสาร (Passengers)	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
มิถุนายน 2565	304	304	44,296	46,658
กรกฎาคม 2565	376	376	54,595	52,790
สิงหาคม 2565	367	367	53,305	55,226
กันยายน 2565	367	367	47,663	47,594
ตุลาคม 2565	434	434	60,585	61,373
พฤศจิกายน 2565	371	371	54,090	52,021
ธันวาคม 2565	268	268	38,271	35,662
รวม	2,487	2,487	352,805	351,324
เฉลี่ยต่อเดือน	83	83	11,760	11,711
เฉลี่ยต่อวัน	12	12	1,649	1,642

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

หมายเหตุ : เฉพาะเที่ยวบินพาณิชย์

จากสถิติเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ในช่วงเดือนธันวาคม 2564 และเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2565 รวมทั้งสิ้นจำนวน 5,246 เที่ยวบิน โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 10 ตุลาคม 2565 จำนวน 40 เที่ยวบิน อย่างไรก็ตามในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ AEDT ที่ปรึกษาจะใช้ชนิดของอากาศยานและการคำนวณเที่ยวบินเฉลี่ย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.9.2-2

ตารางที่ 1.9.2-2 ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ชนิดอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเดือนมิ.ย.- พ.ย. 2565 และ ธ.ค. 2564 (เที่ยว)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ในช่วงเดือนมิ.ย.- พ.ย. 2565 และ ธ.ค. 2564 (เที่ยว/วัน)
Airbus 320	2,604	12
Airbus 321	390	2
Boeing 737-800	1,752	8
Boeing 737-900	139	1
C-172	106	1
C-152	97	1
รวม	5,088	25

ที่มา : ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี, ธันวาคม 2565

หมายเหตุ : ข้อมูลเจ้าแบบจำลองใช้เฉพาะอากาศยานพาณิชย์ ผีบิน ผ่นหลวง และเฮลิคอปเตอร์ ไม่รวมอากาศยานที่ใช้ทางการทหาร
 จำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 10 ตุลาคม 2565 จำนวน 40 เที่ยวบิน

6) ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน

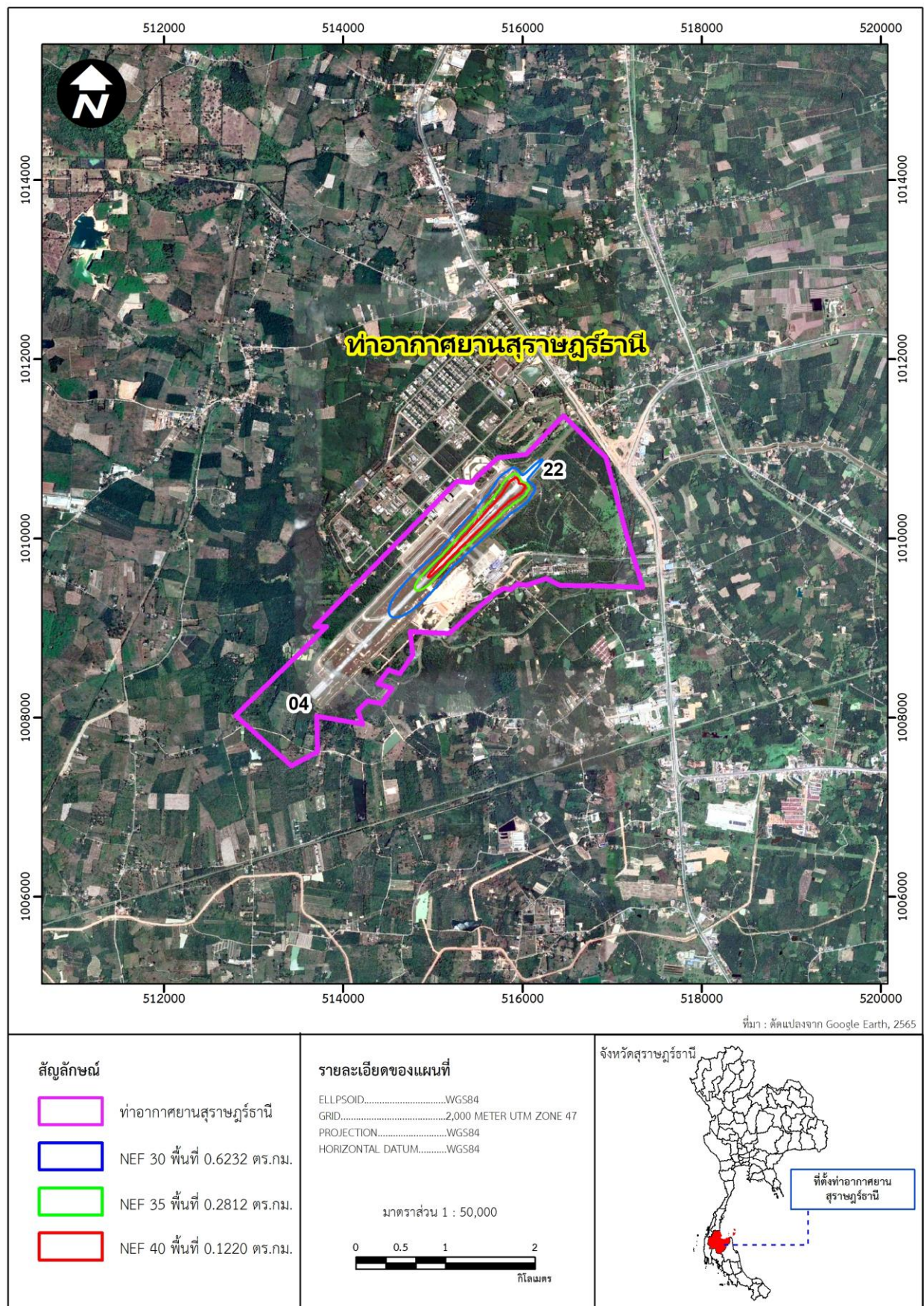
จากการประเมินเสียงจากอากาศยานเฉลี่ยในช่วงเดือนมิถุนายน-ธันวาคม 2565 พบว่า ระดับเส้นเสียง (NEF) 30-40 ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน ดังรูปที่ 1.9.2-1 รายละเอียดดังนี้

แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ 0.6232 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน สุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ 0.2812 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน สุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ 0.1220 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน สุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

เมื่อพิจารณาตามแนวทางของ ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเส้นเสียง NEF ต่างๆ (ตารางที่ 3.9.1-1) พบว่า ระดับเส้นเสียง NEF 30-40 อยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังนั้นการดำเนินการของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการ



รูปที่ 1.9.2-1 ระดับเสียง (NEF) ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ช่วงเดือน มิ.ย- ธ.ค. 64

1.10 คู่มือและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

1.10.1 หลักการและเหตุผล

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง ประกอบด้วย ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2565 พิจารณาจากผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการ และที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน หรือรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดทำอาภาศยาน ทั้งนี้ จากการตรวจสอบการดำเนินงานของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่า มีมาตรการบางส่วนที่ทำอาภาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วน และมีบางมาตรการจำเป็นต้องมีการปรับปรุงให้มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.10.2 สรุปผลการตรวจสอบการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ทำอาภาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วน

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่ามีมาตรการบางประเด็นที่ทำอาภาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วน แสดงดังตารางที่ 1.10.2-1

ตารางที่ 1.10.2-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน

ทำอาภาศยาน	สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
1. ทำอาภาศยานกระบี่	- ดำเนินการหรือว่าจ้างคณะทำงานชุดที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ จังหวัดกระบี่ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 หรือองค์กรท้องถิ่น รวมทั้งองค์กรเอกชน เป็นต้น	- กรมทำอาภาศยานได้ดำเนินการจ้าง บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมประจำปี 2565 ตามสัญญาเลขที่ ทท 16/2565 ลงวันที่ 21 มกราคม 2565 - ยังไม่มีดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ จังหวัดกระบี่ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 หรือองค์กรท้องถิ่น และองค์กรเอกชน
2. ทำอาภาศยานตรัง	- ไม่มี	- ไม่มี
3. ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	- หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ และ/หรือมีมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดในด้านเนื้อหาของรายงานที่ได้ให้ความเห็นชอบ ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการให้ความเห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง - ติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมันเพื่อรองรับน้ำทิ้งจากบ้านพักพนักงาน โดยปริมาตรบ่อดักไขมันที่ต้องการมากกว่า 2.0 ลบ.ม. จำนวน 4 บ่อ	- ปัจจุบันทำอาภาศยานมีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร และการขยายลานจอดอาภาศยาน ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 - ข้อเสนอแนะ : กรมทำอาภาศยานควรเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/หน่วยงานอนุญาตให้ความเห็นชอบ - บ้านพักพนักงานในแต่ละหลังไม่ได้มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน แต่เจ้าหน้าที่ที่อาศัยอยู่ในบ้านพักจะทำการคัดแยกขยะและเศษอาหารต่างๆ - ข้อเสนอแนะ : ให้ทำอาภาศยานดำเนินการติดตั้งตะแกรงดักขยะ เพื่อลดการอุดตันของรางระบายน้ำ

ตารางที่ 1.10.2-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)

ทำอาภาศยาน	สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
4. ทำอาภาศยานระนอง	- จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทำอาภาศยาน กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อควบคุมการขยายตัวเมืองให้สอดคล้องกับผังเมือง	- ให้ทำอาภาศยานดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าว
5. ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	- หากพบว่าการก่อสร้างและดำเนินการโครงการทำให้มีผลกระทบมีต่อสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทำอาภาศยาน รวมทั้งบริษัทผู้รับจ้าง ออกแบบก่อสร้างจะต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อให้ข้อเสนอแนะหรือร่วมกันพิจารณาหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป	- การดำเนินการที่ผ่านมาของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช ได้รับการร้องเรียนจากโรงเรียนเทศบาลตำบลท่าแพ เรื่องผลกระทบจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของเครื่องบิน ทำให้หลังอาคารเรียนพังเสียหาย - เบื้องต้นเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยานได้ลงพื้นที่เพื่อทำความเข้าใจ และนำเรื่องร้องเรียนดังกล่าวเสนอกรมทำอาภาศยานเพื่อดำเนินการแก้ไขต่อไป
	- หากกรมทำอาภาศยาน จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ หรือที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้กำหนดไว้ตามที่ได้รับความเห็นชอบรายงานฯ นั้น กรมทำอาภาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	- ปัจจุบันทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการจากรายงานที่ได้เสนอไว้ 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 - กรมทำอาภาศยาน ควรจัดทำรายงานเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลง - อย่างไรก็ตาม กรมทำอาภาศยานได้มีการจัดทำรายงานเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเสนอต่อ สม. ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณา

ตารางที่ 1.10.2-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)

ทำอาภาศยาน	สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
6. ทำอาภาศยานชุมพร	- ไม่มี	- ไม่มี
7. ทำอาภาศยานนราธิวาส	<p>- จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทำอาภาศยาน และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทน กรมทำอาภาศยาน สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนราธิวาส สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <p>- ให้กรมทำอาภาศยาน ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้วให้เสนอหน่วยงานกำกับ</p>	<p>- ในปีงบประมาณ 2565 กรมทำอาภาศยานได้มอบหมายให้บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยเป็นผู้แทนเจ้าหน้าที่จากสำนักพัฒนาทำอาภาศยานของกรมทำอาภาศยาน เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <p>ข้อเสนอแนะ</p> <p>- ควรแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทน กรมทำอาภาศยาน สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนราธิวาส สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) ให้สอดคล้องกับมาตรการ</p> <p>- ปัจจุบันทำอาภาศยานมีโครงการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังใหม่) จัดเป็นการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่อาจกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ</p> <p>ข้อเสนอแนะ</p> <p>- กรมทำอาภาศยานควรจัดทำและเสนอรายงานการปรับปรุงแก้ไขและวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอหน่วยงานอนุญาติ พิจารณาก่อนดำเนินการ</p>

ตารางที่ 1.10.2-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)

ทำอาภาศยาน	สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
	<p>ตามกฎหมายในพื้นที่และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้นกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขและวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ</p>	
	<p>- ปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดแนวสองข้างทางวังให้สามารถระบายน้ำได้เร็วขึ้น ไม่มีน้ำท่วมขังในคูระบาย</p>	<p>- การสำรวจพบว่า รางระบายน้ำ B มีการชำรุด รอยร้าว รอยแตก - รางระบายน้ำด้านหัวทางวัง 20 มีน้ำท่วมขังในคูระบายโดยเฉพาะเมื่อมีฝนตกหนักต่อเนื่อง เนื่องจากกรมทางหลวงมีการขยายปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4136 และได้ปิดท่อระบายน้ำที่ทำอาภาศยานใช้เป็นช่องทางระบายน้ำจากรางระบายน้ำของทำอาภาศยานออกสู่ภายนอก ทำให้น้ำในรางระบายสูงช่วงฝนตกติดต่อกัน</p>
	<p>- จัดหาฝาปิดภาชนะรองรับขยะ</p>	<p>- ภาชนะรองรับขยะบ้านพักเจ้าหน้าที่ไม่มีฝาปิด ข้อเสนอแนะ - ดำเนินการจัดหาฝาปิดภาชนะรองรับขยะให้ครบ เพื่อป้องกันไม่ให้สัตว์ชนิดต่างๆ เข้ามาหาอาหาร</p>
8. ทำอาภาศยานหัวหิน	<p>- หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด วัตถุประสงค์ กิจกรรมต่อเนื่องหรือมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- ซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดในเนื้อหาของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในมาตรการลดผลกระทบด้านเสียง กรมทำอาภาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง</p>	<p>- ปัจจุบันทำอาภาศยานหัวหินมีการก่อสร้างเพื่อขยายความกว้างไหล่ทางวังให้สอดคล้องตามมาตรฐานความปลอดภัยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด จากเดิม 35 เมตร เป็นความกว้าง 45 เมตร ข้อเสนอแนะ - กรมทำอาภาศยานควรจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเสนอหน่วยงานอนุญาตและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบต่อไป</p>
9. ทำอาภาศยานเบตง	<p>- ไม่มี</p>	<p>- ไม่มี</p>

1.10.3 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

จากผลการตรวจสอบ พบว่ามาตรการส่วนใหญ่ที่ทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง สามารถดำเนินการได้อย่างครบถ้วน แต่มีบางมาตรการที่ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างครบถ้วน และเพื่อให้การดำเนินงานของแต่ละทำอาภาศยานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ปรึกษาจึงเสนอแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- แผนการจัดทำรายงานผลปฏิบัติการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์
- แผนการประชาสัมพันธ์ผลกระทบจากการดำเนินงานของทำอาภาศยานด้านเสียงและเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
- แผนการตรวจสอบระบบระบายน้ำ
- แผนการจัดการขยะมูลฝอย
- แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย
- แผนการปรับเปลี่ยนและปรับปรุงเงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.10.3.1 แผนการจัดทำรายงานผลปฏิบัติการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(1.1) **หลักการและเหตุผลกรมทำอาภาศยาน** ภายหลังจากโครงการผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้แจ้งมติความเห็นชอบต่อกรมทำอาภาศยานให้ดำเนินการต่อไป สิ่งที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การปฏิบัติตามเงื่อนไขและมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำทิ้ง และการสำรวจทัศนคติของชุมชนโดยรอบทำอาภาศยาน เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการดำเนินงานของทำอาภาศยานเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ทำอาภาศยาน

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

(1.3) **หน่วยงานรับผิดชอบ** กรมทำอาภาศยาน

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

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

(1.6) **ระยะดำเนินการ** ตลอดการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

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

1.10.3.2 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

(1.1) หลักการและเหตุผล

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

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

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

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

ที่มา : Handbook of Noise Assessment (1975)

หากพิจารณาตามแนวทางของ International Civil Aviation Organization : ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเสียง NEF ต่างๆ ดังนี้ (ตารางที่ 1.10.3.2-1)

- NEF น้อยกว่า 30: ภายในพื้นที่บริเวณนี้เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินทั่วไป รวมทั้งที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นต่ำ
- NEF 30-40: ภายในพื้นที่บริเวณนี้เสียงจากอากาศจะก่อให้เกิดเสียงรบกวนบ้างที่พักอาศัยในบริเวณนี้ควรมีวัสดุป้องกันเสียง หรือควรมีระบบปรับอากาศสำหรับอาคารหรือบ้านพักอาศัย

- NEF 40 ขึ้นไป: ภายในพื้นที่บริเวณนี้เสี่ยงจากอากาศยานจะก่อให้เกิดเสียงรบกวนอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย และสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ อาทิ โรงเรียน โรงพยาบาล เป็นต้น

ตารางที่ 1.10.3.2-1 แนวทางการใช้ที่ดินของ ICAO

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

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

หมายเหตุ : (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

(1.2) วัตถุประสงค์

- เพื่อใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในการคาดการณ์ระดับเสียงจากทำอากาศยานต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน

- เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขผลกระทบด้านเสียงจากทำอากาศยาน

(1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอากาศยาน

(1.4) พื้นที่ปฏิบัติการ ทำอากาศยานและชุมชนโดยรอบ

(1.5) วิธีการดำเนินงาน ทำการรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้เพื่อนำเข้าแบบจำลอง

- การจัดเตรียมแผนที่และค่าพิกัดของทำอากาศยาน

- รวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพของทำอากาศยาน เช่น ขอบเขตพื้นที่ ระดับความสูง อุณหภูมิทำอากาศยาน เป็นต้น

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

(1.6) ระยะดำเนินการ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดการดำเนินการทำอากาศยาน

(1.7) งบประมาณ 350,000 บาท/ครั้ง

1.10.3.3 แผนการประชาสัมพันธ์ผลกระทบจากการดำเนินงานของทำอาภาศยานด้านเสียงและเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

(1.1) หลักการและเหตุผล

ที่ตั้งทำอาภาศยานส่วนใหญ่จะถูกล้อมรอบโดยแหล่งชุมชน แม้ว่าในช่วงเริ่มต้นโครงการจะเลือกพื้นที่ที่อยู่ห่างไกลจากพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ส่วนใหญ่แล้วมีแนวโน้มว่าจะมีการพัฒนาชุมชนขยายตัวเข้าใกล้ทำอาภาศยานมากขึ้น ด้วยพื้นที่โดยรอบทำอาภาศยานจะต้องถูกควบคุมความสูงของอาคารสิ่งปลูกสร้างตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ จึงจำเป็นต้องควบคุมการใช้ที่ดินโดยรอบทำอาภาศยาน นอกจากนี้บริเวณหัว-ท้ายทางวิ่งและพื้นที่ที่อยู่บริเวณแนวขึ้น-ลงของการบินอาจจะได้รับผลกระทบด้านเสียง การประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับประชาชนโดยรอบทำอาภาศยานจึงมีความจำเป็น

(1.2) วัตถุประสงค์

- เพื่อกำหนดแผนการควบคุมการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและพื้นที่ที่อยู่ในแนวเส้นเสียง NEF
- เพื่อประชาสัมพันธ์ ทำความเข้าใจกับชุมชนโดยรอบทำอาภาศยานเกี่ยวกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และผลกระทบจากการดำเนินงานของทำอาภาศยานโดยเฉพาะด้านเสียง

(1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอาภาศยาน

พื้นที่ปฏิบัติการ ภายในพื้นที่ทำอาภาศยานและชุมชนที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

(1.4) วิธีการดำเนินงาน

- จัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ข้อกำหนดการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและแนวเส้นเสียง NEF แล้วนำมาแจกจ่ายให้กับชุมชนที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
- จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และแผนที่แสดงแนวเส้นเสียง NEF ติดตั้งบริเวณชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าว
- จัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์การดำเนินงานตามมาตรการต่างๆรวมถึงแสดงผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาแจกจ่ายให้กับชุมชนที่อาศัยโดยรอบทำอาภาศยาน
- ประสานงานกับสำนักโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เพื่อแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและแนวเส้น NEF รวมทั้งข้อกำหนดการใช้ที่ดิน เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำผังเมือง

(1.5) ระยะดำเนินการ ตลอดการดำเนินการทำอาภาศยาน

(1.6) งบประมาณ 35,000 บาทต่อชุมชน

1.10.3.4 แผนการตรวจสอบระบบระบายน้ำ

(1.1) หลักการและเหตุผล

จากการสำรวจภาคสนามในปี 2565 พบว่า ระบบระบายน้ำของทำอาภาศยานที่ทำการศึกษาล้วนใหญ่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมและมีตะกอนดินสะสม จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในทำอาภาศยานบางแห่ง พบว่าไม่มีการขุดลอกทางระบายน้ำมาเป็นเวลานานเนื่องจากขาดงบประมาณในการดำเนินงาน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของทำอาภาศยานว่ามีปัญหาในการระบายน้ำหรือไม่

(1.2) วัตถุประสงค์

เพื่อทำการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากมีตะกอนดินสะสม หรือวัชพืชขึ้นปกคลุมบริเวณทางระบายน้ำภายในทำอาภาศยานให้เตรียมการขุดลอก

(1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอาภาศยาน

(1.4) พื้นที่ปฏิบัติการ ระบบระบายน้ำภายในทำอาภาศยานและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

(1.5) วิธีการดำเนินงาน

ดำเนินการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากพบว่ามีตะกอนดินสะสม วัชพืชขึ้นปกคลุม และรางระบายน้ำไม่สามารถระบายได้ ให้ขุดลอกทางระบายน้ำภายในทำอาภาศยานโดยใช้เครื่องจักรกล ได้แก่ รถแบ็คโฮ รถขุดดิน และแรงงานคน อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่ามีตะกอนสะสมในรางระบายน้ำ 1/3 ของรางระบายน้ำ

(1.6) ระยะดำเนินการ ตลอดการดำเนินการทำอาภาศยาน

(1.7) งบประมาณ ครั้งละ 150,000 บาท

1.10.3.5 แผนการจัดการขยะมูลฝอย

(1.1) หลักการและเหตุผล

ภายในทำอาภาศยานแต่ละแห่งได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะวางกระจายทั่วไปภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน ส่วนใหญ่รองรับขยะมูลฝอยทั่วไปและขยะจำพวกเศษอาหาร กรมทำอาภาศยานกำหนดให้ทางอาภาศยานแต่ละแห่งจัดสร้างอาคารที่พักขยะ แต่แบบอาคารที่ทำการก่อสร้างจะมีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละทำอาภาศยาน จากการตรวจสอบในภาคสนามที่พบว่าหลายแห่งที่ไม่มีการจัดเก็บขยะที่ดีพอทำให้มีเศษขยะกองสะสมด้านข้างที่พักขยะและบางแห่งมีการกองขยะทิ้งไว้โดยไม่มีการจัดเก็บ ดังนั้นหากไม่มีการดูแลความสะอาดโดยรอบอาคารที่พักขยะอาจกลายเป็นแหล่งดึงดูดแมลงและนกให้เข้ามาหากินได้

(1.2) วัตถุประสงค์

เพื่อรักษาความสะอาดของอาคารที่พักขยะและป้องกันการเป็นแหล่งที่หากินของแมลงและนก

(1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอาภาศยาน

(1.4) พื้นที่ปฏิบัติการ อาคารที่พักขยะ/จุดรวบรวมขยะ

(1.5) วิธีการดำเนินงาน

การดูแลอาคารที่พักขยะภายในทำอาภาศยาน สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่ยังไม่ได้ก่อสร้างอาคารที่พักขยะในกรณีที่มีการก่อสร้างอาคารที่พักยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง ให้เจ้าหน้าที่ประจำทำอาภาศยานจัดหาวัสดุที่สามารถนำมาที่พักขยะชั่วคราว โดยจะต้องมีหลังคาปิดคลุมกองขยะเหล่านี้เพื่อไม่ให้โดนน้ำฝน ซึ่งจะก่อให้เกิดกลิ่นอันที่ไม่น่าพึงพอใจได้ ด้านข้างของอาคารที่พักขยะชั่วคราวให้ติดตะแกรงไว้ทั้ง 2 ด้าน เพื่อให้มีอากาศหมุนเวียนถ่ายเทตลอด
- ภายในอาคารที่พักขยะชั่วคราว จะต้องแบ่งพื้นที่สำหรับขยะมูลฝอยทั่วไป และขยะจำพวกเศษอาหาร ในบริเวณพื้นที่รองรับขยะมูลฝอยทั่วไปจะต้องมีถังขยะขนาด 200 ลิตร วางอย่างน้อยจำนวน 4 ถัง เพื่อรองรับขยะทั่วไปให้เพียงพอ นอกจากนี้จะต้องมีภาชนะรองรับขยะอันตรายเช่น หลอดไฟ ถ่านและแบตเตอรี่ เป็นต้น เพื่อรวบรวมและนำส่งสถานที่ที่กำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป สำหรับห้องพักขยะเปียก ให้ดำเนินการทำความสะอาดที่พักขยะชั่วคราวเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง
- หากเมื่อการก่อสร้างอาคารที่พักขยะแล้วเสร็จ ให้เคลื่อนย้ายภาชนะรองรับขยะที่ตั้งอยู่ในที่พักขยะชั่วคราวไว้ในอาคารที่พักแห่งใหม่ และให้ทำการรื้อถอนที่พักขยะชั่วคราวและดำเนินการปรับสภาพพื้นดินเพื่อป้องกันเชื้อโรค โดยใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว
- ทำการคัดแยกประเภทของขยะก่อนที่นำมารวบรวมไว้ในห้องอาคารที่พักขยะ โดยส่วนใหญ่ขยะที่เกิดขึ้นในทำอาภาศยานเป็นขยะประเภทขยะเศษอาหารและขยะที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น พลาสติกใส่อาหาร/ขนม เปลือกลูกอม เป็นต้น นอกจากนี้ขยะอันตรายจำพวก หลอดไฟ ถ่านและแบตเตอรี่ ซึ่งยังไม่มีภาชนะรองรับขยะจำพวกนี้ ดังนั้นภายในอาคารที่พักขยะควรเพิ่มภาชนะรองรับขยะอันตรายเพื่อทำการรวบรวมและนำส่งสถานที่ที่กำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป
- ห้องพักขยะเปียก ให้ทำความสะอาดเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง
- ให้ทำการบันทึกปริมาณขยะที่ทำการจัดเก็บในแต่ละครั้งเพื่อดูแนวโน้มปริมาณขยะหากพบว่ามีปริมาณเพิ่มมากขึ้นจะได้จัดเตรียมถังขยะหรือเพิ่มขนาดของอาคารที่พักขยะให้เพียงพอกับปริมาณขยะที่จะเกิดขึ้น ตัวอย่างแบบบันทึกปริมาณขยะแสดงดังตารางที่ 1.10.3.5-1
- กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมการทิ้งขยะให้เรียบร้อยไม่ให้กระจายออกนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร

(1.6) ระยะดำเนินการ ตลอดระยะดำเนินการ

(1.7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของทำอาภาศยาน

[illegible]

1.10.3.6 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย

(1.1) **หลักการและเหตุผล** น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในทำอาภาศยานส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ห้องสุขาของผู้เข้ามาใช้บริการ ผู้ประกอบการร้านค้า รวมถึงน้ำทิ้งที่เกิดจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ประจำแต่ละทำอาภาศยานน้ำเสียที่เกิดขึ้นทั้งหมดจะถูกรวบรวมลงในระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อทำการปรับปรุงคุณภาพน้ำทิ้งให้มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

โดยทั่วไปทำอาภาศยานได้ทำการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้งนี้ประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียขึ้นอยู่กับ

- ค่าอัตราส่วนอาหารต่อปริมาณจุลินทรีย์ในระบบ ปริมาณตะกอนจุลินทรีย์ในถังเติมอากาศที่จะทำงานได้ดีนั้น ต้องมีปริมาณอาหารที่พอเหมาะ

- ระยะเวลาที่น้ำเสียอยู่ในถังเติมอากาศ ขนาดของถังเติมอากาศสามารถส่งผลต่อระยะเวลาการพักน้ำ ระบบที่มีระยะเวลากักเก็บที่เหมาะสมจะช่วยให้จุลินทรีย์สามารถย่อยสลายสารอินทรีย์ได้จนถึงที่สุด

- อายุตะกอน หากมีการสะสมอยู่ในระบบบำบัดน้ำเสียมากเกินไป จะก่อให้เกิดตะกอนส่วนเกินในระบบ

นอกจากนี้ การตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียสามารถสังเกตได้ด้วยจาก

- สี สีของตะกอนแรงในถังเติมอากาศควรเป็นสีน้ำตาลเข้มคล้ายสีซีอิ๊วโกแลต ถ้าตะกอนสีคล้ำอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ

- กลิ่น ระบบที่ได้รับการดูแลที่ถูกต้องจะต้องไม่มีกลิ่นเหม็น จะมีเพียงกลิ่นอับๆ ถ้าตะกอนมีสีดำและกลิ่นเน่าอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ

(1.2) **วัตถุประสงค์** เพื่อเป็นการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียภายในทำอาภาศยานให้มีประสิทธิภาพ

(1.3) **หน่วยงานรับผิดชอบ** กรมท่าอากาศยาน

(1.4) **พื้นที่ปฏิบัติการ** ระบบบำบัดน้ำเสียภายในทำอาภาศยาน

(1.5) **วิธีการดำเนินงาน** สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียจะต้องศึกษาและเรียนรู้ระบบบำบัดน้ำเสีย โดยให้บริษัทผู้แทนจำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสียอบรมและแนะนำแก่เจ้าหน้าที่

- จัดทำแผนการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของทำอาภาศยาน ดังนี้

- ทำการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของทำอาภาศยาน เพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ตรวจสอบอุปกรณ์ต่างๆ ว่าอยู่ในสภาพการใช้งานได้ตามปกติหรือไม่ รวมทั้งดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ตรวจสอบหากพบชำรุดหรือมีประสิทธิภาพการทำงานต่ำ

- ดำเนินการล้างทำความสะอาดระบบอย่างน้อย 1 ปี/ครั้ง เพื่อทำการล้างทำความสะอาดตัวกลาง ถือเป็นการลดการอุดตันของตัวกลาง และดำเนินสูบล้างตะกอนอย่างน้อย 1 ครั้ง/ปี

- ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง โดยทำการตรวจสอบตามดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งตามที่กำหนดในรายงานฯ ของแต่ละทำอาภาศยาน

○ จัดทำแบบบันทึกรายละเอียดของสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกเดือน เพื่อตรวจสอบสอดคล้องกับปริมาณน้ำเข้าระบบบำบัดน้ำเสียกับความสามารถในการรองรับน้ำเสียที่ระบบ ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสีย แสดงดังตารางที่ 1.10.3.6-1

(1.6) ระยะดำเนินการ ตลอดระยะดำเนินการ

(1.7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของทำอาภาศยาน

1.10.3.7 แผนการปรับเปลี่ยนและปรับปรุงเงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่า มีมาตรการฯ ที่สมควรมีการปรับปรุง หรือขอยกเลิกมาตรการบางมาตรการให้มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานต่อไป

การยื่นขอยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขมาตรการที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากกรมทำอาภาศยานมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมอื่นๆ ของแต่ละ ทำอาภาศยาน กรมทำอาภาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงรวมทั้งเงื่อนไขมาตรการที่ต้องการ ยกเลิกหรือปรับปรุง ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินการเสนอต่อ คณะกรรมการผู้ชำนาญการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและอากาศให้ความเห็นชอบก่อนการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 1.10.3.6-1 ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย

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

1.11 การอบรมด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยาน

1.11.1 หลักการและเหตุผล

การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของทำอาภาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ปรึกษาได้ดำเนินการจัดอบรมให้กับบุคลากรของทำอาภาศยานที่เกี่ยวข้องตามข้อกำหนดการจ้างงาน (TOR) ภายใต้งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2565 โดยจัดขึ้นระหว่างวันที่ 15 สิงหาคม 2565 ถึงวันที่ 1 กันยายน 2565 เพื่อสร้างความเข้าใจในการจัดการสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวม 9 แห่ง รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนจึงกำหนดให้มี “การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมทำอาภาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน” ขึ้นเพื่อเสริมสร้างความรู้ให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้มีความเข้าใจ และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ รายละเอียดดังนี้

1.11.2 วัตถุประสงค์

- (1) เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม
- (2) เพื่อให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องมีความเข้าใจผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลักของทำอาภาศยาน
- (3) เพื่อสร้างความเข้าใจในการดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- (4) เพื่อรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.11.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาจะจัดการอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบินให้กับเจ้าหน้าที่กรมทำอาภาศยาน หลังจากได้ดำเนินการตรวจสอบมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของแต่ละทำอาภาศยาน และตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ จากห้องปฏิบัติการ สำนวนนิเวศวิทยาบกและประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงจากกิจกรรมของอาภาศยานต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบันเสร็จเรียบร้อยแล้ว

โดยดำเนินการแยกจัดอบรมในแต่ละทำอาภาศยาน โดยขอความอนุเคราะห์สถานที่/ห้องประชุมในการจัดการอบรมจากทำอาภาศยานต่างๆ ทั้ง 9 แห่ง มีกำหนดการดังนี้

กำหนดการจัดอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน

ทำอาภาศยาน	กำหนดการ
1. ทำอาภาศยานระนอง	วันจันทร์ที่ 15 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30-15.30 น.
2. ทำอาภาศยานกระบี่	วันอังคารที่ 16 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30-15.30 น.
3. ทำอาภาศยานตรัง	วันพุธที่ 17 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30-15.30 น.
4. ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	วันพฤหัสบดีที่ 18 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30-15.30 น.
5. ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	วันศุกร์ที่ 19 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30-15.30 น.
6. ทำอาภาศยานชุมพร	วันจันทร์ที่ 22 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30-15.30 น.
7. ทำอาภาศยานหัวหิน	วันอังคารที่ 23 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30-15.30 น.
8. ทำอาภาศยานเบตง	วันพุธที่ 31 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30-15.30 น.
9. ทำอาภาศยานนราธิวาส	วันพฤหัสบดีที่ 1 กันยายน 2565 เวลา 08.30-15.30 น.

1.11.4 กลุ่มเป้าหมาย

- ทำอาภาศยานละ 10 ท่าน ประกอบด้วย
 - ผู้อำนวยการทำอาภาศยาน
 - หัวหน้ากลุ่มงานต่างๆ
 - ผู้ดูแลสนามบิน
 - เจ้าหน้าที่ของทำอาภาศยานที่เกี่ยวข้อง

1.11.5 สถานที่

- ห้องประชุมของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง

1.11.6 สื่อ อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้

- สไลด์ประกอบการบรรยาย
- เอกสารสรุปโครงการ
- แบบประเมินผลภายหลังการประชุม

1.11.7 ข้อมูลที่จะนำเสนอ

เนื้อหาในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ที่ปรึกษาจะนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น

หัวข้อทั่วไป

- ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายสิ่งแวดล้อม การจัดทำรายงาน EIA และการจัดทำรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกฎหมายอื่นๆ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลักของโครงการประเภทคมนาคมทางอากาศ
- กระบวนการและวิธีการตรวจสอบ
- ผลการตรวจสอบมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของแต่ละทำอาภาศยาน
- ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ จากห้องปฏิบัติการ
- ผลการคาดการณ์ระดับเสียงจากกิจกรรมของอาภาศยานในสภาพปัจจุบัน

- ผลสำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่
อาจเป็นอันตรายในการทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง

หัวข้อเฉพาะ

ที่ปรึกษาจะนำผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องของแต่ละทำอาภาศยาน
มาพิจารณา หากพบว่ามาตรการใดที่ทำอาภาศยานไม่สามารถปฏิบัติตามได้ หรือกรณีเกิดการร้องเรียนจากกิจกรรม
ของทำอาภาศยาน ที่ปรึกษาจะนำเป็นหัวข้อบรรยายเพิ่มเติมและเสนอแนวทางแก้ไขต่อไป ยกตัวอย่าง

ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช

จากผลการวิเคราะห์และการจัดทำแนวเส้นเสียง NEF ตามที่ได้ระบุในรายงานติดตาม
ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการเมื่อปี 2564 พบว่า มีแนวเส้นเสียง NEF 30 บางส่วนอยู่นอกแนวเขตทำอาภาศ
ยานบริเวณทางวิ่ง 19 และได้รับเรื่องร้องเรียนจากผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 19
จากกรณีดังกล่าว ที่ปรึกษาจะเพิ่มหัวข้อการนำเสนอ ได้แก่

- 1) แนวทางการลดผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการบิน
- 2) แนวทางการจัดการเรื่องร้องเรียน

ทำอาภาศยานตรัง

จากกรณีที่ประชาชนได้ร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านฝุ่นจากกิจกรรมการก่อสร้างภายในพื้นที่
ทำอาภาศยานตรังที่ปรึกษาจะเพิ่มหัวข้อการนำเสนอ ได้แก่

- 1) แนวทางการลดผลกระทบด้านฝุ่นจากกิจกรรมการก่อสร้างของทำอาภาศยาน
- 2) แนวทางการจัดการเรื่องร้องเรียน

นอกจากนี้ ในระหว่างดำเนินงาน หากผลการติดตามตรวจสอบพบประเด็นอื่นๆเพิ่มเติม ที่ปรึกษา
จะพิจารณาเพิ่มในหัวข้อสำหรับการอบรมตามความเหมาะสมของแต่ละทำอาภาศยานด้วย

1.11.8 การบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม

- ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรมในระดับมาก ร้อยละ 80
- ผู้เข้าร่วมอบรมคิดว่าจะสามารถนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ได้ระดับดีมาก ร้อยละ 80

1.11.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Out Put)

(1) ผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบสรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตาม
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน

(2) ผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบแนวทางการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินงานของ
ทำอาภาศยาน

(3) ผู้เข้าร่วมประชุมมีความรู้ความเข้าใจด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบินหลังเข้าอบรมเพิ่มมากขึ้นกว่า
ตอนก่อนเข้าอบรม

1.11.10 ผลการประเมินผลภายหลังการประชุม

ในการจัดอบรมครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการประเมินผลการจัดอบรมโดยใช้แบบสอบถามประเมินผลการจัด
อบรมและสรุปผลการประเมิน รายละเอียดดังนี้

1.11.10.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1) ท่าอากาศยานระนอง

จัดอบรมเมื่อวันจันทร์ที่ 15 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานระนอง โดยมีนางปริดา ช่วยคง ผู้อำนวยการท่าอากาศยานระนอง เป็นประธานการอบรม มีเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 10 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11.10.1-1

ผู้เข้าร่วมอบรม ประกอบด้วย ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จำนวน 1 คน นักวิชาการขนส่ง จำนวน 3 คน เจ้าหน้าที่งานขนส่งปฏิบัติงาน จำนวน 1 คน นายช่างไฟฟ้า จำนวน 1 คน นายช่างเครื่องกล จำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่ตรวจอาวุธและวัตถุอันตรายฝ่ายรักษาความปลอดภัย จำนวน 1 คน และผู้ดูแลสนามบิน จำนวน 1 คน



รูปที่ 1.11.10.1-1 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานระนอง

2) ท่าอากาศยานกระบี่

จัดอบรมเมื่อวันอังคารที่ 16 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานกระบี่ มีเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 10 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11.10.1-2

ผู้เข้าร่วมอบรม ประกอบด้วย นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จำนวน 4 คน วิศวกรโยธา จำนวน 1 คน นักวิชาการขนส่ง จำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่งานขนส่งปฏิบัติงาน จำนวน 1 คน นายช่างโยธา จำนวน 2 คน และผู้ดูแลสนามบิน จำนวน 1 คน



รูปที่ 1.11.10.1-2 บรรยากาศการจัดอบรมทำอากาศยานกระบี่

3) ทำอากาศยานต่ง

จัดอบรมเมื่อวันพุธที่ 17 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมทำอากาศยานต่ง โดยมีนายเมืองชล วงศ์สุวรรณ ผู้อำนวยการทำอากาศยาน เป็นประธานการอบรม และมีเจ้าหน้าที่ทำอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 10 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11.10.1-3

ผู้เข้าร่วมอบรม ประกอบด้วย ผู้อำนวยการทำอากาศยาน จำนวน 1 คน นักวิชาการขนส่ง จำนวน 1 คน หัวหน้ากลุ่มความปลอดภัย จำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่งานขนส่งชำนาญงาน จำนวน 1 คน นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จำนวน 1 คน หัวหน้ากลุ่มวิศวกรรมและบำรุงรักษา จำนวน 1 คน นายช่างโยธา จำนวน 1 คน จนท.ผดส. จำนวน 1 คน ผู้ดูแลสนามบิน จำนวน 1 คน และวิศวกรโยธา จำนวน 1 คน



รูปที่ 1.11.10.1-3 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานตรัง

4) ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

จัดอบรมเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 18 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช โดยมีนายถาวร แสงอำไพ ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน เป็นประธานการอบรม และมีเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 9 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11.10.1-4

ผู้เข้าร่วมอบรม ประกอบด้วย ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช นักวิชาการขนส่งชำนาญงาน จำนวน 3 คน นักวิชาการขนส่ง จำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่งานขนส่งชำนาญงาน จำนวน 1 คน ผู้ดูแลสนามบิน จำนวน 2 คน และนายช่างโยธา จำนวน 1 คน



รูปที่ 1.11.10.1-4 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

5) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

จัดอบรมเมื่อวันศุกร์ที่ 19 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี โดยมีเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 10 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11.10.1-5

ผู้เข้าร่วมอบรม ประกอบด้วย นายช่างไฟฟ้าชำนาญงาน จำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่ขนส่ง จำนวน 2 คน นักวิชาการขนส่ง จำนวน 1 คน ผู้ดูแลสนามบินจำนวน 3 คน จตจ. จำนวน 1 คน นายช่างเครื่องกล จำนวน 1 คน และ นายช่างโยธา



รูปที่ 1.11.10.1-5 บรรยากาศการจัดอบรมทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

6) ทำอากาศยานชุมพร

จัดอบรมเมื่อวันจันทร์ที่ 22 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมทำอากาศยานชุมพรโดยมีนายอัมพร รักดี ผู้อำนวยการทำอากาศยาน เป็นประธานการอบรม และมีเจ้าหน้าที่ทำอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 8 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11.10.1-6

ผู้เข้าร่วมอบรม ประกอบด้วย ผู้อำนวยการทำอากาศยาน จำนวน 1 คน หัวหน้าฝ่ายความปลอดภัย จำนวน 1 คน ผู้ดูแลสนามบิน จำนวน 2 คน นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จำนวน 1 คน นักวิชาการพัสดุ จำนวน 1 คน นายช่างโยธา จำนวน 1 คน และนายช่าง CCTV จำนวน 1 คน



รูปที่ 1.11.10.1-6 บรรยากาศการจัดอบรมทำอากาศยานชุมพร

7) ทำอากาศยานหัวหิน

จัดอบรมเมื่อวันอังคารที่ 23 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมทำอากาศยานหัวหิน และมีเจ้าหน้าที่ทำอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 10 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11.10.1-7

ผู้เข้าร่วมอบรม ประกอบด้วย นักวิชาการขนส่ง จำนวน 2 คน ผู้ขับเครื่องบินขนาดเล็กจำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่ตรวจอาวุธและวัตถุอันตราย จำนวน 2 คน นายช่างโยธา จำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง จำนวน 1 คน พนักงานกู้ภัย จำนวน 1 คน ผู้ดูแลสนามบิน จำนวน 1 คน และ มวส.ชก.ป.ท.น.กบท. จำนวน 1 คน



รูปที่ 1.11.10.1-7 บรรยากาศการจัดอบรมทำอากาศยานหัวหิน

8) ทำอากาศยานเบตง

จัดอบรมเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2565 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมทำอากาศยานเบตง โดยมีนางกรณิศ สุขการ รักษาการผู้อำนวยการทำอากาศยาน เป็นประธานการอบรม และมีเจ้าหน้าที่ทำอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 9 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11.10.1-8

ผู้เข้าร่วมอบรม ประกอบด้วย ผู้อำนวยการทำอากาศยาน จำนวน 1 คน นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จำนวน 2 คน นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง จำนวน 3 คน ผู้ดูแลสนามบินผู้ดูแลสนามบิน จำนวน 1 คน และนายช่าง CCTV จำนวน 1 คน



รูปที่ 1.11.10.1-8 บรรยากาศการจัดอบรมทำอากาศยานเบตง

9) ทำอากาศยานนราธิวาส

จัดอบรมเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 1 กันยายน 2565 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมทำอากาศยานนราธิวาส โดยมีนางสาวสรวิรัตน์ ทิพย์โยธา รักษาการผู้อำนวยการทำอากาศยาน เป็นประธานการอบรม และมีเจ้าหน้าที่ทำอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 10 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11.10.1-9

ผู้เข้าร่วมอบรม ประกอบด้วย ผู้อำนวยการทำอากาศยาน จำนวน 1 คน หัวหน้ากลุ่มรักษาความปลอดภัย จำนวน 1 คน นักวิชาการขนส่ง จำนวน 1 คน ผู้ดูแลสนามบินจำนวน 3 คน เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน จำนวน 1 คน นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จำนวน 1 คน นพช. จำนวน 1 คน และนักวิชาการพัสดุ จำนวน 1 คน



รูปที่ 1.11.10.1-9 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานนราธิวาส

1.11.10.2 ผลการประเมินความคิดเห็นโดยรวมเกี่ยวกับการจัดอบรม ทั้ง 9 ท่าอากาศยาน

จากจำนวนผู้เข้าร่วมอบรมทั้ง 9 ท่าอากาศยาน จำนวนทั้งสิ้น 86 คน จากจำนวนกลุ่มเป้าหมาย 90 คน คิดเป็นร้อยละ 95.6 ของกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด มีผู้เข้าร่วมอบรมตอบแบบสอบถามจำนวน ทั้งสิ้น 84 คน คิดเป็นร้อยละ 97.7 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รายละเอียดดังนี้

- ท่าอากาศยานกระบี่	จำนวน 10 คน
- ท่าอากาศยานตรัง	จำนวน 10 คน
- ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	จำนวน 10 คน
- ท่าอากาศยานระนอง	จำนวน 10 คน
- ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	จำนวน 9 คน
- ท่าอากาศยานชุมพร	จำนวน 8 คน
- ท่าอากาศยานนราธิวาส	จำนวน 10 คน
- ท่าอากาศยานหัวหิน	จำนวน 10 คน
- ท่าอากาศยานเบตง	จำนวน 9 คน
รวมทั้งสิ้น	จำนวน 84 คน

1) ความรู้ความเข้าใจหัวข้อการอบรม

ผู้เข้าร่วมอบรม ส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจก่อนเข้าร่วมอบรม ระดับปานกลาง 45 คน คิดเป็นร้อยละ 53.6 รองลงมาได้แก่ ระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 25.0 ระดับมาก 18 คน คิดเป็นร้อยละ 21.4

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเนื้อหาการฝึกอบรมทำให้ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 83.3 และระดับปานกลาง 12 คน คิดเป็นร้อยละ 14.3 และ ระดับน้อย จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.4

2) การนำเสนอของวิทยากร

การนำเสนอของวิทยากร ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่ามี ความชัดเจนในการบรรยาย ทั้งหมดในระดับมาก จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 88.1 รองลงมา ระดับปานกลาง จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 และระดับน้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.2

ความชัดเจนในการตอบข้อซักถาม ระดับมาก จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 84.5 รองลงมา ระดับปานกลาง จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 14.3 และระดับน้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.2

การเปิดโอกาสให้ผู้ร่วมอบรมแสดงความคิดเห็น ระดับมาก จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 92.9 รองลงมา ระดับปานกลาง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 6 และระดับน้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.2

3) ความเหมาะสมของเนื้อหาในสื่อประกอบการอบรม

เอกสารประกอบการอบรม

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเอกสารประกอบการอบรมมีความเหมาะสม ส่วนใหญ่ระดับมาก 63 คน คิดเป็นร้อยละ 75 รองลงมา ระดับปานกลาง 19 คน คิดเป็นร้อยละ 22.6 และระดับน้อย จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.4

ความเหมาะสมของสื่อนำเสนอ (Power Point) ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าสื่อนำเสนอมีความเหมาะสม ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 85.7 รองลงมา ระดับปานกลาง 11 คน คิดเป็นร้อยละ 13.1 และระดับน้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.2

4) ความเหมาะสมของเวลาในการอบรม

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าระยะเวลาในการนำเสนอข้อมูลโครงการมีความเหมาะสมส่วนใหญ่ระดับมาก 63 คน คิดเป็นร้อยละ 75.0 รองลงมา ระดับปานกลาง 19 คน คิดเป็นร้อยละ 22.6 ส่วนความเหมาะสมของระยะเวลาในการอบรม ส่วนใหญ่มีความเหมาะสมระดับมาก 60 คน คิดเป็นร้อยละ 71.4 รองลงมา ระดับปานกลาง 22 คน คิดเป็นร้อยละ 26.2 และความเหมาะสมของระยะเวลาในการตอบข้อซักถาม ส่วนใหญ่ระดับมาก 70 คน คิดเป็นร้อยละ 83.3 รองลงมา ระดับปานกลาง 13 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5

5) ความเหมาะสมของสถานที่และบรรยากาศของสถานที่จัดอบรม

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่า มีความสะดวกในการเดินทาง ระดับมาก 80 คน คิดเป็นร้อยละ 95.2 ระดับปานกลาง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.6

อุปกรณ์และเครื่องอำนวยความสะดวก เช่น โต๊ะ ที่นั่ง ไมโครโฟน เครื่องขยายเสียงมีความเหมาะสม ระดับมาก 79 คน คิดเป็นร้อยละ 94.0 ระดับปานกลาง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 4.8

ความเหมาะสมของอาหาร/อาหารว่างและเครื่องดื่ม มีความเหมาะสมระดับมาก 78 คน คิดเป็นร้อยละ 92.9 ระดับปานกลาง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 6

บรรยากาศการอบรม มีความเหมาะสมระดับมาก 74 คน คิดเป็นร้อยละ 88.1 ระดับปานกลาง 9 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7

6) ด้านการนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่า สามารถเอาความรู้จากการอบรมครั้งนี้ไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก 74 คน คิดเป็นร้อยละ 88.1 ระดับปานกลาง 9 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 และระดับน้อย 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.2

1.11.11 การบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม (KPI)

(1) ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรมในระดับมาก ร้อยละ 80

จากการสอบถามผู้เข้าร่วมอบรม และผลประเมินจากแบบสอบถาม พบว่า ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเนื้อหาการฝึกอบรมทำให้ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 83.3 **จึงบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม**

(2) ผู้เข้าร่วมอบรมคิดว่าสามารถนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก ร้อยละ 80

จากการสอบถามผู้เข้าร่วมอบรม และผลประเมินจากแบบสอบถาม พบว่า ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าสามารถเอาความรู้จากการอบรมครั้งนี้ไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก 74 คน คิดเป็นร้อยละ 88.1 ระดับปานกลาง 9 **จึงบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม**