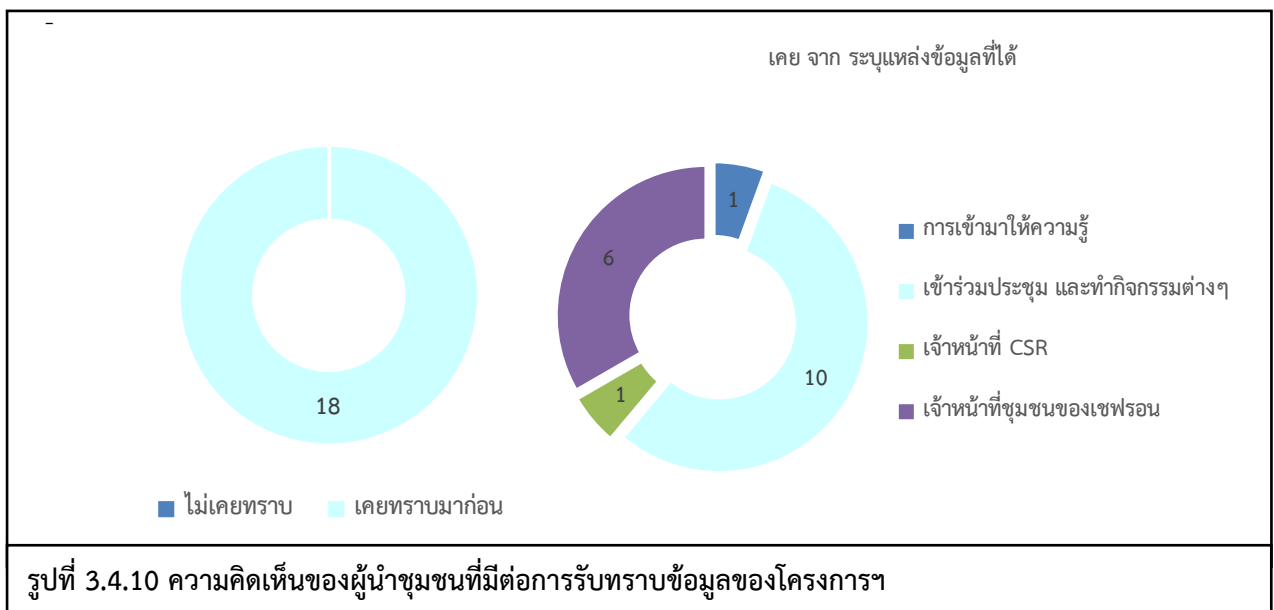


5) การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร ของโครงการสนามบินเชฟรอน

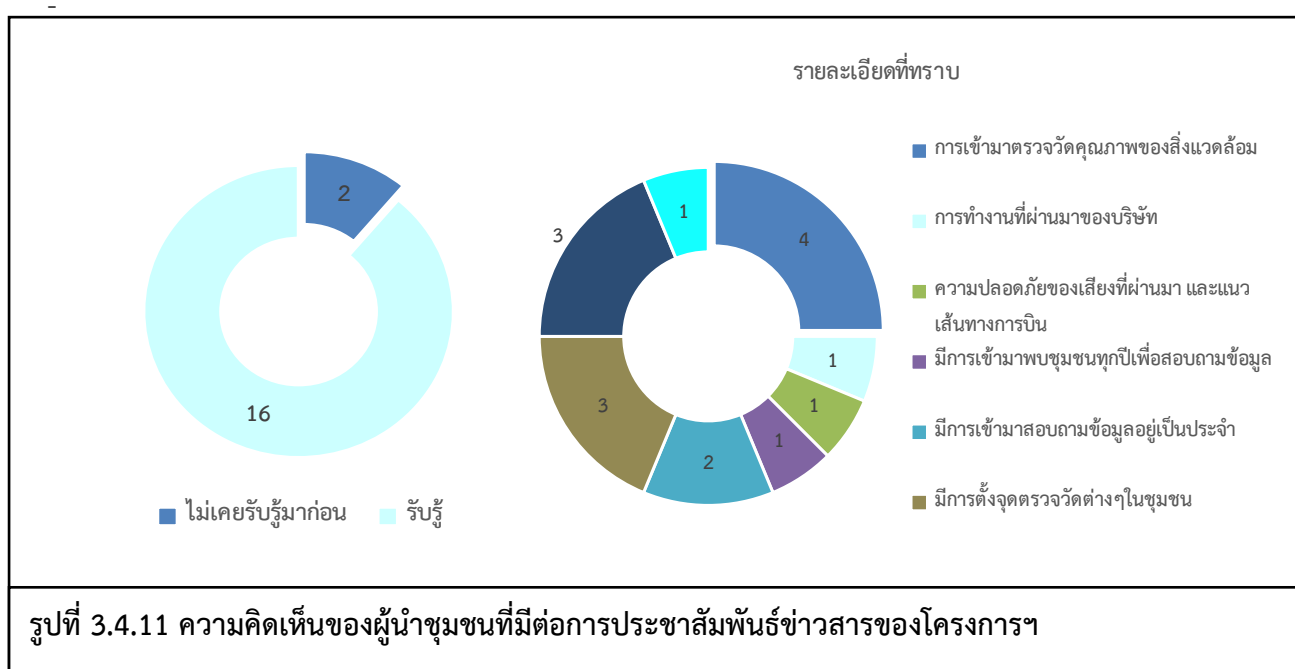
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้ต่อโครงการสนามบินเชฟรอน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเคยทราบมาก่อน ส่วนใหญ่ทราบจากการเข้าร่วมประชุม และทำกิจกรรมต่างๆ จำนวน 10 ราย และทราบจากเจ้าหน้าที่ชุมชนของเชฟรอน จำนวน 6 ราย (ดังรูปที่ 3.4.10) และมีรายละเอียดที่รับทราบ ดังนี้

- เข้าร่วมประชุม และทำกิจกรรมต่างๆ จำนวน 10 ราย
- เจ้าหน้าที่ชุมชนของเชฟรอน จำนวน 6 ราย
- การเข้ามาให้ความรู้ จำนวน 1 ราย
- เจ้าหน้าที่ CSR จำนวน 1 ราย



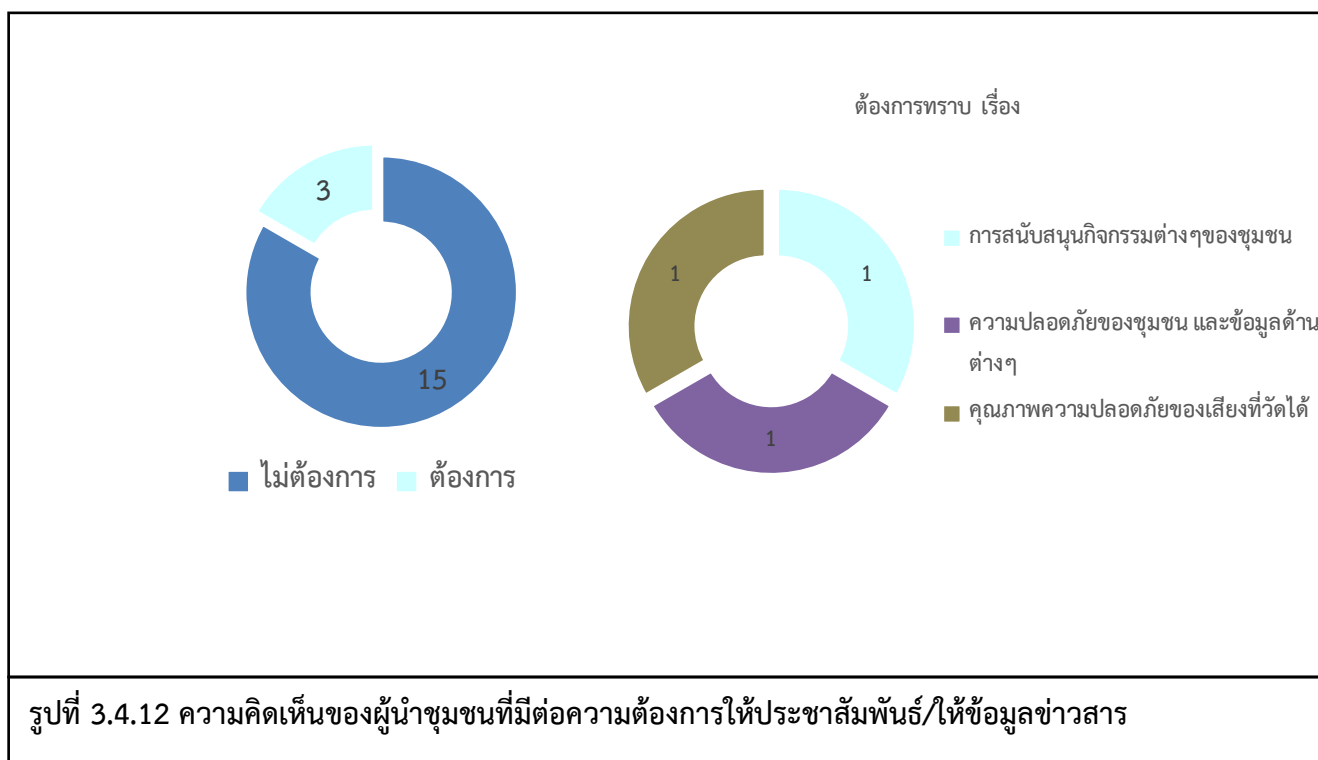
สำหรับการรับรู้เกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสนามบินเซฟรอนพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รับรู้เกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบ จำนวน 16 ราย และไม่เคยรับรู้ จำนวน 2 ราย (ดังรูปที่ 3.4.11) และมีรายละเอียดที่รับทราบ ดังนี้

- การเข้ามาตรวจวัดคุณภาพของสิ่งแวดล้อม จำนวน 4 ราย
- มีการตั้งจุดตรวจวัดต่างๆในชุมชน จำนวน 3 ราย
- มีการมาทำแบบสอบถาม และประสานงานมาตั้งเครื่องตรวจวัดสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 ราย
- มีการเข้ามาสอบถามข้อมูลอยู่เป็นประจำ จำนวน 2 ราย
- การทำงานที่ผ่านมาของบริษัท จำนวน 1 ราย
- ความปลอดภัยของเสียงที่ผ่านมา และแนวเส้นทางการบิน จำนวน 1 ราย
- มีการเข้ามาพบชุมชนทุกปีเพื่อสอบถามข้อมูล จำนวน 1 ราย
- อยู่ในเกณฑ์ที่ปลอดภัย จำนวน 1 ราย

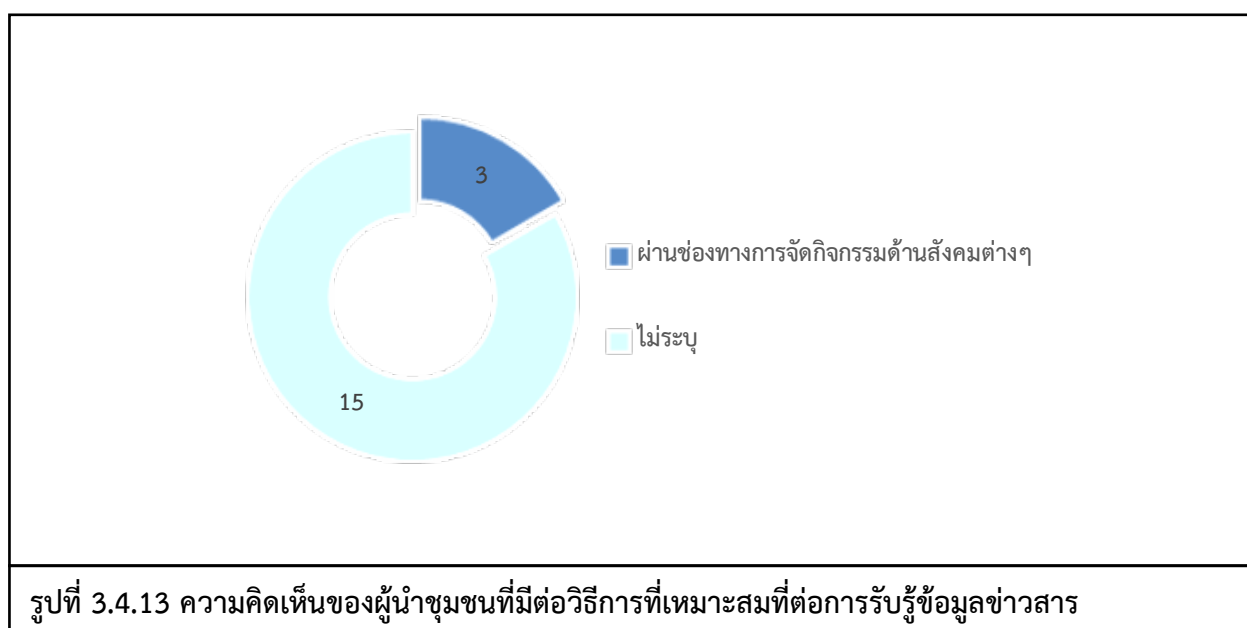


สำหรับความต้องการให้ประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการสนามบินเซฟรอน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ต้องการให้ประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสาร จำนวน 15 ราย และต้องการให้ประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสาร จำนวน 3 ราย (ดังรูปที่ 3.4.12) ซึ่งต้องการให้ประชาสัมพันธ์/ให้ข้อมูลข่าวสารในด้านต่างๆ ดังนี้

- การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆของชุมชน จำนวน 1 ราย
- ความปลอดภัยของชุมชน และข้อมูลด้านต่างๆ จำนวน 1 ราย
- คุณภาพความปลอดภัยของเสียงที่วัดได้ จำนวน 1 ราย



เมื่อสอบถามถึงวิธีการที่เหมาะสมที่ต่อการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ระบุต่อการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร จำนวน 15 ราย รองลงมาต้องการให้รับรู้ข้อมูลข่าวสารโดยผ่านช่องทางการจัดกิจกรรมด้านสังคมต่างๆ จำนวน 3 ราย (ดังรูปที่ 3.4.13)

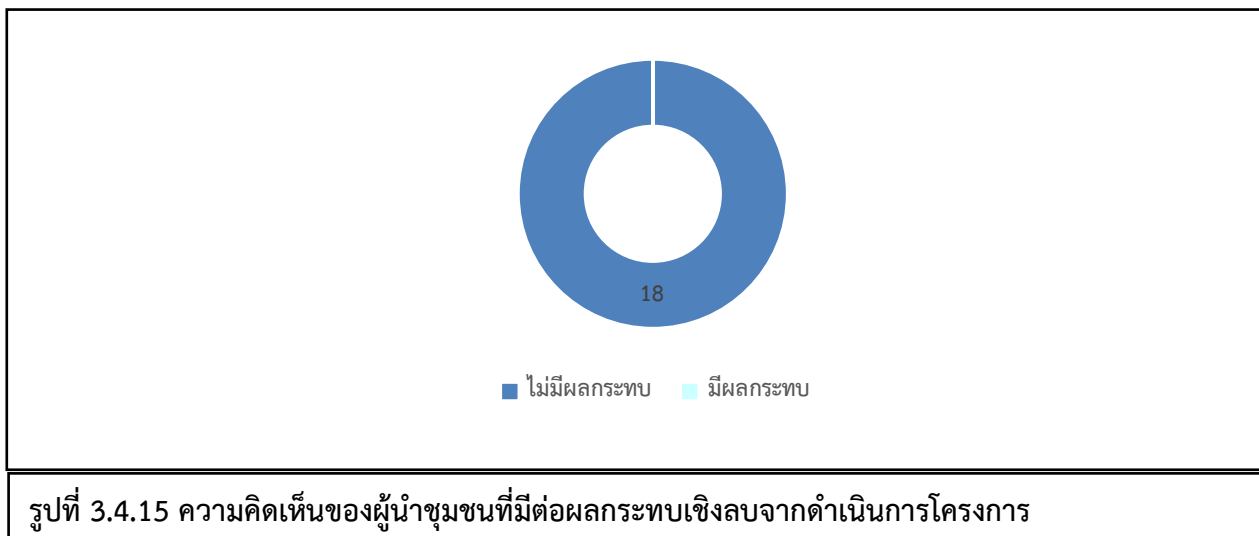


6) ทศนคติต่อการดำเนินโครงการสนามบินเซฟรอน

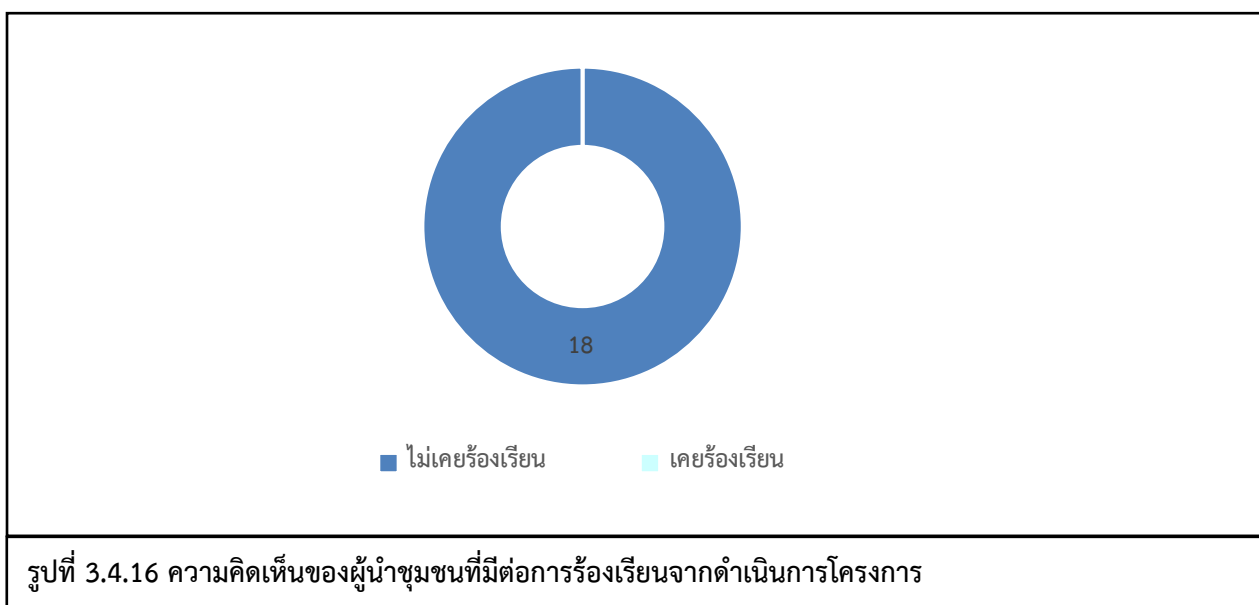
6.1) ผลประโยชน์/ข้อดี จากดำเนินการโครงการสนามบินเซฟรอนต่อชุมชน

ผลประโยชน์/ข้อดีจากการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ผ่านมาผู้ให้สัมภาษณ์
ทั้งหมดระบุว่ามีผลประโยชน์ต่อชุมชนจากการดำเนินงาน จำนวน 18 ราย (ดังรูปที่ 3.4.14) แสดงรายละเอียดดังนี้

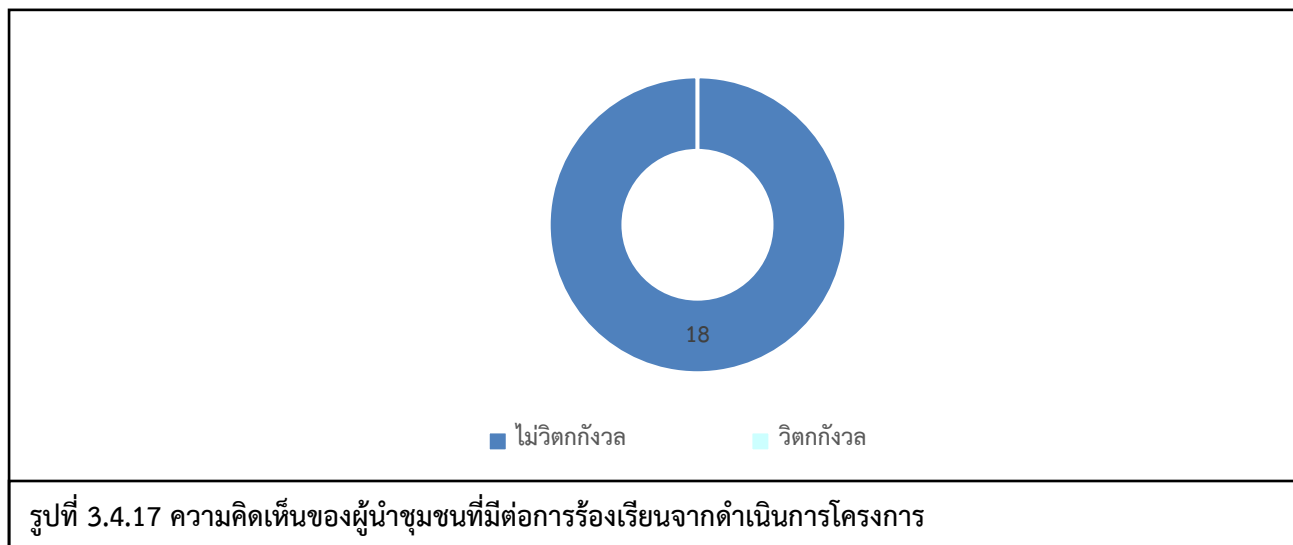
- มีการมาร่วมกิจกรรมกับชุมชน และสนับสนุนชุมชนอยู่ตลอด จำนวน 3 ราย
- เข้ามาทำกิจกรรมกับชุมชนและสร้างประโยชน์ให้กับชุมชน จำนวน 2 ราย
- มีการทำกิจกรรมร่วมกับชุมชน จำนวน 2 ราย
- การเข้ามาทำกิจกรรมต่างๆ กับทางหน่วยงานราชการ โรงเรียนและวัด จำนวน 1 ราย
- การสนับสนุนชุมชนอย่างต่อเนื่อง จำนวน 1 ราย
- เข้ามาสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของทางโรงเรียนตลอด จำนวน 1 ราย
- ช่วยเหลือชุมชนตลอดที่ผ่านมา จำนวน 1 ราย
- เซฟรอนเข้ามาสนับสนุนกิจกรรมของทางโรงเรียนตลอดเวลา จำนวน 1 ราย
- ทำกิจกรรมร่วมกับชุมชน และช่วยเหลือชุมชน จำนวน 1 ราย
- มีการเข้ามาช่วยเหลือชุมชน อย่างสม่ำเสมอ จำนวน 1 ราย
- มีการมอบทุนการศึกษาให้นักเรียนอยู่เสมอ จำนวน 1 ราย
- มีการมาร่วมกิจกรรมและสนับสนุนชุมชนอยู่ตลอด และโรงเรียน จำนวน 1 ราย
- มีการสนับสนุนกิจกรรมของทางโรงเรียน จำนวน 1 ราย
- มีกิจกรรมมาทำร่วมกับชุมชนสม่ำเสมอ จำนวน 1 ราย



สำหรับการร้องเรียนต่อการดำเนินการโครงการสนามบินเซฟรอนใน 1 ปีที่ผ่านมา พบว่า ผู้นำชุมชนทั้งหมดไม่เคยร้องเรียนต่อการดำเนินการแต่อย่างใด (ดังรูปที่ 3.4.16)

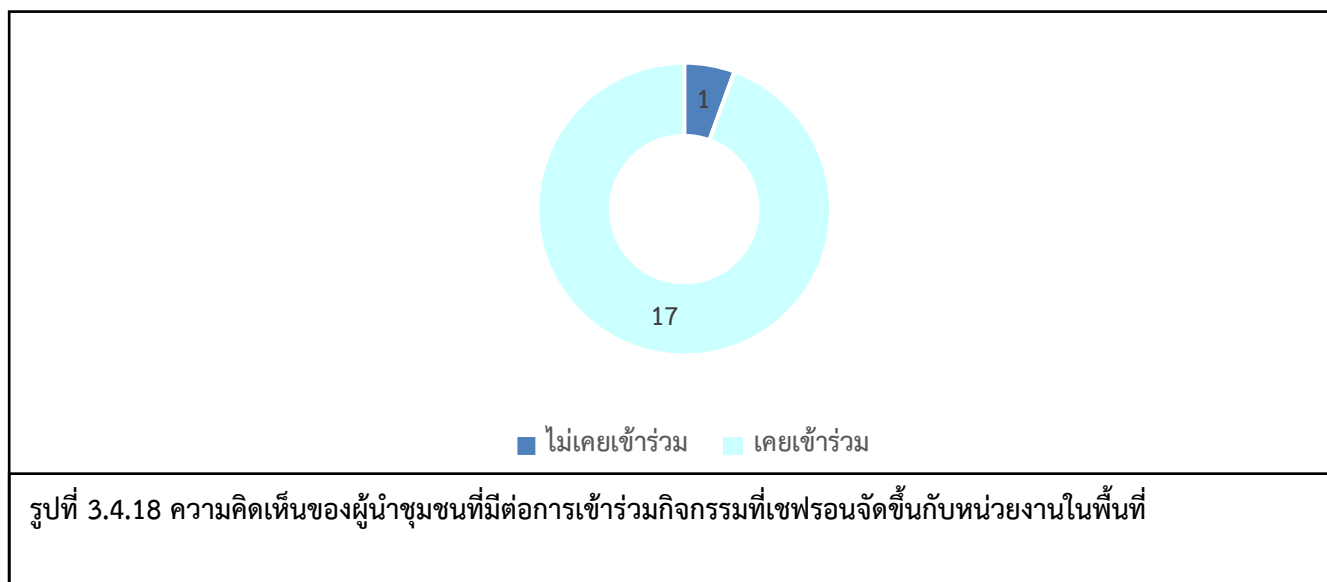


เมื่อสอบถามถึงความวิตกกังวลต่อการดำเนินการโครงการสนามบินเซฟรอนต่อไปในอนาคต พบว่า ผู้นำชุมชนทั้งหมดไม่มีความวิตกกังวลต่อการดำเนินการแต่อย่างใด (ดังรูปที่ 3.4.17)

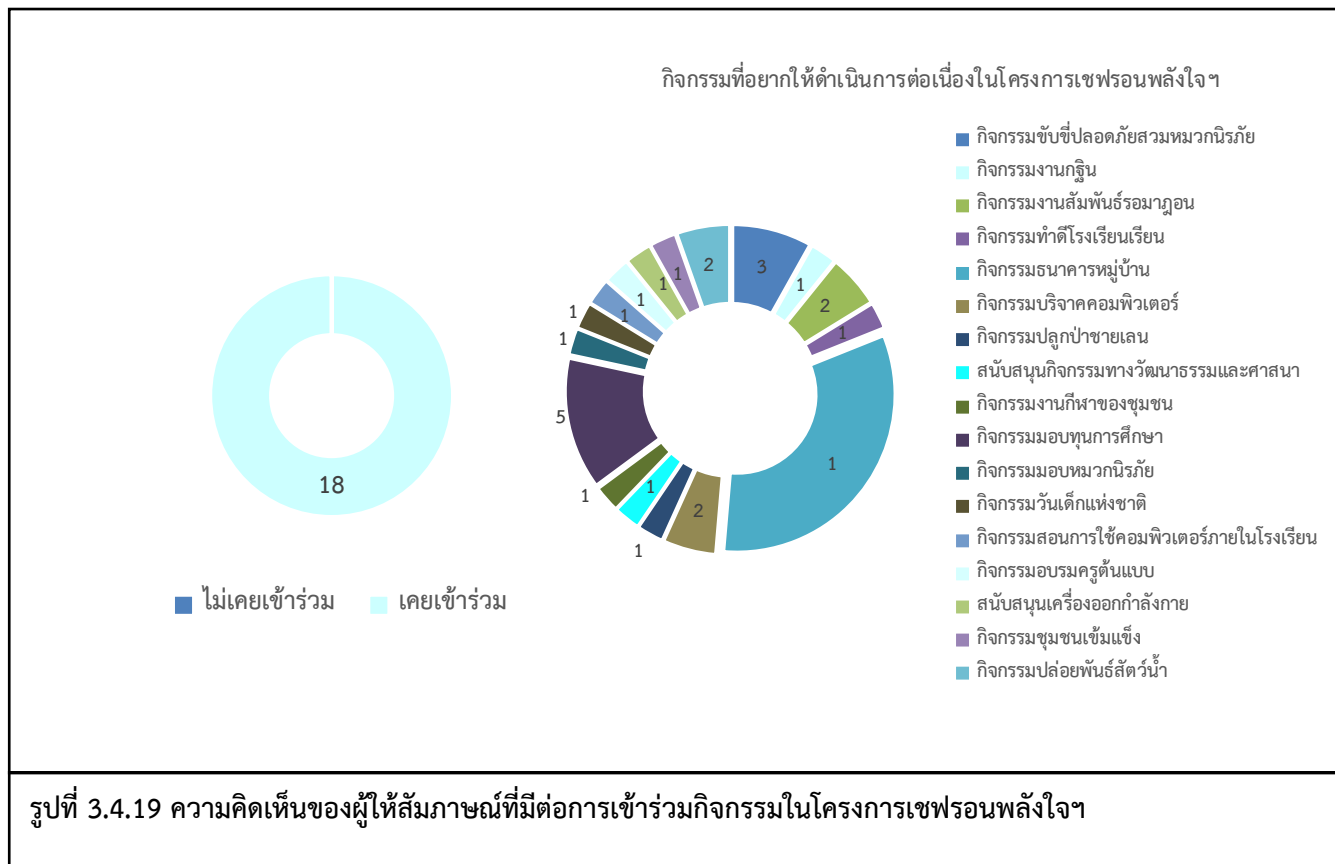


7) ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ

เมื่อสอบถามถึงการเข้าร่วมกิจกรรมที่เซฟรอนจัดขึ้นกับหน่วยงานในพื้นที่ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เคยเข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 17 ราย และไม่เคยเข้าร่วม จำนวน 1 ราย (ดังรูปที่ 3.4.18)



เมื่อสอบถามถึงการเข้าร่วมกิจกรรมในโครงการเซฟรอนพลังใจฯ พบว่า ทั้งหมดเคยเข้าร่วมกิจกรรมในโครงการเซฟรอนพลังใจฯ จำนวน 18 ราย (ดังรูปที่ 3.4.19)



เมื่อสอบถามถึงการเรียนรู้วัฒนธรรมองค์กร ของเซฟรอนฯ ที่ผู้นำชุมชนยอมรับและนำมาบูรณาการ
ใช้ในชุมชน สามารถสรุปเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

- เรื่องการออมเงินเพื่ออนาคต จำนวน 9 ราย
- การปลูกฝังให้เด็กๆ ขับรถด้วยความปลอดภัย จำนวน 4 ราย
- การให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 ราย
- ช่วยสืบสานงานประเพณีพื้นบ้านให้อยู่คู่ชุมชน จำนวน 1 ราย
- ด้านกีฬาและสุขภาพ จำนวน 1 ราย
- ปล่อยพันธุ์สัตว์น้ำและให้ความรู้เรื่องสภาวะโลกร้อน จำนวน 1 ราย
- การอนุรักษ์ป่าชายเลน จำนวน 1 ราย
- กิจกรรมให้ความรู้เรื่องการแยกขยะ จำนวน 1 ราย

สำหรับข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่เกี่ยวกับโครงการฯ สามารถสรุปเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

- อยากให้เข้ามาทำกิจกรรมกับชุมชนอย่างสม่ำเสมอ จำนวน 1 ราย
- อยากให้ทีม CSR อยู่นครศรีธรรมราช ไม่ย้ายไปสงขลาเพราะรู้จักและสนิทกัน จำนวน 1 ราย
- อยากให้มาทำกิจกรรมกับชุมชนอย่างสม่ำเสมอ จำนวน 1 ราย

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ
คุณภาพสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

4.1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท เอแอลเอส แลבורาทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด ได้ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในโครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของบริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ของกรมท่าอากาศยาน ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า โครงการดำเนินการครบถ้วนตามมาตรการฯ ที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.2 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของบริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ของกรมท่าอากาศยาน ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม			ผลการติดตามตรวจสอบ	ผ่านมาตรฐาน / ปัญหา / อุปสรรค/การแก้ไข
	จุดที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	ความถี่		
1. เสียง	● โรงเรียนวัดวิสุทธิอาราม	- L_{eq} 24 hours - L_{max} - EPNL เฮลิคอปเตอร์	2 ครั้ง/ปี	- 60.7-69.1 dB (A) - 85.0-92.7 dB (A) - 73.1-92.4 dB	- ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
	● วัดโทเอก	- L_{eq} 24 hours - L_{max} - EPNL เฮลิคอปเตอร์	2 ครั้ง/ปี	- 56.2-61.0 dB (A) - 80.4-93.3 dB (A) - 74.4-89.9 dB	- ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
	● โรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 4	- L_{eq} 24 hours - L_{max} - EPNL เฮลิคอปเตอร์	2 ครั้ง/ปี	- 55.5-68.0 dB (A) - 79.5-96.0 dB (A) - 72.4-86.3 dB	- ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
	● บ้านปากพูน	- L_{eq} 24 hours - L_{max} - EPNL เฮลิคอปเตอร์	2 ครั้ง/ปี	- 51.2-56.3 dB (A) - 80.2-84.5 dB (A) - 66.3-87.3 dB	- ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
	● บ้านสั๊กงาม (บ้านปากพวย) ^{1/}	- L_{eq} 24 hours - L_{max} - EPNL เฮลิคอปเตอร์	2 ครั้ง/ปี	- 51.5-60.2 dB (A) - 75.8-86.8 dB (A) - 67.9-90.5 dB	- ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 4.2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม			ผลการติดตามตรวจสอบ	ผ่านมาตรฐาน / ปัญหา / อุปสรรค/การแก้ไข
	จุดที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	ความถี่		
1. เสียง (ต่อ)	● พื้นที่โครงการ ฯ (อยู่ภายในท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช)	- L_{eq} 24 hours - L_{max} - EPNL เฮลิคอปเตอร์	2 ครั้ง/ปี	- 56.1-63.3 dB (A) - 81.8-86.8 dB (A) - 74.1-105.8 dB	- ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
	● ชุมชนวัดท่าม่วง (โรงเรียนวัดท่าม่วง) ^{2/}	- L_{eq} 24 hours - L_{max} - EPNL เฮลิคอปเตอร์	2 ครั้ง/ปี	- 50.9-54.5 dB (A) - 77.2-84.8 dB (A) - 69.1-87.3 dB	- ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
	● บ้านปากน้ำเก่า (มัสยิดดารุสลาม) ^{2/}	- L_{eq} 24 hours - L_{max} - EPNL เฮลิคอปเตอร์	2 ครั้ง/ปี	- 54.4-60.8 dB (A) - 82.2-103.7 dB (A) - 67.8-87.0 dB	- ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
	● โรงเรียนเทศบาลตำบลท่าแพ ^{2/}	- L_{eq} 24 hours - L_{max} - EPNL เฮลิคอปเตอร์	2 ครั้ง/ปี	- 58.7-62.4 dB (A) - 86.9-90.0 dB (A) - 71.6-96.6 dB	- ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

หมายเหตุ : ^{1/} สถานีตรวจวัดบ้านปากพียงที่ระบุในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันอยู่ในพื้นที่ของบ้านสั๊กงาม เนื่องจากการแบ่งขอบเขตพื้นที่หมู่บ้านใหม่

^{2/} สถานีที่เพิ่มเติมจากที่กำหนดในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ

ตารางที่ 4.2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม			ผลการติดตามตรวจสอบ	ผ่านมาตรฐาน / ปัญหา / อุปสรรค/การแก้ไข
	จุดที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	ความถี่		
2. คุณภาพน้ำ 2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> คลองแคบเหนือจุดระบายน้ำของท่าอากาศยานนครราชสีมา* 	<ul style="list-style-type: none"> pH DO BOD₅ Nitrate as N TSS Fecal Coliform 	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> - 6.8 - 6.4 mg/l - 2.0 mg/l - 2.5 mg/l - 11 mg/l - 1,600 MPN/100 ml 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
	<ul style="list-style-type: none"> รางระบายน้ำของท่าอากาศยานนครราชสีมา* 	<ul style="list-style-type: none"> pH DO BOD₅ Nitrate as N TSS Fecal Coliform 	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> - 6.9 - 5.1 mg/l - 2.0 mg/l - 2.5 - 7 mg/l - 1,600 MPN/100 ml 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

หมายเหตุ : * ข้อมูลจากรายงานการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครราชสีมา (พฤศจิกายน 2565) ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน

ตารางที่ 4.2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม			ผลการติดตามตรวจสอบ	ผ่านมาตรฐาน / ปัญหา / อุปสรรค/การแก้ไข
	จุดที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	ความถี่		
2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	● คลองแคบ ท้ายจุดระบายน้ำ ของท่าอากาศยาน นครศรีธรรมราช*	- pH - DO - BOD ₅ - Nitrate as N - TSS - Fecal Coliform	2 ครั้ง/ปี	- 6.8 - 6.9 mg/l - 1.9 mg/l - 1.8 mg/l - <3 mg/l - 920 MPN/100 ml	- ผลการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
2.2 คุณภาพน้ำทิ้ง	● จุดระบายน้ำของศูนย์ขนส่ง ทางอากาศของบริษัทฯ ด้านทิศเหนือ (UTM 47 P : 0603419E, 0943644N)	- pH - COD - BOD ₅ - TSS - TDS - Settleable Solid - Sulfide - TKN - Oil & Grease - Fecal Coliform	2 ครั้ง/ปี	- 7.6 - 39 mg/l - 4 mg/l - 29 mg/l - 84 mg/l - <0.1 ml/l - 0.8 mg/l - <1.0 mg/l - <3 mg/l - 7,900 MPN/100 ml	- ผลการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

หมายเหตุ : * ข้อมูลจากรายงานการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (พฤศจิกายน 2565) ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน

ตารางที่ 4.2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม			ผลการติดตามตรวจสอบ	ผ่านมาตรฐาน / ปัญหา / อุปสรรค/การแก้ไข
	จุดที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	ความถี่		
2.2 คุณภาพน้ำทิ้ง (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> จุดระบายน้ำของศูนย์ขนส่งทางอากาศของบริษัทฯ ด้านทิศใต้ (UTM 47 P : 0603399E, 0943450N) 	<ul style="list-style-type: none"> - pH - COD - BOD₅ - TSS - TDS - Settleable Solid - Sulfide - TKN - Oil & Grease - Fecal Coliform 	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> - 7.6 - 23 mg/l - <2 mg/l - 33 mg/l - 24 mg/l - <0.1 ml/l - <0.5 mg/l - 1.5 mg/l - <3 mg/l - 2,400 MPN/100 ml 	- ผลการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
	<ul style="list-style-type: none"> จุดระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ด้านทิศเหนือ* 	<ul style="list-style-type: none"> - pH - COD - BOD₅ - TSS - TDS - Settleable Solid - Sulfide - TKN - Oil & Grease 	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> - 7.4 - 41 mg/l - 7.2 mg/l - 15 mg/l - 121 mg/l - 0.1 ml/l - 0.28 mg/l - 4.03 mg/l - <1 mg/l 	- ผลการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

หมายเหตุ : * ข้อมูลจากรายงานการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (พฤศจิกายน 2565) ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน

ตารางที่ 4.2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม			ผลการติดตามตรวจสอบ	ผ่านมาตรฐาน / ปัญหา / อุปสรรค/การแก้ไข
	จุดที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	ความถี่		
2.2 คุณภาพน้ำทิ้ง (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> จุดระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศใต้* 	<ul style="list-style-type: none"> pH COD BOD₅ TSS TDS Settleable Solid Sulfide TKN Oil & Grease 	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> - 7.6 - 12 mg/l - 5.2 mg/l - 44 mg/l - 315 mg/l - 0.5 ml/l - 0.08 mg/l - 1.40 mg/l - <1 mg/l 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
2.3 คุณภาพน้ำใต้ดิน	<ul style="list-style-type: none"> บ่อน้ำใต้ดินของโครงการบริเวณฐานบินเฮลิคอปเตอร์ (UTM 47 P : 0603404E, 0943537N) 	<ul style="list-style-type: none"> Volatile Organic Compounds - 1,1,1-Trichloroethane - 1,1-Dichloroethylene - 1,2-Dichloroethane - Benzene - Carbontetrachloride - cis-1,2-Dichloroethylene 	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> - ND - ND - ND - ND - ND - ND 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

หมายเหตุ : * ข้อมูลจากรายงานการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (พฤศจิกายน 2565) ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน

ตารางที่ 4.2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม			ผลการติดตามตรวจสอบ	ผ่านมาตรฐาน / ปัญหา / อุปสรรค/การแก้ไข
	จุดที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	ความถี่		
2.3 คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> บ่อน้ำใต้ดินของโครงการบริเวณฐานบินเฮลิคอปเตอร์ (UTM 47 P : 0603404E, 0943537N) (ต่อ) 	<ul style="list-style-type: none"> - Dichloromethane - Ethylbenzene - Styrene - Tetrachloroethylene - Toluene - Total Xylene - trans-1,2-Dichloroethylene - Trichloroethylene ● Heavy Metals <ul style="list-style-type: none"> - Arsenic - Cadmium - Copper - Hexavalent Chromium - Lead - Manganese - Mercury - Nickel - Selenium - Zinc 	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> - ND - ND - <0.5 - ND - ND - <1.5 - ND - ND - 7 µg/l - ND - ND - ND - ND - 30 µg/l - ND - ND - ND - 6 µg/l 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 4.2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม			ผลการติดตามตรวจสอบ	ผ่านมาตรฐาน / ปัญหา / อุปสรรค/การแก้ไข
	จุดที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	ความถี่		
2.3 คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> บ่อน้ำใต้ดินของโครงการบริเวณฐานบินเฮลิคอปเตอร์ (UTM 47 P : 0603404E, 0943537N) (ต่อ) 	<ul style="list-style-type: none"> Petroleum Hydrocarbons <ul style="list-style-type: none"> - Diesel Range Hydrocarbon (C15-C28) - Gasoline Range Hydrocarbons - Heavy Oil Range Hydrocarbon (C29-C40) - Kerosene Range Hydrocarbon (C10-C14) 	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> - <50 µg/l - <20 µg/l - <50 µg/l - <10 µg/l 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

หมายเหตุ : ND (Not Detection) หมายถึง ไม่สามารถตรวจพบได้ด้วยวิธีการทดสอบทางห้องปฏิบัติการ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 ของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด
โครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

ตารางที่ 4.2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม			ผลการติดตามตรวจสอบ	ผ่านมาตรฐาน / ปัญหา / อุปสรรค/การแก้ไข
	จุดที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	ความถี่		
3. นก	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณท่าอากาศยาน นครศรีธรรมราชและพื้นที่ข้างเคียง 	<ul style="list-style-type: none"> ชนิดและปริมาณนก ติดตามตรวจสอบอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก 	1 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> โครงการดำเนินการสำรวจ เมื่อวันที่ 31 มีนาคม – 3 เมษายน พ.ศ. 2565 โดยพบนกในพื้นที่ศึกษาทั้งหมดจำนวน 88 ชนิด จาก 42 วงศ์ จำนวนประชากรนกที่สำรวจในบริเวณพื้นที่ศึกษาพบทั้งหมด 3,163 ตัว พื้นที่เขตทำการบิน พบนก 76 ชนิด จาก 39 วงศ์ และจำนวนประชากรนกที่สำรวจพบในบริเวณนี้ทั้งหมด 1,565 ตัว บริเวณอาคาร สำนักงาน พบนก 30 ชนิด จาก 17 วงศ์ จำนวนประชากรนกที่สำรวจในบริเวณนี้ ทั้งหมด 191 ตัว บริเวณพื้นที่ลานจอดรถและสนามหญ้า พบนก 26 ชนิด จาก 15 วงศ์ 6 สกุล และจำนวนประชากรนกที่สำรวจในบริเวณนี้ ทั้งหมด 156 ตัว บริเวณบ้านพักพนักงาน พบนก 36 ชนิด จาก 21 วงศ์ จำนวนประชากรนกที่สำรวจในบริเวณนี้ ทั้งหมด 214 ตัว บริเวณอ่างเก็บน้ำ พบนก 50 ชนิด จาก 29 วงศ์ จำนวนประชากรนกที่สำรวจในบริเวณนี้ ทั้งหมด 200 ตัว บริเวณพื้นที่นอกเขตของท่าอากาศยานฯ พบนก 72 ชนิด จาก 29 วงศ์ จำนวนประชากรนกที่สำรวจในบริเวณนี้ ทั้งหมด 873 ตัว ในช่วงเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2565 ไม่มีรายงานอุบัติเหตุเครื่องบินชนนกจนเกิดความเสียหายแก่เครื่องบิน 	-

ตารางที่ 4.2-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม			ผลการติดตามตรวจสอบ	ผ่านมาตรฐาน / ปัญหา / อุปสรรค/การแก้ไข
	จุดที่ตรวจวัด	ดัชนีที่ตรวจวัด	ความถี่		
4. การสำรวจความคิดเห็น ของผู้นำชุมชน	ดำเนินการ จำนวน 16 ชุมชน ได้แก่ - เทศบาลตำบลท่าแพ - เทศบาลเมืองปากพูน ^{2/} - หมู่ที่ 1 บ้านท่าแพ - หมู่ที่ 2 บ้านดอนทะเล - หมู่ที่ 3 บ้านสั๊กงาม ^{1/} - หมู่ที่ 6 บ้านท่าเตียน ^{2/} - หมู่ที่ 8 บ้านปากพูน - หมู่ที่ 9 บ้านตลาดพลูหัส ^{2/} - หมู่ที่ 1 บ้านน้ำแคบ (อินคีรี) - หมู่ที่ 5 บ้านบ่อตาพัน (อินคีรี) - หมู่ที่ 4 บ้านห้วยไทร - หมู่ที่ 10 บ้านศาลาบางปู - หมู่ที่ 11 บ้านปากพียง - หมู่ที่ 12 บ้านปากน้ำเก่า ^{2/} - โรงเรียนวัดวิสุทธิอาราม ^{2/} - วัดวิสุทธิอาราม ^{2/}	<ul style="list-style-type: none"> ให้สอบถามผู้นำชุมชนในประเด็น <ul style="list-style-type: none"> - สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน - ผลกระทบ/ภาวะมลพิษสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน - ทัศนคติต่อโครงการ 	6 เดือน/ ครั้ง	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของผู้นำชุมชนเป็นประจำทุก 6 เดือน โดยครั้งสุดท้าย ได้ดำเนินการระหว่างวันที่ 9-11 ตุลาคม พ.ศ. 2565 โดยผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้นำชุมชน พบว่า ผู้นำชุมชนต้องการให้โครงการมีส่วนร่วมในการสร้างความยั่งยืนทางสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 3.4.6 การสำรวจความคิดเห็นของผู้นำชุมชน - อย่างไรก็ตาม โครงการมีเจ้าหน้าที่สร้างเสริมการมีส่วนร่วมชุมชนของบริษัทฯ เพื่อแจ้งข่าวสารของศูนย์ขนส่งทางอากาศของบริษัทฯ พบปะ พูดคุย หรือ ให้ข้อคิดเห็นและข้อกังวลใจเกี่ยวกับการดำเนินการที่ผ่านมา เพื่อให้เกิดความเข้าใจ ไว้วางใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมและมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน มุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนา 4 ด้าน โดยให้ความสำคัญกับกิจกรรมทางด้านการศึกษา กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อมและการอนุรักษ์พลังงาน การส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนและคุณภาพชีวิต ตลอดจนการมีส่วนร่วมของพนักงาน 	-

หมายเหตุ : ^{1/} สถานีตรวจวัดบ้านปากพียงที่ระบุในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันอยู่ในพื้นที่ของบ้านสั๊กงาม เนื่องจากการแบ่งขอบเขตพื้นที่หมู่บ้านใหม่

^{2/} สถานีตรวจวัดที่เพิ่มจากที่เสนอในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวก ก

สำเนาหนังสือเห็นชอบจาก สผ. และเงื่อนไขที่โครงการ
ต้องปฏิบัติตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



16 ตุลาคม 2551

เรื่อง รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ของ กรมการขนส่งทางอากาศ

เรียน อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

- อ้างถึง 1. หนังสือกรมการขนส่งทางอากาศ ด่วนมาก ที่ คค 0504/6422 ลงวันที่ 19 สิงหาคม 2551
2. หนังสือกรมการขนส่งทางอากาศ ที่ คค 0504/7973 ลงวันที่ 10 ตุลาคม 2551

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ผลการพิจารณารายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ของ โครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ของ กรมการขนส่งทางอากาศ
2. แนวทางการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่ กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ โครงการด้านคมนาคม

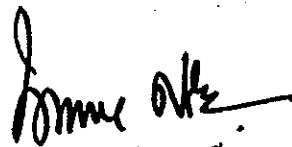
ตามหนังสือที่อ้างถึง 1 และ 2 กรมการขนส่งทางอากาศ ได้เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ของ โครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ของ กรมการขนส่งทางอากาศ ตั้งอยู่ที่ตำบลปากพูน อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดย บริษัท เอ บี อีเอ็น เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณา รายงานดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณาในคราวประชุม ครั้งที่ 12/2551 เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2551 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ของ โครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของ บริษัท เซฟรอน ประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ของ กรมการขนส่งทางอากาศ โดยให้กรมการขนส่งทางอากาศ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 อนึ่ง ในการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวสำนักงานฯ ได้แนบแนวทางการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ โครงการด้านคมนาคม ดังรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 นอกจากนี้ ให้กรมการขนส่งทางอากาศจัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์จำนวน 5 ชุด พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน 10 แผ่น ให้สำนักงานฯ ภายใน 30 วัน ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้สำเนาหนังสือแจ้งให้ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด และ บริษัท เอ บี อี เอ็น เอ็นจีเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อทราบด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

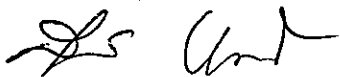


(นายณพพล ศรีสุข)

รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักกฎหมาย



นางศุภรดา แดงไทย

สำนักนิติบริหารงานธุรการ

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ 0-2265-6622

โทรสาร 0-2265-6616

ผลการพิจารณารายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ของ
โครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของ
บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด
ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ของ กรมการขนส่งทางอากาศ

จากการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณาในคราวประชุม ครั้งที่ 12/2551 เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2551 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ ของ โครงการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ของ กรมการขนส่งทางอากาศ โดยให้กรมการขนส่งทางอากาศปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ดังนี้

1. ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชที่ได้รับความเห็นชอบแล้วอย่างเคร่งครัด

2. ให้ผนวกข้อมูลสรุปความคิดเห็นและมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม จากประเด็นการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมากำหนดไว้ในรายงานฯ

3. ต้องกำกับดูแลและควบคุมให้ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด ในการก่อสร้างฐานบินเฮลิคอปเตอร์ ของ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ของ กรมการขนส่งทางอากาศอย่างเคร่งครัด (ดังเอกสารแนบ)

4. ต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน (ปีละ 2 ครั้ง)

5. หากกรมการขนส่งทางอากาศ จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ หรือที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้กำหนดไว้ ตามที่ได้รับความเห็นชอบรายงานฯ นั้น กรมการขนส่งทางอากาศ จะต้องเสนอรายละเอียดของการ เปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง

6. หากพบว่าโครงการก่อสร้างและดำเนินการโครงการทำให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อ ร้องเรียนใดๆ กรมการขนส่งทางอากาศ รวมทั้งบริษัทผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง จะต้องดำเนินการ ป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อให้ข้อเสนอแนะหรือร่วมกันพิจารณาหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา ต่อไป

ตารางที่ 2 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
1. เสียง	1) กำหนดมาตรฐานการควบคุมเวลากิจกรรมการบิน โดยหลีกเลี่ยงกิจกรรมการบินในเวลากลางคืน (หลังเวลา 22.00 น. ยกเว้นเมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรือจำเป็น โดยต้องบันทึกเหตุผลและความจำเป็นและรายงานให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประจำปี	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	2) การออกแบบอาคารที่พักผู้โดยสารหรืออาคารที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตที่ใช้สำหรับเป็นสถานที่ทำงาน ควรใช้วัสดุป้องกันหรือลดระดับเสียง	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ.
	3) กำหนดมาตรการส่งเสริมให้มีการลดเสียงในระบบปฏิบัติการบิน โดยให้ยกระดับความสูงของเครื่องบินก่อนที่จะออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	4) ให้ประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อประเมินค่า NEF ทุก 2 ปี	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
2. อุทกวิทยา การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	1) ทำการตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ใกล้ทางวิ่ง คูระบายน้ำตลอดแนวทางวิ่งของอากาศยาน ภายในท่าอากาศยาน ไม่ให้เกิดขวางการระบายน้ำ	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	2) ตรวจสอบและดูแลรักษาระบบระบายน้ำและคันกั้นน้ำให้อยู่ในสภาพใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถระบายน้ำได้ดี ไม่มีน้ำท่วมขังในคูระบาย	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	3) ดำเนินการขุดลอกและกำจัดวัชพืชที่ขึ้นอยู่ภายในระบบระบายน้ำท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยให้ดำเนินการก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูฝน	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	4) ในการพัฒนาโครงการจะทำการก่อสร้างท่อลอด 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณทางเข้า-ออกโครงการและบริเวณลานขับ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.2 ม. เพื่อระบายน้ำจากรางระบายน้ำภายในท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชได้เพียงพอ	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	5) จัดให้มีบ่อหน่วงน้ำจำนวน 2 บ่อ ขนาดบ่อละประมาณ 2,700 ลบ.ม. ปริมาตรรวม 5,400 ลบ.ม. เพื่อรองรับน้ำฝนกับน้ำเสียที่ผ่านบำบัดแล้ว และควบคุมให้ปริมาณการระบายน้ำอยู่ในอัตราเดิมของพื้นที่	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
3. คุณภาพน้ำ	1) ให้ดำเนินการขุดลอกบ่อพักน้ำซึ่งขนาดความจุ 150 ลบ.ม. ไม่ให้มีสภาพดินเข็น และวัชพืชขึ้นปกคลุม	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ.
	2) จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบดูแลด้านการจัดการน้ำเสียเพื่อดูแลและควบคุมการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการให้ใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช/ พื้นที่โครงการก่อสร้างฐานบินฯ	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP

พิชัย ธีระนนท์

นาย อดิศักดิ์

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
3. คุณภาพน้ำ (ต่อ)	3) ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารสำนักงานของ ขอ. และอาคารสำนักงานและจากการล้างเครื่องบิน และจากการเติมน้ำมันของบริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด จะต้องปฏิบัติเพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียมีประสิทธิภาพที่สำคัญมีดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีการบำรุงรักษาและควบคุมการทำงานให้ระบบบำบัดมีประสิทธิภาพและสามารถบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ ได้ตามมาตรฐานที่กำหนด - น้ำทิ้งสารอินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก เช่น พลาสติก ผ่าอนามัย นอกจากจะทำให้ล้นเต็มก่อนกำหนดแล้ว ยังอาจเกิดการอุดตันในท่อระบาย - กรณีน้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงและรวดเร็วไม่ลง ให้ตรวจสอบการระบายน้ำหรือประสิทธิภาพของบ่อเกรอะ บ่อซึม ทันที - ตรวจสอบบ่อดักไขมันออกอย่างสม่ำเสมอ - จะต้องกำหนดให้ผู้ประกอบการร้านอาหาร ทำความสะอาดพื้นที่ร้านอาหารทุกวัน - ให้ร้านอาหารคัดแยกเศษอาหารออกจากภาชนะก่อนล้างทุกครั้งเพื่อมิให้ปะปนกับน้ำทิ้ง โดยให้แยกใส่ภาชนะรองรับขยะ - น้ำเสียของโครงการฐานบินเอลิคอปเตอร์หลังผ่านการบำบัดแล้ว ระบายลงสู่บ่อหน่วงน้ำด้านทิศใต้ และทิศเหนือของโครงการ ก่อนระบายออกสู่คลองระบายน้ำของท่าอากาศยาน ซึ่งที่จุดระบายน้ำออกสู่คลองของท่าอากาศยานทั้งสองแห่งจะมีการติดตั้งวาล์วควบคุม เพื่อเป็นมาตรการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน 	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช/พื้นที่โครงการก่อสร้างฐานบินฯ	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	4) กำหนดให้มีการดักขยะและบ่อดักไขมันจากบ้านพักพนักงานของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำ	บ้านพักพนักงานท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ.
4. ทรัพยากรสัตว์ป่า	1) ทำการตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ให้เส้นทางวิ่งของอากาศยาน ระบายน้ำ ภายในท่าอากาศยาน ไม่ให้เป็นแหล่งอาหารหรือที่อยู่อาศัยของนก และสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเก็บเศษหญ้าที่ตัดแล้วไปกำจัดเพื่อป้องกันนกนำเศษหญ้าไปทำรัง	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	2) ดันไม้ภายในบริเวณท่าอากาศยาน ต้องตัดแต่งเรือนยอดให้โปร่ง ความสูงไม่เกิน 6 ม. และแผ่นกิ่งก้านสาขาไม่เกิน 5 ม. เพื่อลดการใช้เป็นแหล่งอาศัยเกาะนอนหรือสร้างรังของนก	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	3) ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานต้องไม่มีกองขยะกลางแจ้ง เพื่อมิให้เป็นแหล่งอาหารของนก	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	4) ให้เจ้าหน้าที่ตรวจหารังอาศัยหรือวางไข่รวมทั้งแหล่งเกาะนอนและแหล่งอาหารของนก บริเวณอาคารต่างๆ และบริเวณพื้นที่นอกอาคารของสนามบินอย่างสม่ำเสมอ ถ้าหากพบให้ทำลาย ขั้วไล่ หรือหาทางแก้ไข เพื่อมิให้นกเข้ามาอาศัยหรือหาอาหารภายในพื้นที่โครงการ	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP

พิชัย วิวัฒน์

นาย วนิช

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
4. ทรัพยากรสัตว์ป่า(ต่อ)	5) ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง จะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพของทางวิ่งและพื้นที่ข้างเคียง เพื่อไล่นกให้ออกจากทางวิ่ง	ท่าอากาศยานนครราชสีมา	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	6) เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางอากาศและบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ประสานงานการไล่นกกับบริษัท วิทยุการบิน จำกัด ที่มีหน้าที่ดูแลหอบังคับการบิน การให้สัญญาณการขึ้นลงของเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง	ท่าอากาศยานนครราชสีมา	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	7) ตรวจสอบบริเวณรั้วหรือกำแพงโดยรอบสนามบิน เพื่อป้องกันสัตว์เข้า-ออก พื้นที่ภายในสนามบิน (Air side)	ท่าอากาศยานนครราชสีมา	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
5. การใช้ที่ดิน	1) การประสานงานระดับกรม ให้กรมการขนส่งทางอากาศประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	กรมโยธาธิการและผังเมือง	ต่อเนื่อง	ขอ.
	2) การประสานงานระดับท้องถิ่นและราชการส่วนภูมิภาค กรมการขนส่งทางอากาศ จะต้องประสานงานกับเทศบาลตำบลท่าแพ สำนักโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครราชสีมา และองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อแจ้งให้หน่วยงานดังกล่าวทราบถึงขอบเขตอาณาบริเวณของเขตและข้อกำหนดของเขตดังกล่าว โดยจัดทำคู่มือพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พร้อมแนบด้วยแผนที่	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดนครราชสีมา	ต่อเนื่อง	ขอ.
	3) กรมการขนส่งทางอากาศ ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศรับทราบ เพื่อมิให้ประชาชนดำเนินการก่อสร้างหรือมีกิจกรรมที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการบิน	ประชาชนที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	ต่อเนื่อง	ขอ.
	4) กรมการขนส่งทางอากาศ หมั่นตรวจสอบสิ่งก่อสร้างที่อยู่โดยรอบภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง	เขตปลอดภัยในการเดินอากาศของท่าอากาศยานนครราชสีมา	ต่อเนื่อง	ขอ.
6. การกำจัดขยะมูลฝอยและการจัดเก็บสารเคมีและน้ำมัน	1) จัดให้มีภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิดและเพียงพออย่างต่อเนื่อง และประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นให้มารับขยะไปกำจัด	ท่าอากาศยานนครราชสีมาและองค์การบริหารส่วนตำบลปากพูน	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	2) กำหนดให้ผู้รับเหมาทุกรายปฏิบัติตามข้อกำหนดในการจัดการของเสียของบริษัทฯ และข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และตรวจสอบการทำงานของผู้รับเหมาเพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	3) คัดแยกและจัดเก็บของเสียแต่ละประเภทในภาชนะปิดมิดชิดและจัดทำฉลากให้ชัดเจน โดยแยกของเสียไม่อันตรายออกจากของเสียอันตราย	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	4) จัดเก็บของเสียอันตรายไว้ในภาชนะที่มีความทนทาน ปลอดภัย เหมาะสมสำหรับการขนส่ง/ขนถ่าย และเก็บไว้ในพื้นที่ที่ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟ จนกว่าจะนำไปบำบัด/กำจัด	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	5) จัดทำบันทึกและตรวจทานประเภทและปริมาณของเสียที่เกิดขึ้น และทำให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
6. การกำจัดขยะมูลฝอยและการจัดเก็บสารเคมีและน้ำมัน(ต่อ)	6) จัดทำเอกสารกำกับการขนส่งของเสียอันตรายตามข้อกำหนดของประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องระบบเอกสารกำกับการขนส่งของเสียอันตราย พ.ศ.2547 สำหรับการขนส่งของเสียอันตรายไปยังสถานที่บำบัด/กำจัด	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	7) จัดการอบรมเกี่ยวกับการจัดการและการจัดเก็บของเสียที่ถูกต้องให้กับพนักงานและผู้รับเหมา	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	8) ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ใช้เก็บสารเคมีและน้ำมันต่างๆ อย่างเคร่งครัด	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	9) ใช้ท่อน้ำมันเชื้อเพลิงที่เหมาะสม ติดตั้งวาล์วควบคุม และทดสอบแรงดันก่อนการใช้งาน รวมทั้งตรวจสอบวาล์วอย่างเคร่งครัด	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	10) จัดภาชนะรองรับน้ำมันที่อาจหกรั่วไหลเล็กน้อยในระหว่างการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง โดยนำไปรวบรวมในถังน้ำมันใช้แล้วเพื่อนำไป reuse ในการฝึกซ้อมดับเพลิงของพนักงานต่อไป	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	11) ปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติในการรวบรวม, จัดเก็บ, ติดฉลาก และขนถ่ายสารเคมี และน้ำมันต่างๆ อย่างเคร่งครัด	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	12) จัดให้มีขอบกันรอบพื้นที่เก็บสารเคมี และจัดเตรียมวัสดุดูดซับไว้บริเวณที่จัดเก็บสารเคมี	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	13) กำหนดแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินเมื่อเกิดการหกรั่วไหลรุนแรง และปฏิบัติตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในแผนเมื่อเกิดเหตุการณ์	พื้นที่โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
7. เศรษฐกิจ-สังคม	1) พิจารณารับพนักงานจากชุมชนที่อยู่ข้างเคียงท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชและจากที่อื่นๆ สำหรับประชาชนที่มีทักษะ /ความสามารถสอดคล้องกับตำแหน่งงานที่ต้องการ	ชุมชนข้างเคียงท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช/ จังหวัดนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP
	2) บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ได้จัดตั้งสำนักงานสร้างเสริมการมีส่วนร่วมชุมชน (Community Engagement Office) ที่อำเภอท่าศาลา เมื่อเดือนมกราคม 2551 และจัดให้มีพนักงานประจำ เพื่อทำหน้าที่สื่อสารประชาสัมพันธ์โครงการของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงโครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์ในบริเวณท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช นอกจากนี้สำนักงานสร้างเสริมการมีส่วนร่วมชุมชน ยังทำหน้าที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงรับฟังข้อคิดเห็นและสร้างความเข้าใจต่อชุมชนของพื้นที่โครงการฯ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการฐานบินเฮลิคอปเตอร์ฯ มีรายละเอียดดังนี้	ชุมชนข้างเคียงท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช/ จังหวัดนครศรีธรรมราช	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP

พิธี ๖ ธันวาคม

หน้า ๑๑

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	สถานที่ดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ	ผู้รับผิดชอบ
7. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	<p>1. แจกเอกสารหรือแผ่นพับเผยแพร่โครงการฯ เพื่อแนะนำโครงการฯต่อประชาชน</p> <p>2. เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานเซฟรอนจะเข้าพบปะชุมชนโดยช่องทางต่างๆ ได้แก่ การเข้าร่วมกับการประชุมหมู่บ้านโดยรอบโครงการ 10 หมู่บ้าน (เทศบาลตำบลท่าแพ บ้านท่าแพ บ้านดอนทะเล บ้านปากพยิง(หมู่ 3) บ้านห้วยไทร บ้านปากพูน บ้านศาลาบางปู บ้านปากพยิง(หมู่ 11) บ้านบ่อตาพันธ์ และบ้านน้ำแคบ)การเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน การพบปะพูดคุย เป็นต้น โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่ก่อนระยะก่อสร้าง ในระหว่างระยะก่อสร้างและดำเนินการอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งถึงระยะดำเนินการ เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูล/สถานะโครงการและรับทราบข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นต่างๆ เพื่อนำมาประกอบการดำเนินงานและจัดทำแผนงานด้านชุมชน</p> <p>3. ในส่วนของมาตรการลดผลกระทบที่อาจมีต่อชุมชนและ สังคม เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานเซฟรอนจะทำหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนในกรณีที่ชุมชนได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการฯ โดยจะรับเรื่องร้องเรียนเพื่อตรวจสอบหาแนวทางแก้ไข ชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วยความเป็นธรรม</p> <p>4. สนับสนุนการมีส่วนร่วม ดำเนินกิจกรรมเพื่อช่วยเหลือชุมชนและพัฒนาการศึกษาของเยาวชน รวมทั้งสนับสนุนกิจกรรมด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมในชุมชน การพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ด้อยโอกาส ซึ่งกิจกรรมเพื่อสังคมของเซฟรอนนั้น มุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนา 3 ด้านด้วยกันคือ การศึกษา สิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์พลังงาน โดยที่ผ่านมามีได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีทั้งจากหน่วยงานราชการและองค์กรท้องถิ่นต่างๆ ในการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมทั่วประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เซฟรอนมีฐานสนับสนุนการปฏิบัติงานตั้งอยู่</p>			
8. สาธารณสุขและความปลอดภัย	1) ให้ดำเนินการแผนการปฏิบัติกักกันอากาศยานและดับเพลิงร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ปีละ 1 ครั้ง	ขอ. และ CTEP
	2) หากเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติภัยทางอากาศ จะต้องดำเนินการตามแผนการปฏิบัติการกักกันอากาศยานและดับเพลิงของ ขอ.	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชและพื้นที่ใกล้เคียง	ต่อเนื่อง	ขอ. และ CTEP

หมายเหตุ : ขอ. คือ กรมการขนส่งทางอากาศ

CTEP คือ บริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด

พิริย ธีระนันท

น.ส. นนทิยา

ตารางที่ 3 สรุปมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม	ดัชนี	สถานที่	ความถี่	ค่าใช้จ่าย	ผู้รับผิดชอบ
1. เสียง	<ul style="list-style-type: none"> - Leq (1 ชม.) - Leq (24 ชม.) - Lmax - LDN - L₁₀ - L₅₀ - L₉₀ - EPNL 	จำนวน 6 สถานี ได้แก่ (รูปที่ 4-1) <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวัดวิสุทธิอาราม - วัดโหลก - โรงเรียนราชประชานุเคราะห์ - บ้านปากพูน - บ้านปากพึง - ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช 	- ให้ดำเนินการภายใน 1 เดือน นับจากเปิดดำเนินการของโครงการก่อสร้างฐานการบิน จากนั้นการตรวจวัดระดับเสียง ดำเนินการ 2 ครั้ง/ปี โดยตรวจวัด 7 วันต่อเนื่อง - บริเวณท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช กำหนดวัดค่า EPNL เพื่อใช้ในการประเมินค่า NEF โดยตรวจวัดขณะเครื่องบินขึ้น-ลง	120,000 บาท/ครั้ง	ขอ. และ CTEP
2. คุณภาพน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> • คุณภาพน้ำผิวดิน <ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง - ออกซิเจนละลาย - บีโอดี - ไนเตรต - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - แบคทีเรียกลุ่มฟิโคลไลฟอร์ม 	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (รูปที่ 1) <ul style="list-style-type: none"> - คลองแคบเหนือรางระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช - รางระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช - คลองแคบใต้จุดระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช 	- 2 ครั้ง/ปี	50,000 บาท/ครั้ง	ขอ. และ CTEP
	<ul style="list-style-type: none"> • คุณภาพน้ำทิ้ง <ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง - บีโอดี - ซีโอดี (เฉพาะจุดปล่อยน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียจากการล้างเฮลิคอปเตอร์ ของบริษัทเซฟรอนฯ) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) - ปริมาณตะกอนหนัก - ชัลไฟต์ - ทีเคเอ็น - ไนโตรเจนและฟอสฟอรัส 	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ (รูปที่ 2) <ul style="list-style-type: none"> - จุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศเหนือ - จุดปล่อยน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศใต้ - จุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศเหนือ - จุดปล่อยน้ำทิ้งของบริษัท เซฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด ลงสู่คูระบายน้ำของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชด้านทิศใต้ 	- 2 ครั้ง/ปี	40,000 บาท/ครั้ง	ขอ. และ CTEP

พิชัย ธีระนนท์
 ๓๓ ธันวาคม ๒๕๖๓

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม	ดัชนี	สถานที่	ความถี่	ค่าใช้จ่าย	ผู้รับผิดชอบ
2. (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> คุณภาพน้ำใต้ดิน <ol style="list-style-type: none"> สารอินทรีย์ระเหยง่าย (Volatile Organic Compound) <ul style="list-style-type: none"> - เบนซีน (Benzene) - คาร์บอนเตตระคลอไรด์ (Carbon Tetrachloride) - 1, 2 - คลอโรอีเทน (1,2-Dichloroethane) - 1, 1-ไดคลอโรเอทิลีน (1,1-Dichloroethylene) - ซิส -1,2 - ไดคลอโรเอทิลีน (cis-1,2-Dichloroethylene) - ทรานส์ -1,2-ไดคลอโรเอทิลีน (trans-1,2-Dichloroethylene) - ไดคลอโรมีเทน (Dichloromethane) - เอทิลเบนซีน (Ethylbenzene) - สไตรีน (Styrene) - เตตระคลอโรเอทิลีน (Tetrachloroethylene) - โทลูอีน (Toluene) - ไตรคลอโรเอทิลีน (Trichloroethylene) - 1, 1, 1-ไตรคลอโรอีเทน (1,1,1-Trichloroethane) - 1, 1, 2-ไตรคลอโรอีเทน (1,1,2-Trichloroethane) - ไซลีนทั้งหมด (Total Xylenes) โลหะหนัก (Heavy metals) <ul style="list-style-type: none"> - แคดเมียม (Cadmium) - โครเมียมชนิดเฮกซะวาเลนต์ (Hexavalent Chromium) - ทองแดง (Copper) - ตะกั่ว (Lead) - แมงกานีส (Manganese) - นิกเกิล (Nickel) - สังกะสี (Zinc) - สารหนู (Arsenic) - ซีลีเนียม (Selenium) 	<ul style="list-style-type: none"> - ป่อน้ำใต้ดินของโครงการ 1 จุดบริเวณฐานบินเฮลิคอปเตอร์ (รูปที่ 2) 	<ul style="list-style-type: none"> - ก่อนเริ่มดำเนินการ 1 ครั้ง - ระยะดำเนินการ : ปีละ 2 ครั้ง (มี.ค.-เม.ย. และ พ.ย.-ธ.ค.) 	30,000 บาท/ครั้ง	CTEP

พชร วรรณนท์

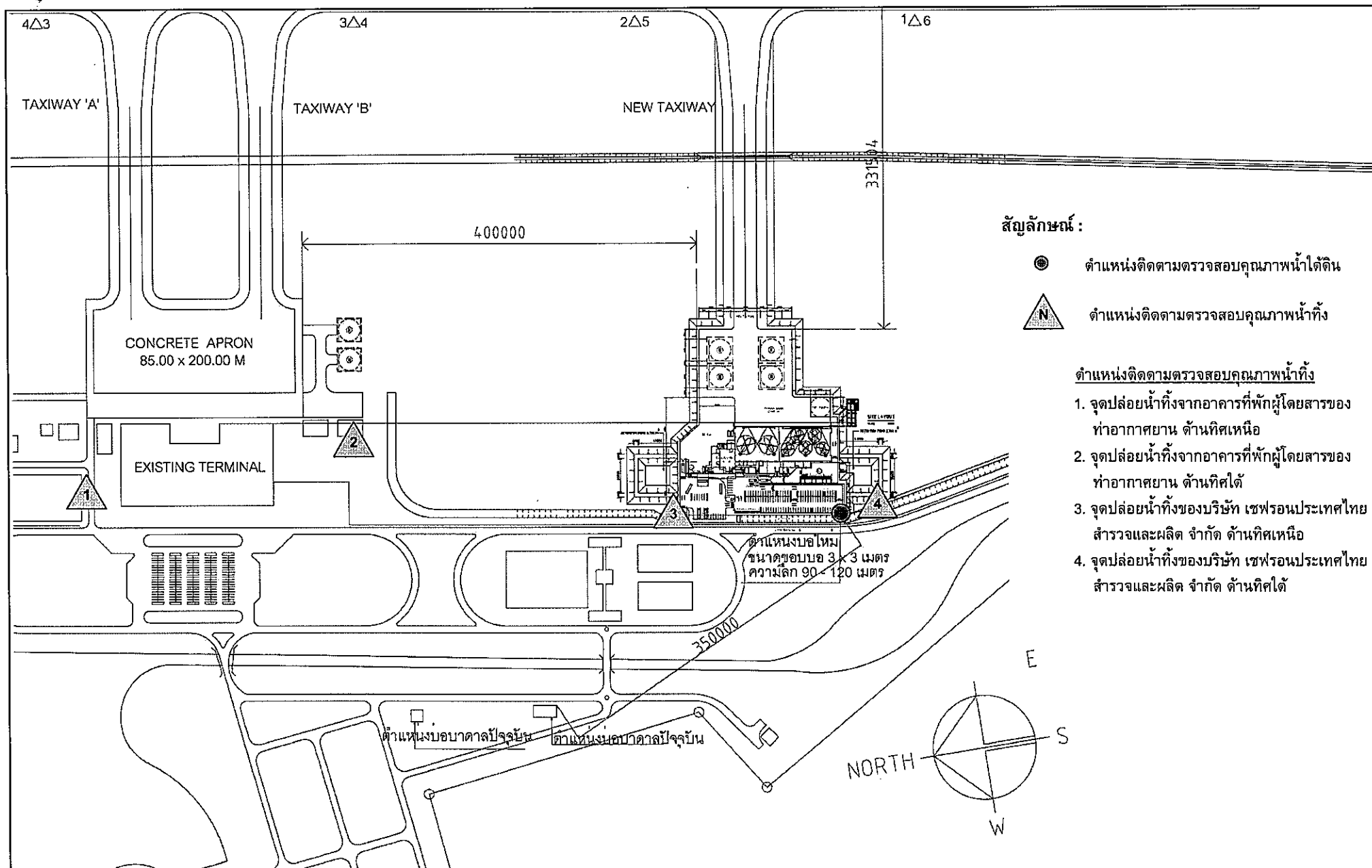
หน้า 13

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม	ดัชนี	สถานที่	ความถี่	ค่าใช้จ่าย	ผู้รับผิดชอบ
2. (ต่อ)	-ปรอท (Mercury) 3. สารปิโตรเลียมไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด [TPHs (C6-C40)]				
3. นก	<ul style="list-style-type: none"> ชนิดและปริมาณนก ติดตามตรวจสอบอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก 	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณท่าอากาศยานนครราชสีมาและพื้นที่ข้างเคียง (ชนิดนกบริเวณทางวิ่งดำเนินการประจำวันที่มีกิจกรรมการขึ้น-ลง ของอากาศยาน) 	<ul style="list-style-type: none"> ศึกษาสภาพนิเวศวิทยาของนกปีละ 1 ครั้ง 	100,000 บาท/ครั้ง	ขอ. และ CTEP
4. ติดตามตรวจสอบความคิดเห็นของผู้นำชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> ให้สอบถามผู้นำชุมชนในประเด็น <ul style="list-style-type: none"> - สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน - ผลกระทบ/ภาวะมลพิษสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน - ทศนคติต่อโครงการ 	ดำเนินการจำนวน 10 ชุมชน ได้แก่ (รูปที่ 3) <ul style="list-style-type: none"> - เทศบาลตำบลท่าแพ - หมู่ที่ 1 บ้านท่าแพ - หมู่ที่ 2 บ้านดอนทะเล - หมู่ที่ 3 บ้านปากพยิง - หมู่ที่ 4 บ้านห้วยไทร - หมู่ที่ 8 บ้านปากพูน - หมู่ที่ 10 บ้านศาลาบางปู - หมู่ที่ 11 บ้านปากพยิง - หมู่ที่ 5 บ้านบ่อตาพันธ์ - หมู่ที่ 1 บ้านน้ำแคบ 	<ul style="list-style-type: none"> - 6 เดือน/ครั้ง 	30,000 บาท/ครั้ง	ขอ. และ CTEP

พิชัย ธีระนนท์

น.วิ. ธีระนนท์



ภาคผนวก ข

เอกสารประกอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวก ข.1

สรุปจำนวนเที่ยวบินของศูนย์ขนส่งทางอากาศของบริษัทฯ

TOTAL FLIGHT SUMMARY IN JULY 2022

HS-HTN (S76C++)	
Total Revenue Flights for the Month	5
Revenue Hours	10.10
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	1.60
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	12.60
Non-Revenue Flight Time	2.20
Passengers Outbound Total	35
Passengers Inbound Total	33
Passenger Interfiled Total	23
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	1075
Total Cargo Outbound	4
Total Cargo Inbound	11
Payload utilization	93.20

HS-HVC (SK76 D)	
Total Revenue Flights for the Month	10
Revenue Hours	18.10
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	2.10
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	22.20
Non-Revenue Flight Time	2.30
Passengers Outbound Total	38
Passengers Inbound Total	65
Passenger Interfiled Total	14
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	931
Total Cargo Outbound	322
Total Cargo Inbound	97
Payload utilization	74.39

HS-HVJ (AW139)	
Total Revenue Flights for the Month	39
Revenue Hours	76.00
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	1.30
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	93.80
Non-Revenue Flight Time	1.70
Passengers Outbound Total	322
Passengers Inbound Total	274
Passenger Interfiled Total	96
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	3953
Total Cargo Outbound	355
Total Cargo Inbound	136
Payload utilization	80.22

TOTAL FLIGHT FOR CHEVRON	
Total Revenue Flights for the Month	54
Revenue Hours	104.20
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	5.00
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	128.60
Non-Revenue Flight Time	6.20
Passengers Outbound Total	395
Passengers Inbound Total	372
Passenger Interfiled Total	133
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	5959
Total Cargo Outbound	681
Total Cargo Inbound	244

TOTAL FLIGHT SUMMARY IN AUGUST 2022

HS-HTN (S76C++)	
Total Revenue Flights for the Month	0
Revenue Hours	0.00
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	0.00
Non-Revenue Flight Time	0.00
Passengers Outbound Total	0
Passengers Inbound Total	0
Passenger Interfiled Total	0
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	0
Total Cargo Outbound	0
Total Cargo Inbound	0
Payload utilization	#DIV/0!

HS-HVC (SK76 D)	
Total Revenue Flights for the Month	15
Revenue Hours	27.60
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.70
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	2.30
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	32.90
Non-Revenue Flight Time	3.60
Passengers Outbound Total	110
Passengers Inbound Total	104
Passenger Interfiled Total	53
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	2717
Total Cargo Outbound	340
Total Cargo Inbound	37
Payload utilization	91.97

HS-HVJ (AW139)	
Total Revenue Flights for the Month	39
Revenue Hours	70.40
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	89.10
Non-Revenue Flight Time	0.00
Passengers Outbound Total	330
Passengers Inbound Total	365
Passenger Interfiled Total	132
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	3876
Total Cargo Outbound	539
Total Cargo Inbound	67
Payload utilization	77.59

TOTAL FLIGHT FOR CHEVRON	
Total Revenue Flights for the Month	54
Revenue Hours	98.00
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.70
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	2.30
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	122.00
Non-Revenue Flight Time	3.60
Passengers Outbound Total	440
Passengers Inbound Total	469
Passenger Interfiled Total	185
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	6593
Total Cargo Outbound	879
Total Cargo Inbound	104

TOTAL FLIGHT SUMMARY IN SEPTEMBER 2022

HS-HTN (S76C++)	
Total Revenue Flights for the Month	31
Revenue Hours	57.00
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	5.90
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	71.20
Non-Revenue Flight Time	7.20
Passengers Outbound Total	293
Passengers Inbound Total	284
Passenger Interfiled Total	89
Passengers RTB Total	10
Total Baggage	8274
Total Cargo Outbound	935
Total Cargo Inbound	300
Payload utilization	91.33

HS-HVC (SK76 D)	
Total Revenue Flights for the Month	27
Revenue Hours	46.50
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	3.40
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	56.50
Non-Revenue Flight Time	4.00
Passengers Outbound Total	205
Passengers Inbound Total	220
Passenger Interfiled Total	74
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	5472
Total Cargo Outbound	359
Total Cargo Inbound	252
Payload utilization	91.81

HS-HVJ (AW139)	
Total Revenue Flights for the Month	14
Revenue Hours	24.80
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.80
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	31.30
Non-Revenue Flight Time	1.50
Passengers Outbound Total	151
Passengers Inbound Total	139
Passenger Interfiled Total	17
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	1935
Total Cargo Outbound	105
Total Cargo Inbound	51
Payload utilization	83.28

TOTAL FLIGHT FOR CHEVRON	
Total Revenue Flights for the Month	72
Revenue Hours	128.30
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.80
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	9.30
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	159.00
Non-Revenue Flight Time	12.70
Passengers Outbound Total	649
Passengers Inbound Total	643
Passenger Interfiled Total	180
Passengers RTB Total	10
Total Baggage	15681
Total Cargo Outbound	1399
Total Cargo Inbound	603

TOTAL FLIGHT SUMMARY IN OCTOBER 2022

HS-HTN (S76C++)	
Total Revenue Flights for the Month	0
Revenue Hours	0.00
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	0.00
Non-Revenue Flight Time	0.00
Passengers Outbound Total	0
Passengers Inbound Total	0
Passenger Interfiled Total	0
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	0
Total Cargo Outbound	0
Total Cargo Inbound	0
Payload utilization	#DIV/0!

HS-HVC (SK76 D)	
Total Revenue Flights for the Month	12
Revenue Hours	21.20
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	2.00
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	26.30
Non-Revenue Flight Time	2.30
Passengers Outbound Total	81
Passengers Inbound Total	96
Passenger Interfiled Total	34
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	1936
Total Cargo Outbound	276
Total Cargo Inbound	176
Payload utilization	77.84

HS-HVJ (AW139)	
Total Revenue Flights for the Month	55
Revenue Hours	96.00
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	119.50
Non-Revenue Flight Time	0.00
Passengers Outbound Total	509
Passengers Inbound Total	518
Passenger Interfiled Total	80
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	6014
Total Cargo Outbound	444
Total Cargo Inbound	174
Payload utilization	71.59

TOTAL FLIGHT FOR CHEVRON	
Total Revenue Flights for the Month	67
Revenue Hours	117.20
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	2.00
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	145.80
Non-Revenue Flight Time	2.30
Passengers Outbound Total	590
Passengers Inbound Total	614
Passenger Interfiled Total	114
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	7950
Total Cargo Outbound	720
Total Cargo Inbound	350

TOTAL FLIGHT SUMMARY IN NOVEMBER 2022

HS-HTN (S76C++)	
Total Revenue Flights for the Month	10
Revenue Hours	17.70
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	22.20
Non-Revenue Flight Time	0.00
Passengers Outbound Total	79
Passengers Inbound Total	102
Passenger Interfiled Total	30
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	2091
Total Cargo Outbound	200
Total Cargo Inbound	70
Payload utilization	99.44

HS-HVC (SK76 D)	
Total Revenue Flights for the Month	10
Revenue Hours	17.60
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	21.40
Non-Revenue Flight Time	0.00
Passengers Outbound Total	62
Passengers Inbound Total	72
Passenger Interfiled Total	18
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	1824
Total Cargo Outbound	145
Total Cargo Inbound	8
Payload utilization	89.07

HS-HVJ (AW139)	
Total Revenue Flights for the Month	38
Revenue Hours	67.30
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	5.80
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	84.50
Non-Revenue Flight Time	6.60
Passengers Outbound Total	384
Passengers Inbound Total	381
Passenger Interfiled Total	108
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	4542
Total Cargo Outbound	317
Total Cargo Inbound	275
Payload utilization	78.94

TOTAL FLIGHT FOR CHEVRON	
Total Revenue Flights for the Month	58
Revenue Hours	102.60
Non-Revenue Hours (T= Maintenance Flt)	0.00
Non-Revenue Hours (K= Training Flt)	5.80
Non-Revenue Hours (P= Ferry Flt)	0.00
Revenue Flight Time	128.10
Non-Revenue Flight Time	6.60
Passengers Outbound Total	525
Passengers Inbound Total	555
Passenger Interfiled Total	156
Passengers RTB Total	0
Total Baggage	8457
Total Cargo Outbound	662
Total Cargo Inbound	353

ภาคผนวก ข.2

เอกสารการบินของศูนย์ขนส่งทางอากาศของบริษัทฯ

4.5.5.5 Use of searchlight

All aircraft in either a climb or descent are to switch on their searchlight. The searchlight will be turned on during the before takeoff checks and the before landing checks. This will aid in the ability of the aircraft to obtain visual contact with other aircraft.

4.5.6 En route

4.5.6.1 Cruising altitude

Cruising altitudes are odd altitudes outbound and even inbound (for example, outbound 3000 feet, 5000 feet, and so on; inbound 2000 feet, 4000 feet, 6000 feet, and so on).

4.5.6.2 ATC frequency changes

For a list of all en route frequency requirements, see OMC volume 2.

4.5.6.3 Position reports

Nakhon operations uses SkyTrac exclusively for flight following. Therefore, the requirement for detailed radio position reports is required only when SkyTrac is not functioning, or when requested to do so by TAS flight followers.

4.5.6.4 Altimeter setting procedures

Specific altimeter setting procedures have been established for Nakhon, in accordance with TAS and ATC. When outbound from VTSF to offshore:

- All flights to be conducted as per ATC clearance
- All aircraft shall set altimeter to QNH within the VTSF terminal control area (TMA) approximately 20 DME from NST VOR and change to 29.92 inches of mercury or 1013.2 millibars when leaving the TMA (report level as flight level)

When inbound from offshore to VTSF:

- All flights to be conducted as per ATC clearance
- All aircrafts shall set the altimeter to standard pressure 29.92 inches of mercury or 1013.2 millibars inbound (report as flight level) and change to QNH after approach clearance has been issued and the descent to land is commenced

4.5.6.5 Offshore traffic and radio procedures

4.5.6.5.1 Outbound and inbound routes

Aircraft outbound from VTSF shall fly on the designated outbound routes. Aircraft inbound to VTSF from the field shall fly on a designated inbound route, which is a



Pilot Meeting Minutes

Date: 26 May 2011 Time: 17.30 Place: OTC Meeting Room



Chairman: Craig Havas

Minutes: Naphat Watcharakarn

Attendants: M. Meyer, T. Yeryk, D. Stanton, C. Humphrey, T. John, V. Kirsanov, P. Krobpanichwong, A. Vongsara, P. Chalidapong, T. Rungroj, K. Nattigon, J. Madeley, V. Surattichai, R. Van Heerden, K. Thepdolchai

Integrated SMS Monthly Topic (optional section – brief points about the 12 SMS posters)

Integrated SMS Topic	Points Discussed
Training and Competency	Training is program / tools which could support employee skills to be more efficiency.

Old Business:

Business	Actioner	Description	Status
Nationalize Program:	All	New group of 3 pilots trainee are suppose to start flying training at Bristow Academy, FL, USA in June or July.	Info/ Ongoing
Changing the Rig Name in the aircraft GPS:	All	LSI issued; Done	Closed
Hospital Roof Top Training	All	Post into S drive on the document room: Please do your training, fill out the form and leave into Chief pilot office when you close to due.	Info/ Ongoing
Aircraft document audit sign sheet	All	Keep going audit when you are night standby crew.	Info/On going

New Business (optional section – briefly discuss any items brought forward during the meeting)

Business	Actioner	Description	Status
Journey log book on board	All	Just to remind please don't forget Journey logbook in any flight.	Info
CAE representatives will arrive NST on 7th June 2011	All	Presentations to be made on new training arrangement with CAE. Welcome for all any query to ask them about simulator at CAE.	Info
Chevron audit will conduct during 7th-9th June	All	Please check your Blue Book to keep update.	Info
DECU Minor fault	All	DECU COLL POSITN requires RTB. The fault cannot reset after switch power off so we need to change CPT (collective position transducer) at base.	Info
Sikorsky Safety Advisory	All	Please read and make sure you understand it. It has been posted on board in Pilot lounge.	Info
Night Training	All	Please minimize noise if do training onshore. if it's not absolutely necessary please go to offshore. Curfew 20:00, take off minimum alt. is 1500 feet and keep circuit small.	Info
Simulator Training Plan	All	Keep an eye on board for training schedule.	Info



Pilot Meeting Minutes

Date: 26 May 2011 Time: 17.30 Place: OTC Meeting Room



Red and White Prohibited landing sector	All	The aircraft nose should remain clear of the red and white PLS on a helideck at all times when maneuvering over the deck- it is usually an indication that there is an obstruction, which may affect the tail.	Info
Pax Ready Time	All	Dispatch Will give flight crews a pax ready time. This is the time the aircraft will be on Pad 6 ready to load passengers. Please ensure you allow enough time to walk to aircraft, start and taxi to pad 6 to ensure you are there at this time. Average has been 14 to 18 mins lately	Info
LSI-2011-11	All	General Review of SDT's and Time between flights.	Info
FSI-2011-Draft Renew Pitch and Roll Limits	All	Coming out from flight standard in Vancouver. To be North Sea standard.	Info
Medevac	All	Extremely important to do everything possibility with in 30 minute. We need more drill on this.	Info
Helideck IFR permit issue	All	Ongoing. Expect revised permits in the next week or two allowing landing below VMIC.	Info
Uniforms	All	To be standard and look professional, it reflects our company. Please change CHC uniform to TAS uniform. If you don't have a TAS uniform, please see craig. Work in group to design uniforms /flight suits, need every single pilot opinion. A vote will be made to establish if crews want to move to flight suits. Company will then design and ensure a professional looking flight suit. Peter Davies to organize the vote. In the mean time ensure you are looking professional with no non-standard uniforms and no "ninja" style hats and face covers please.	Info/On going
Windshield Sun Visors	All	The use of stick on wind screen sunshades is not allowed in flight- these can obstruct the crews view and there have been cases where they have almost gone out the side window in flight. The aircraft is fitted with sun visors which are NOT be stored in the door pocket but on the rail above the door.	Info
PICUS	ALL	Discussion held on correct way to conduct a PICUS flight and what must be completed in the way of pre flight and post flight briefings and associated paperwork. Ensure you are conducting PICUS flights correctly. Any doubt, come see Craig.	ALL INFO

From Safety (Ron)

- Radio – Please give the Air Traffic Controllers due respect and consideration- no sarcastic comments.
- FM Radio- keeps the chat on the FM to flight specific stuff only. There is too much unnecessary conversation on an already overloaded network
- Hands on cyclic- there is a habit of not having a hand on the cyclic while the blades are turning – you should always have one hand on the cyclic at all times when the blades are turning.
- Journey Log Entry- all snags are to be entered into the journey log in consultation with an engineer.
- Taxi on the apron- if an effort to give themselves room when turning onto Pad 6 or 5 some crews are taxiing very close to the edge of the apron before turning- this puts the tail close to the lamp posts and there are often fire extinguishers on the edge of the apron.
- MEL – please work with the engineers when using the MEL to minimize unnecessary disruptions

CHC



Pilot Meeting Minutes

Date: 26 May 2011 Time: 17.30 Place: OTC Meeting Room



H

TA01

TAS**FLIGHT WATCH RADIO LOG.**

STD: 0630

OUTBOUND

DATE 29/6/16

TAXI TIME 0619 / 0622
0605

DEPARTURE FROM NST AT TIME 0624

WAYPOINT NAME	ETA	ATA
XS18 ✓	0659	0704

ARRIVAL AT XS18 AT (TIME) 0704

AC REG. HT. H
PAX 19 + 2
FUEL 2 + 21
ALTITUDE 35000
CREW Grant / Maksimov

WIND N/A

ROUTING NST- XS18

STA: 0805

INBOUND

DEPARTURE FROM XS18 AT (TIME) 0714

WAYPOINT NAME	ETA	ATA
NST	0804	0757

ARRIVAL AT NST AT (TIME) 0757/0803

PAX 19 + 2
FUEL 1 + 36
ALTITUDE 26000
CREW Grant / Maksimov

WIND N/A

PAD NO. N/A

ROUTING XS18 - NST

REMARKS

Record by: AUM :)

ภาคผนวก ข.3

เอกสารการตัดหญ้าและวัชพืชบริเวณไหล่ทางวิ่ง

3rd Quarterly Grass Cutting

On September 3 - 4, 2022