

ท่าอากาศยานตรัง

ในรายงานฉบับนี้ นำเสนอผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานตรัง ประกอบด้วย ประกอบด้วย ความเป็นมาของท่าอากาศยาน รายละเอียดโครงการโดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบด้านเสียง และการศึกษาวิเคราะห์ความคุ้มค่า ครั้งที่ 1 รายละเอียดดังนี้

1.1 ประวัติความเป็นมาของท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานตรัง ก่อตั้งขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 บนที่ดินราชพัสดุที่กองทัพอากาศ มีชื่อว่า “ทุ่งนางหว้ง” โดยกองทัพอากาศได้ปรับปรุงทุ่งหญ้าดังกล่าวให้เป็นทางวิ่งสำหรับการขึ้น-ลงชั่วคราว เพื่อภารกิจด้านการทหารของกองทัพอากาศ เมื่อสงครามสิ้นสุดลง กองทัพอากาศได้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ขึ้น-ลงของอากาศยานทางทหาร โดยมีชื่อเรียกว่า “สนามบินทุ่งนางหว้ง” และมีการปรับปรุงเรื่อยมาจนกลายเป็นสนามบินพาณิชย์ประจำจังหวัดตรัง พ.ศ.2497 กระทรวงคมนาคมได้มีประกาศที่ 2/2497 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2497 ให้สนามบินดังกล่าวเป็นสนามบินอนุญาต

พ.ศ.2498 กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) 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 ประกอบด้วยที่ทำการท่าอากาศยาน ที่ทำการบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด หอควบคุมจราจรทางอากาศและสถานีสื่อสารการบินรวมอยู่ในแห่งเดียวกัน อากาศยานที่ใช้ขณะนั้นเป็นแบบดาโกต้า (DC 3) ให้บริการผู้โดยสารแต่เปิดบริการไม่นานก็หยุดให้บริการไป แต่ยังคงมีอากาศยานของทหารทำการบินขึ้น-ลงตลอดเวลา

พ.ศ.2507 กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) 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 (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) ได้มีการปรับปรุงท่าอากาศยานตรัง 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 กรมท่าอากาศยาน ได้จัดให้มีการดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างขยายท่าอากาศยานตรัง จังหวัดตรัง โดยมีการต่อเติมความยาวทางวิ่งจากเดิม 1,500 เมตร (ม.) เป็น 2,100 ม. รวมทั้งมีการปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการจัดส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการวิเคราะห์

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เดิม) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันคือสำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) เสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานพิจารณา ผลการพิจารณาในการประชุมครั้งที่ 12/2538 เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานดังกล่าว โดยกำหนดให้กรมท่าอากาศยาน ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538

พ.ศ.2541 - พ.ศ.2542 มีการย้ายที่ทำการท่าอากาศยานมาที่อาคารที่พักผู้โดยสารใหม่และได้ประกาศเป็นสนามบินสุภากร เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2542 ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังมีทางวิ่งยาว 2,100 เมตร กว้าง 45 เมตร สามารถรองรับอากาศยาน ขนาด 189 ที่นั่ง ได้ มีลานจอดซึ่งสามารถรองรับอากาศยานขนาดกลางได้ 4 ลำในเวลาเดียวกัน รวมทั้งมีอาคารที่พักผู้โดยสารที่สามารถรองรับผู้โดยสารในช่วงโมงเร่งด่วนได้ประมาณ 300 คน

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

1.2 รายละเอียดโครงการ

1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของท่าอากาศยาน

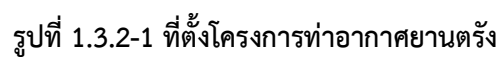
ที่ตั้งของท่าอากาศยานตรัง ตั้งอยู่ที่บริเวณรอยต่อของ 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลโคกหล่อ และตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ทางทิศใต้ของเทศบาลตำบลโคกหล่อ อยู่ระหว่างทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) และทางหลวงชนบทหมายเลข ตง.3005 อยู่ห่างจากตัวเมืองตรังมาทางทิศใต้ประมาณ 6.5 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 2,307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

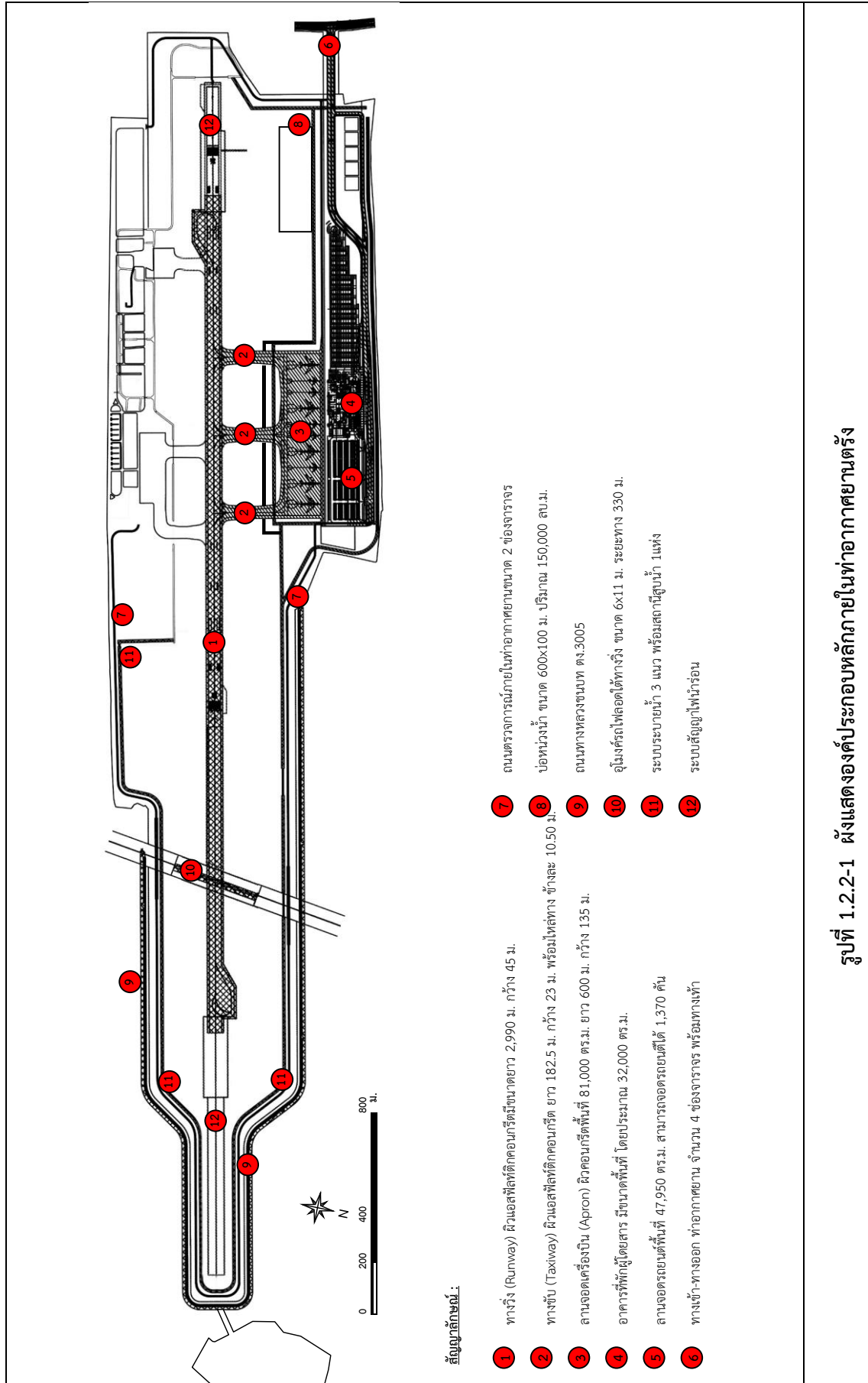
1.2.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยาน

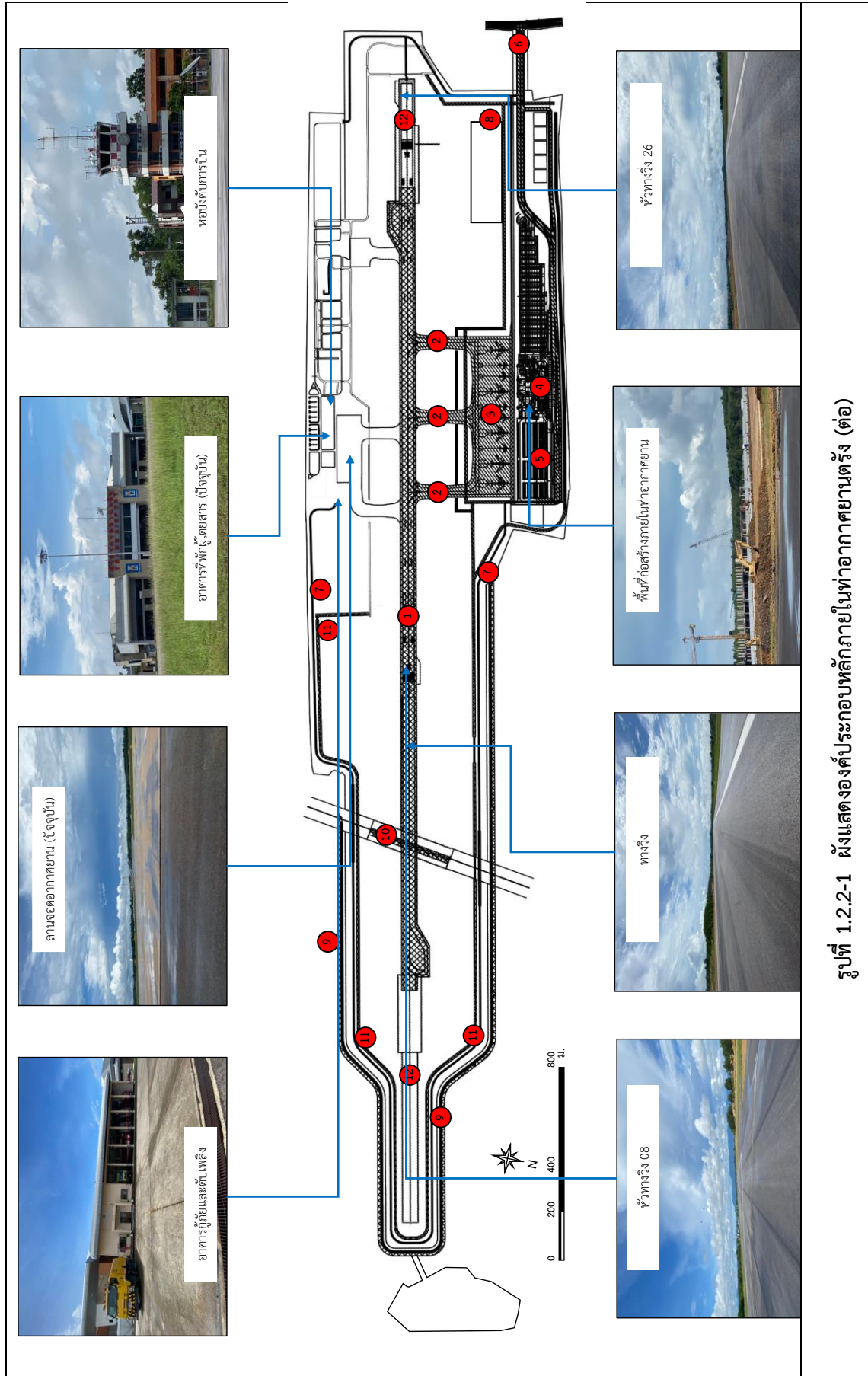
องค์ประกอบทางกายภาพของท่าอากาศยานตรัง ประกอบด้วย (รูปที่ 1.2.2-1) รายละเอียดดังนี้

- 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 ทำอากาศยานตำแหน่งใหม่ จำนวน 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางพร้อมทางเท้า
- ถนนตรวจการณ์ภายในทำอากาศยานขนาด 2 ช่องจราจร
- บ่อน้ำวงน้ำ ขนาด 600x100 ม. ปริมาณ 150,000 ลบ.ม.
- อุโมงค์รถไฟลอดใต้ทางวิ่ง ขนาด 6x11 ม. ระยะทาง 330 ม.
- ระบบระบายน้ำ 3 แนว พร้อมสถานีสูบน้ำ 1 แห่ง
- ระบบสัญญาณไฟนำร่อง







1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ

การรวบรวมข้อมูลสถิติการให้บริการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรัง ปี พ.ศ. 2554-2565 (www.airports.go.th, ธันวาคม 2565) พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยปีละ 3,634 เที่ยวบิน/ปี จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 525,206 คน/ปี ดังแสดงในตารางที่ 1.2.3-1

ตารางที่ 1.2.3-1 สถิติการให้บริการการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรัง ปี พ.ศ. 2554-2565

ปี พ.ศ.	จำนวนเที่ยวบิน			ผู้โดยสาร (คน)		
	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม
2554	999	998	1,997	125,191	127,886	253,077
2555	1,384	1,381	2,765	185,651	189,147	374,798
2556	1,800	1,802	3,602	248,274	256,202	504,476
2557	1,809	1,810	3,619	262,165	267,200	529,365
2558	2,037	2,039	4,076	303,989	308,030	612,019
2559	2,151	2,151	4,302	320,845	328,134	648,979
2560	2,588	2,588	5,176	403,034	396,243	799,277
2561	2,206	2,206	4,412	348,348	342,922	691,270
2562	2,190	2,190	4,380	341,171	338,127	679,298
2563	1,933	1,933	3,866	241,494	246,844	488,338
2564	920	920	1,840	114,616	106,943	221,559
2565	1,784	1,784	3,568	254,853	245,160	500,013
รวม	21,801	21,802	43,603	3,149,631	3,152,838	6,302,469
เฉลี่ย	1,817	1,817	3,634	262,469	262,737	525,206

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (ธันวาคม 2565)

หมายเหตุ : ปี 2565 ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2565

1.2.4 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ

สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในท่าอากาศยานตรัง ปัจจุบันประกอบด้วย 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 10 เที่ยวบิน/วัน เป็นเส้นทางการบินภายในประเทศทั้งหมด

1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ดังแสดงในรูปที่ 1.2.5-1 รายละเอียดดังนี้

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

1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนผลไม้ สวนยางพารา และสวนปาล์ม อยู่ด้านทิศใต้และด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยานตรัง

2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

พื้นที่ตั้งสถานที่ราชการส่วนใหญ่จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานตรัง ได้แก่ วิทยาลัย เทคนิค ตรัง วิทยาลัยอาชีวตรัง สำนักงานทางหลวงชนบทตรัง และศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษาจังหวัดตรัง เป็นต้น สำหรับชุมชนจะตั้งอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 404 เป็นหลัก นอกจากนี้ยังพบว่ามีมีการกระจายตัวอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมทางทิศเหนือและทิศใต้ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ บ้านทุ่งหวัง บ้านคลองลาเลียง บ้านหนองกก บ้านโคกพลากอก และบ้านนาป้อ

3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

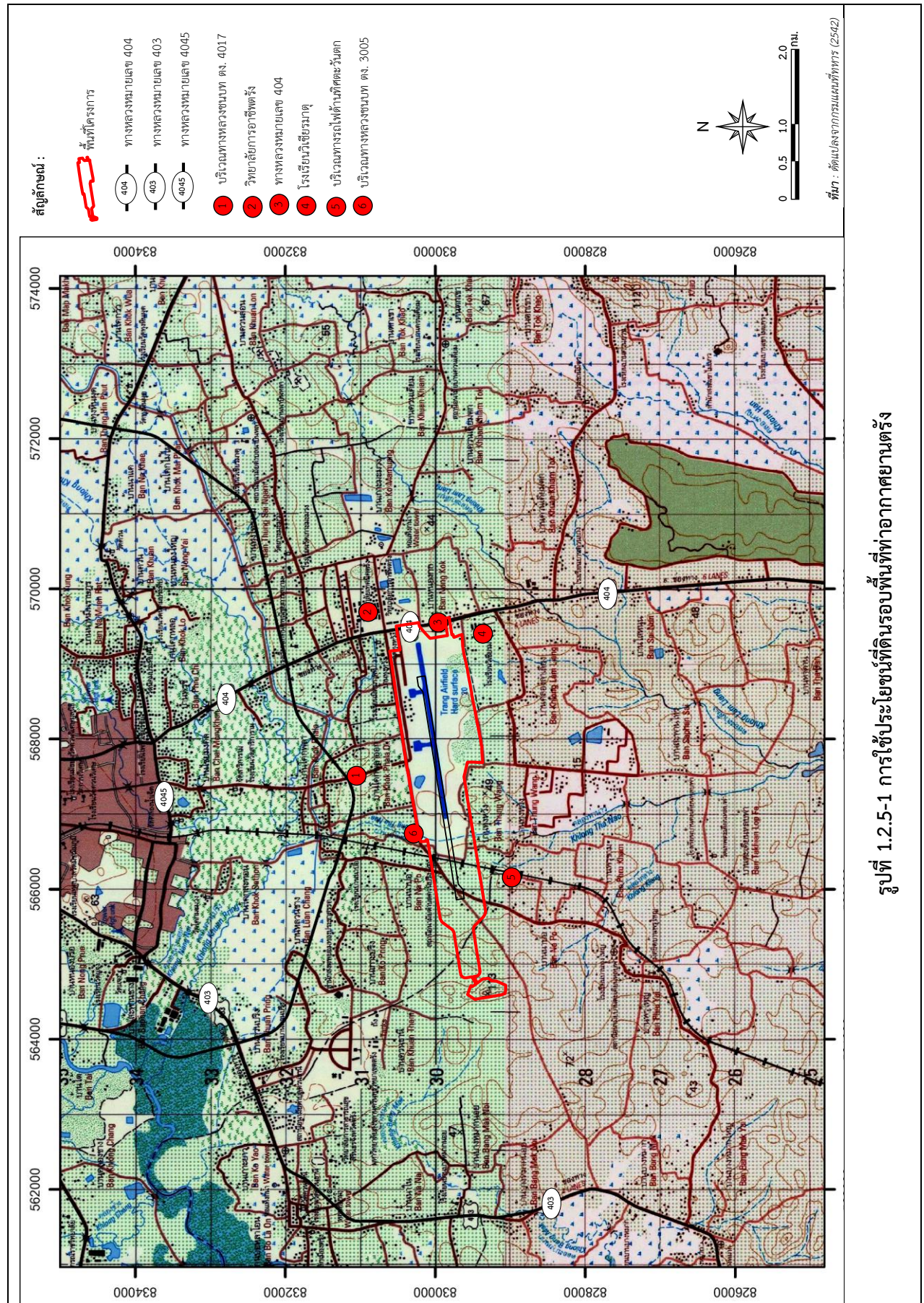
ส่วนใหญ่เป็นระบบสาธารณูปโภคเพื่อการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ทางรถไฟ จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานตรังทางหลวงหมายเลข 404 เชื่อมโยงกับจังหวัดสตูล

4) พื้นที่แหล่งน้ำ

ชุมชนกระจายอยู่รอบพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ส่วนใหญ่กระจายอยู่ตามเส้นทางคมนาคมหลักและบริเวณพื้นที่ทำกิน

5) พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่ว่างเปล่า

พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่รกร้างว่างเปล่าพบได้น้อยมากในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานตรัง เนื่องจากที่ดินได้ถูกพัฒนาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนยางพารา และสวนปาล์มแล้วเป็นส่วนใหญ่



1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

1) การใช้น้ำ

ปัจจุบันท่าอากาศยานตรัง มีแหล่งน้ำใช้จากการประปาส่วนภูมิภาคสาขาจังหวัดตรัง และมีบ่อน้ำบาดาลเป็นแหล่งน้ำที่ใช้สำรอง จากนั้นน้ำจะถูกส่งไปเก็บที่หอถังน้ำสูง โดยมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำก่อนนำมาใช้งานและมีการนำมาใช้ในกรณีที่น้ำประปาไม่ไหล โดยมีสถิติปริมาณน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร 2,100 ลบ.ม./เดือน ส่วนบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ ท่าอากาศยานไม่ได้มีการบันทึกข้อมูลไว้

2) การจัดการน้ำเสีย

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

3) การจัดการขยะ

1) แหล่งกำเนิด

แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอยในบริเวณท่าอากาศยานตรัง มี 2 แหล่ง คือ

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

2) การจัดการมูลฝอย

ขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่รวมประมาณ ขยะทั้งหมดถูกจัดเก็บโดยเทศบาลตำบลโคกหล่อ ซึ่งจะเข้ามาเก็บขยะเป็นประจำทุกวัน

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร มีการจัดตั้งถังรองรับขยะตามจุดต่าง ๆ มีพนักงานรักษาความสะอาดรวบรวมขยะจากถังต่าง ๆ ใส่ถุงดำทุกครั้งที่ถูกผู้โดยสารลงจากอากาศยานและขึ้นอากาศยานออกไปแล้วในแต่ละเที่ยวเพื่อให้ถังขยะที่จัดเตรียมไว้สามารถรองรับขยะได้เพียงพอ โดยจะมีการรวบรวมไว้ที่จุดโรงพักขยะ เพื่อรอให้รถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป สัปดาห์ละ 3 ครั้ง

ส่วนขยะที่เกิดขึ้นจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ ผู้อาศัยแต่ละครัวเรือนจะนำไปทิ้งที่ถังขยะที่จัดเตรียมไว้บริเวณบ้านพักเพื่อรอรถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป

4) ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบระบายน้ำของท่าอากาศยาน จะระบายไปตามลักษณะความลาดชันของสภาพภูมิประเทศภายในท่าอากาศยาน ผ่านรางระบายน้ำที่ขุดขึ้นภายในท่าอากาศยานส่วนหนึ่งจะไหลลงคลองระบายน้ำริมทางหลวงหมายเลข 404 และอีกส่วนหนึ่งจะไหลลงร่องน้ำธรรมชาติด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน หลังจากนั้นจะระบายลงคลองลำเลียงบริเวณบ้านคลองลำเลียง และไหลลงสู่แม่น้ำปะเหลียน

ระบบการระบายน้ำภายในท่าอากาศยาน เป็นรางระบายน้ำแบบเปิดทั้งหมด โดยมีทิศทางการระบายน้ำสอดคล้องกับความลาดชันของพื้นที่ เพื่อระบายน้ำออกสู่คลองลำเลียงซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของท่าอากาศยาน น้ำฝนที่ตกลงมาบนทางวิ่งของท่าอากาศยาน จะถูกระบายไปตามทางวิ่งเริ่มต้นจากด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยานซึ่งเป็นจุดที่สูงไปสู่ทิศตะวันออกของพื้นที่ซึ่งเป็นที่ต่ำก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำเปิดของระบบระบายน้ำ

1.2.7 การจัดการด้านความปลอดภัย

(1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

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

(2) ความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานตรัง ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่สนามบิน เพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง อาจจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปสำรวจพร้อมทำบันทึกสัตว์ที่พบภายในท่าอากาศยานในแต่ละวัน พร้อมจัดทำรายงานการสำรวจประชากรนกประจำเดือน และหากเกิดเหตุอากาศยานชนนกจะมีการจัดทำบันทึกรายงานเป็นประจำทุกเดือน สำหรับบริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรแก่ผู้ที่ใช้บริการท่าอากาศยานในช่วงเวลาที่อากาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่างๆ และมีห้องควบคุมโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่างๆ ภายในสนามบิน

(3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ท่าอากาศยานตรัง ได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำเดือนของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง 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 แต่ทั้งนี้จะเป็นการฝึกซ้อมเฉพาะเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน

3) การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบ (Full Scale Emergency Exercise) กำหนดอย่างน้อย 2 ปี/ครั้ง เป็นการฝึกซ้อมตามการฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ แต่จะมีบุคคลและหน่วยงานภายนอกเข้าร่วมด้วยทั้งหน่วยงานเอกชนและหน่วยงานราชการ

4) การซ้อมดับเพลิง ครึ่งล่าสุดเมื่อพฤษภาคม 2566

5) การฝึกซ้อมอื่นๆ ได้แก่ การฝึกซ้อมเคลื่อนย้ายเข้าพื้นที่เกิดเหตุ การฝึกซ้อมเตรียมความพร้อมจำลองสถานการณ์ฉุกเฉิน เดือนละ 1 ครั้ง การฝึกซ้อมด้านความปลอดภัยร่วมกับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย

1.3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

เนื่องจากท่าอากาศยานตรัง ปัจจุบันกำลังมีการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด รวมทั้งองค์ประกอบอื่นๆ ตามที่กรมท่าอากาศยานได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง 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 และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ตามที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผ่านมติเห็นชอบต่อรายงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.3-1

- **ระยะก่อสร้าง** ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ตามที่กรมท่าอากาศยานได้เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังและได้รับความเห็นชอบจาก 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 และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง
ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
- ให้ออกแบบระบายน้ำช่วง M-N ให้มีขนาดเท่ากับ ทางน้ำธรรมชาติที่จะทำการขุดลอก และขยาย จนไปถึงคลองลำเลียง โดยมีความกว้างด้านบน 9 เมตร ความกว้างท้องราง 5 เมตร และลึก 1 เมตร	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อ ปรับปรุงขยายท่าอากาศยานทำให้มีการรื้อราง ระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างราง ระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยายท่า อากาศยาน	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างท่าอากาศยานตรัง แล้วเสร็จ ท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)	-
- ระบบระบายน้ำในโครงการส่วนที่เป็นท่อลอด แบบท่อกลมให้เปลี่ยนเป็นท่อลอดแบบ Box Culvert ทั้งหมด	- ระบบระบายน้ำส่วนใหญ่มีท่อลอดเป็นแบบ Box Culvert มีเพียงบางส่วนที่เป็นแบบท่อกลม คือ บริเวณที่ตัดผ่านใต้หัวทางวิ่งหมายเลข 26 เนื่องจาก จะก่อให้เกิดปัญหาอุปสรรคต่อระบบปฏิบัติการบิน - ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำ	- ไม่มี	
1) คุณภาพอากาศ			
- ในกรณีที่มีเที่ยวบินมากกว่า 1 เที่ยวบินต่อวัน ควรกำหนดการขึ้นลงของเครื่องบินแต่ละเที่ยว ห่างกัน 1 ชั่วโมง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานมีสายการบินให้บริการ 3 สาย การบิน ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 10 เที่ยวบิน/วัน	- โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานได้มีการออกแบบ เพื่อรองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น มาตรการ ดังกล่าวจะถูกยกเลิกหลังจากโครงการปรับปรุงขยายท่า อากาศยานแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการ ดำเนินการของท่าอากาศยาน และสายการบินที่จะเข้า มาให้บริการภายในท่าอากาศยาน	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	- ไม่มี	 เครื่องปรับอากาศภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
- หลีกเลี่ยงการจอดเครื่องบินโดยการติด เครื่องยนต์บริเวณลานจอดเครื่องบิน	- สนามบินกำหนดให้เมื่ออากาศยานลงจอดต้องดับ เครื่องยนต์ ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 25-30 นาที ใน การรับ-ส่งผู้โดยสาร ขนถ่ายสัมภาระของผู้โดยสาร และทำความสะอาดภายในอากาศยาน	- ไม่มี	-
- หลีกเลี่ยงการติดเครื่องยนต์ของรถยนต์ ขณะ จอด	- มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยขอความร่วมมือผู้ มาใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอดรอ ผู้โดยสาร	- ไม่มี	
- ปลุกต้นไม้เพื่อเพิ่มความร่มรื่นบริเวณลานจอด รถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารโดย ต้นไม้ควรมีลักษณะใบดกหนาแต่ไม่ให้ดอก-ผล	- ต้นไม้ที่ปลูกบริเวณลานจอดรถยนต์และหน้า อาคารที่พักผู้โดยสารส่วนใหญ่ได้แก่ ประดู่ และ ไม้พุ่ม	- ไม่มี	 ต้นไม้บริเวณลานจอดรถยนต์
2) เสียง			

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- 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 ภารกิจด้านการทหารอากาศยานรับ-ส่งผู้ป่วยไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่แน่นอนได้และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์	-
- กำหนดวิธีการขึ้น-ลง ของเครื่องบิน เพื่อหลีกเลี่ยงการบินเหนือบริเวณที่เป็นชุมชนหนาแน่น	- การขึ้น-ลง ส่วนใหญ่ใช้หัวทางวิ่งหมายเลข 08 เป็นหลักที่ โดยสภาพพื้นที่บริเวณหัวทางวิ่งมีพื้นที่ว่างเปล่าอยู่ภายในท่าอากาศยานตรัง 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	- ควรขอยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับกิจกรรมของท่าอากาศยานปัจจุบัน	-
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณที่พักผู้โดยสาร และที่ทำงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	- ไม่มี	

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบิน (Air Side)	- พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดเครื่องบิน ขณะที่อากาศยานเข้ามาให้บริการมีการสวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันเสียง	- ไม่มี	-
- หากมีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินที่มีความดังของเสียงมากขึ้นหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน ในช่วงเวลา กลางวันหรือจำเป็นต้องบินในช่วงเวลา กลางคืนจะต้องหามาตรการลดผลกระทบที่ อาจเกิดขึ้น ได้แก่ จ่ายเงินชดเชยติดตั้งวัสดุ ป้องกันเสียงดังสำหรับอาคารหรือบ้านพักที่ ได้รับผลกระทบหรือซื้อที่จะได้รับผลกระทบใน ราคาค่าเป็นธรรม	- ปัจจุบันสายการบินที่ให้บริการมีการเปลี่ยนแปลง ชนิดของเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่ เพิ่มขึ้นมากขึ้น และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการ ให้บริการ กรมท่าอากาศยาน จึงจัดทำรายงานการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอ สผ. และได้รับการเห็นชอบแล้วตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563	- ควรขอยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับ กิจกรรมของท่าอากาศยานปัจจุบัน	-
- ในกรณีที่เครื่องบิน Boeing-737 มีการ ขึ้น-ลง เกิน 4 เที่ยวบิน/วัน ให้มีการจัดทำรายงาน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงเสนอแก่ สำนั ก ง า น น โย บ า ย แ ล ะ แ ผ น ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา	- ปัจจุบันมีสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการทั้งแบบ อากาศยาน B737-800 และ A320 รวมวันละ 12 เที่ยวบิน - กรมท่าอากาศยาน จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอ สผ. และได้รับการ เห็นชอบแล้วตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563	- ควรขอยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับ กิจกรรมของท่าอากาศยานปัจจุบัน	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- บริเวณที่มีค่า NEF-30 สำหรับจำนวนเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันไม่เกิน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสานกับจังหวัดและสำนักงานผังเมืองในการจัดผังการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน และการรื้อเรียนในอนาคต รวมทั้งไม่ควรสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถานบริเวณดังกล่าว	- จากการประเมินเส้น NEF 30 ในวันที่ท่าอากาศยานมีเที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน/วัน พบว่าเส้น NEF 30 ยังคงอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน	- ไม่มี	-
- ประสานงานกับจังหวัด และกรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารและ สิ่งปลูกสร้างเป็นไปตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) คือระยะห่างจากหัว-ท้ายทางวิ่ง 1,200 ม. ไม่ควรเป็นย่านที่พักอาศัย, ย่านพาณิชยกรรม และไม่ควรสร้างวัด, โรงเรียน, โรงพยาบาล, สถานสงเคราะห์ และควรกำหนดให้เป็นเขตอุตสาหกรรมและคลังสินค้า หรือเขตเกษตรกรรม	- ท่าอากาศยานได้ประชาสัมพันธ์และยินดีให้ข้อมูลกับจังหวัด และกรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารและ สิ่งปลูกสร้างเป็นไปตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	- ไม่มี	-
3) อุทกวิทยาและการระบายน้ำ			
- ควรมีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดินเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	- มีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดิน	- ไม่มี	
- ก่อสร้างรางระบายน้ำด้านข้างของแนวลานวิ่งทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ไม่มี	


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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีการขุดลอกหรือขยายขนาดของรางระบายน้ำ M-N จนถึงคลองลำเลียงให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ลึก 1 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณและอัตราการไหลของน้ำระบายได้ ในกรณีที่มีฝนตกหนักและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังด้านใต้ของท่าอากาศยานและโรงเรียนวิเชียรมาตุได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อปรับปรุงขยายท่าอากาศยานทำให้มีการรื้อรางระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างรางระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน - โดยท่าอากาศยานมีการดำเนินการตัดหญ้าครั้งล่าสุดเมื่อเดือนพฤษภาคม 2566 	<ul style="list-style-type: none"> - เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างท่าอากาศยานตรังแล้วเสร็จ ท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ) 	
4) คุณภาพน้ำผิวดิน			
<p>ดำเนินการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณอาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่แต่ละจุดให้มีขนาดสอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้หรือผู้พักอาศัย คือ ปริมาณ 29 ลบ.ม./วัน - จัดสร้างบ่อพักน้ำเพื่อรองรับน้ำหลังผ่านการบำบัดแต่ละจุดนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้หรือสนามหญ้า 	<ul style="list-style-type: none"> - ได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจำนวน 3 ถัง ถังดักไขมัน จำนวน 1 ถัง - จัดให้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ - มีการจัดสร้างบ่อพักน้ำเพื่อรองรับน้ำหลังผ่านการบำบัดแต่ละจุดนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้หรือสนามหญ้า 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	
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 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - หล้าที่ปลุกบริเวณโครงการ ควรเป็นหล้าที่ไม่มีเมล็ด ไม่มีอาหารของนก เช่นหล้ามะนิลา - ควรตัดหล้าให้สั้นอยู่เสมอ เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่ของแมลงหรือที่วางไข่ของนกได้โดยสูงไม่เกิน 10 ซม. 	<ul style="list-style-type: none"> - หล้าที่ปลุกบริเวณโครงการ เป็นหล้าที่ไม่มีเมล็ด และไม่มีอาหารของนก - การปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี - จากการสำรวจบางพื้นที่ยังคงมีต้นหล้าขึ้นสูงอยู่ 	 <p>ต้นหล้าบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ควรจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ที่มีขนาดทรงพุ่มใหญ่ เพื่อมิให้นกใช้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหารโดยไม่ควรให้สูงเกิน 4 เมตร และขนาดทรงพุ่มน้อยกว่า 2 ม. 	<ul style="list-style-type: none"> - มีเจ้าหน้าที่ดูแลการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	
<ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการจัดการไม่ให้มีพืชในแหล่งน้ำ ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ทำอาภาศยานได้มีการขุดลอกรางระบายน้ำครั้งล่าสุดเมื่อเดือนมกราคม 2562 จากการสำรวจยังพบว่าในรางระบายน้ำบางพื้นที่มีวัชพืชขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ให้ทำอาภาศยานดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นบริเวณรางระบายน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดการกีดขวางทางน้ำ 	 <p>วัชพืชในรางระบายน้ำด้านข้างทางวิ่ง (หัว 08)</p>

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
			 ตะกอนดินในรางระบายน้ำ
6) การใช้ที่ดิน			
<ul style="list-style-type: none"> - จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมท่าอากาศยาน กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อควบคุมการขยายตัวของเมือง และการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน หรือตัวแทนร่วมประชุมกับหัวหน้าส่วนราชการจังหวัด และให้ความคิดเห็นด้านการใช้ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานหากมีวาระที่เกี่ยวข้องสม่ำเสมอ - หน่วยงานท้องถิ่นจะเข้ามาตรวจสอบกรณีที่จะอนุญาตแบบก่อสร้างที่อยู่ในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ - หากผู้ที่จะทำการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ก็ตามในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อน และต้องได้รับอนุญาตถึงจะดำเนินการก่อสร้างได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
<ul style="list-style-type: none"> - บริเวณโดยรอบในเขต NEF>30 สำหรับเครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน และ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประสานกับกรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้ง 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-


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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
เครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสานกับกรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งไม่ควรอนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนาสถานในบริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.	ไม่ควรอนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนาสถานในบริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.		
- การจัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็นแนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตามขอบเขต NEF-30 สำหรับเครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และเครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน ในเวลากลางวัน	- จัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็นแนวกันชนรอบสนามบิน - ในการดำเนินการปรับปรุงท่าอากาศยาน กรมท่าอากาศยานได้มีการออกแบบและดำเนินการของเวนคืนที่ดิน ของให้พื้นที่ ขึ้นอยู่กับว่าสิทธิในที่ดินโดยการดำเนินการดังกล่าวได้เผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็นแนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตามขอบเขต NEF-30 ตามที่ได้คาดการณ์จำนวนเที่ยวบิน 20 ปี ข้างหน้า	- ไม่มี	-

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

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

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
8) เศรษฐกิจ-สังคม			
- กำหนดให้พิจารณาคนในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ หรือภายในจังหวัดตรัง ที่มีความรู้ความสามารถ ได้รับการบรรจุเข้าทำงานเป็นพนักงานของท่า อากาศยานตรังก่อนเป็นลำดับแรก	- หากมีการเปิดรับสมัครงานมีการประกาศรับ สมัครสำหรับผู้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ สนามบินเป็นอันดับแรก	- ไม่มี	 จุดประชาสัมพันธ์ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
9) สาธารณสุข			
- จัดให้มีอุปกรณ์ในการดับเพลิงอย่างเพียงพอ	- มีการติดตั้งถังดับเพลิงเพิ่มเติม ทั่วทั้งพื้นที่ โครงการเพิ่มสะดวกในการใช้งาน	- ไม่มี	
- จัดให้มีการฝึกซ้อมปฏิบัติตามแผนในการ ช่วยเหลือในกรณีเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน	- ท่าอากาศยานได้มีการดำเนินการการฝึกซ้อมย่อย บนโต๊ะทุกๆ 6 เดือน การฝึกซ้อมทั้งรูปแบบ ทุกๆ 1 ปี และดำเนินการการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full- scale-Exercises)	- ไม่มี	-
- ตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด เครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	- มีการตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลาน จอดเครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	- ไม่มี	
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไปทา งานบริเวณลานบิน (Air Site)	- พนักงานมีการสวมใส่อุปกรณ์กันเสียงขณะ ปฏิบัติงานบริเวณลานบิน	- ไม่มี	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ตรวจสอบสภาพการได้ยิน สายตา ความจุของปอด และสุขภาพทั่วไปของพนักงาน และเจ้าหน้าที่อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- มีการตรวจสอบสุขภาพของเจ้าหน้าที่เป็นไปตามเงื่อนไขการจ้างงานของกรมท่าอากาศยาน	- 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 กรมท่าอากาศยานต้องปฏิบัติ			
- กรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรงของกรมท่า อากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด เพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับ จ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	- กรมท่าอากาศยานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมของโครงการในการดำเนินการโครงการฯ ตามที่ได้ เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ก่อสร้างท่าอากาศยานตรง และนำมาตรการที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติมไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญา จ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ	- ไม่มี	
- กรมท่าอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและ กำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการ ก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษา โครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่า อากาศยานตรงของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบล โคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จ 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
- กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็น ผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง ของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน และแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสำนักงาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตรัง สำนักงาน สิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 (ภูเก็ต) ผู้แทนจังหวัดตรัง องค์การบริหาร ส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	- กรมท่าอากาศยานได้ดำเนินการจ้าง บริษัทอินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมประจำปี 2566 ตามสัญญาเลขที่ ท 27/2566 ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566 - มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	- ไม่มี	
- กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของ กรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ให้เสนอต่อสำนักงาน	- กรมท่าอากาศยาน 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
นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและ ระยะดำเนินการ			
2. ในกรณีที่กรมทำอากาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ตรังของกรมทำอากาศยาน 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	- หากมีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ตรังของกรมทำอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอ เมืองตรัง จังหวัดตรัง กรมทำอากาศยานจะปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด	- 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
มาตรการฯ ที่รับจัดแจ้งไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ			
- หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรือ อนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อ สาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้	กรมทำอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	ไม่มี	
<ul style="list-style-type: none"> กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ ความต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อ ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการ ดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อ ประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการ ปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบ ก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หาก 	- กรมทำอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	- 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
เป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้นำความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
<ul style="list-style-type: none"> กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ 	- กรมทำอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	- 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
สิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่ เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการ เปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อ โครงการหรือกิจกรรมมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุง แก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจ หน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ โครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
<ul style="list-style-type: none"> ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่า โครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมท่าอากาศยาน ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกัน พิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันท่าอากาศยานยังไม่ได้รับข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นจาก การก่อสร้างของท่าอากาศยาน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	
<ul style="list-style-type: none"> กรมท่าอากาศยานต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์ โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าอากาศยานดำเนินการประชาสัมพันธ์วิธีการก่อสร้าง และแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะ เกิดขึ้น โดยผ่านผู้นำชุมชน และองค์กรปกครองท้องถิ่น 	<ul style="list-style-type: none"> - 	


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ตรังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชนหัวสนามบิน 26 หมู่ 12 ตำบลโคกหล่อ โรงเรียนวิเชียรมาตุ องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกัน และป้องกันเรื่องร้องเรียน	รวมทั้งเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และ ตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการได้ หากหน่วยงานใดมี ความประสงค์		

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. สภาพภูมิประเทศ - การปรับพื้นที่แต่ละช่วงเวลาต้องจำกัดขนาดของการเปิดพื้นที่ เท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก	- ท่าอากาศยานมีการกำกับกับผู้รับเหมาให้จำกัดในการเปิด พื้นที่ก่อสร้าง และใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก ในกรณีที่สามารถนำมาใช้งานได้	- ไม่มี	-
- ในช่วงระหว่างการปรับถมพื้นที่ต้องมีการจัดทำบ่อดักตะกอนที่ เกิดจากการปรับถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่ แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	- บริษัทผู้รับเหมา มีการสร้างบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับ ถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำ ธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	- ไม่มี	-
2. ทรัพยากรดิน - ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการให้อยู่ ภายใต้ข้อกำหนด และต้องมีการวางแผนงานให้ดีและเหมาะสม	- ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการวางแผนงาน เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะพื้นที่และภายใต้ข้อกำหนดของ กรมท่าอากาศยาน	- ไม่มี	-
3. ธรณีและการเกิดแผ่นดินไหว การลดระดับความสูงเขาน้อยควรหลีกเลี่ยงการดำเนินการ ในช่วงฤดูฝน (เดือนกันยายน-ธันวาคม)	ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างยังอยู่ในระยะก่อสร้างที่ 1 คือ การสร้างลานจอดอากาศยาน ทางขับ ลานจอดรถยนต์ อาคารที่ พักผู้โดยสาร และทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่ จึง ยังไม่มีการลดความสูงของเขาน้อย ถ้าถึงขั้นตอนการดำเนินการ ดังกล่าว กรมท่าอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ และ กำหนดเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตาม	ไม่มี	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ให้น้ำมันกรณีเทคนิคดิน Compaction ของทางวิ่ง เพื่อตรวจสอบดินเก่า ดินใหม่ และการทรุดตัวที่เกิดขึ้น	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- กำหนดมาตรการให้น้ำมันกรณีเทคนิคดิน และแนะนำวิธีการขุดเจาะเนินเขาน้ำเพื่อป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- 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 อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - จัดสร้างรางระบายน้ำรูปตัวยู ภายในพื้นที่อุโมงค์รถไฟ เพื่อช่วยในการระบายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	 <p>รางระบายน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาจะต้องจัดหาภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิดเพื่อทำการรวบรวมน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออกหรือน้ำมันหล่อลื่นที่หมดสภาพการใช้งาน เพื่อนำไปกำจัดโดยบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 	<ul style="list-style-type: none"> - ได้นำมาตรการดังกล่าวไปเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตาม ปัจจุบันยังไม่มีน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออกหรือน้ำมันหล่อลื่นที่หมดสภาพการใช้งาน 	<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
<ul style="list-style-type: none"> - ระมัดระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่แหล่งน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้าง และกำหนดมาตรการดำเนินการก่อสร้างในช่วงเดือนกันยายน-ธันวาคมสำหรับถมดินเพื่อหลีกเลี่ยงการชะล้างของน้ำฝน 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันได้ดำเนินการปรับถมพื้นที่ไปแล้ว โดยผู้รับเหมามีการสร้างบ่อกักตะกอน เพื่อป้องกันตะกอนดินที่ถูกชะล้างด้วยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
5. คุณภาพอากาศ <ul style="list-style-type: none"> - รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ 	<ul style="list-style-type: none"> - รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	
<ul style="list-style-type: none"> - รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - กำชับคนขับรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน 	<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
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างล้างหรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404 และทางหลวงชนบท ตง. 3005	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404	- ไม่มี	 บ่อน้ำล้างล้อรถบริเวณทางเข้า ออก พื้นที่ก่อสร้าง
- จัดให้มีบ่อน้ำล้างล้อรถหรือติดตั้งตะแกรงบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการเพื่อกำจัดดินออกจากล้อรถบรรทุก	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404	- ไม่มี	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	- ไม่มี	-
- เก็บกวาดเศษดิน หินทราย ที่ตกบนพื้นทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ เนื่องจากในการก่อสร้างระยะที่ 1 เส้นทางในการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์จะใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่ง โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน หินทราย ที่ตกหล่นประจำวันละ 2 รอบในช่วงเที่ยงและช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน หินทรายร่วงหล่นอยู่	- มีเจ้าหน้าที่เก็บกวาดเศษดิน หินทราย ที่ตกบนพื้นทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน หินทราย ที่ตกหล่นประจำวันละ 1 รอบในช่วงช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน หินทรายร่วงหล่นอยู่ เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน			
6. เสียง - กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- กำชับให้คนขับรถบรรทุกด้วยความเร็วความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม ภายในพื้นที่ก่อสร้าง. และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- ไม่มี	-
- จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือนราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง	- มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก ให้ห่างจากบ้านเรือนประชาชน	- ไม่มี	-
- ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- กำชับพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- ไม่มี	-
- รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด เพราะถ้าวบรรทุกน้ำหนักเกินจะส่งผลให้เครื่องยนต์ทำงานหนักและทำให้เกิดเสียงดังมาก	- กำชับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด	- ไม่มี	-
- ในการก่อสร้างทางเข้า-ออก ทำอากาศยานตรงตำแหน่งใหม่ควรก่อสร้างในช่วงปิดเทอม (เดือนมีนาคม-พฤษภาคมและเดือนตุลาคม)	- ปัจจุบันได้มีการก่อสร้างทางเข้า-ออกทำอากาศยานตำแหน่งใหม่เสร็จสิ้นแล้ว	- ไม่มี	


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- การตรวจวัดเสียงจากอากาศยานให้ดำเนินการตรวจวัดตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษใช้เป็นแนวทางในการตรวจวัด	- บริษัทตรวจวัดเสียงได้ดำเนินการตรวจวัดเสียงจากอากาศยานตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษใช้เป็นแนวทางในการตรวจวัด	- ไม่มี	-
- การตอก/กระแทก พื้นที่ก่อสร้างในบริเวณจุดที่อยู่ใกล้กับบ้านเรือนราษฎร อาคารที่พักผู้โดยสาร กำหนดเวลาให้ดำเนินงานในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง	- การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบันไม่มีกิจกรรมการตอกหรือกระแทก และการดำเนินงานก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. - กิจกรรมก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ปัจจุบันมีกิจกรรมการก่อสร้างการตอก/กระแทก อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการตอกหรือกระแทกจะดำเนินการในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ	- ไม่มี	 <p>อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่</p>  <p>ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟบริเวณหัวทางวิ่ง 08</p>

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
7. ความสั่นสะเทือนและแรงอัดอากาศ - กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือน เมื่อดำเนินการอยู่ใกล้กับอาคารที่พักผู้โดยสารหรือที่อยู่อาศัย จะต้องจัดช่วงการทำงานมิให้เกิดขึ้นพร้อมกัน	- การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบันไม่มีการตอกหรือกระแทก และการดำเนินงานก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. - กิจกรรมก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ปัจจุบันมีกิจกรรมการก่อสร้างการตอก/กระแทก อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการตอกหรือกระแทกจะทำในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ	- ไม่มี	-
8. ทรัพยากรป่าไม้ - ระหว่างการตัดฟันต้นไม้/แผ้วถาง และนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการขุดปรับถม ปรับเกลี่ย และบดอัดดินให้มีพื้นที่ก่อสร้างส่วนขยาย หากพบสัตว์ป่า ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-
9. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	- กำชับคนงานก่อสร้างห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	- ไม่มี	-
- ระหว่างการก่อสร้างหากพบสัตว์ป่า ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้ช่วยเหลือแล้วนำไปปล่อย และต้องไม่ทำร้ายสัตว์ป่าด้วย	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- หากพบเห็นสัตว์บาดเจ็บจากเครื่องจักรกลให้ดำเนินการช่วยเหลือและนำส่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่อไป	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-
- หากพบสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์นั้น ท่าอากาศยานตรังจะต้องขอความร่วมมือกับสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) เพื่อจัดส่งผู้ชำนาญการทางด้านสัตว์ป่ามาให้คำแนะนำในการดำเนินการ โดยกรมท่าอากาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณทั้งหมด	- จากการปรับปรุงพื้นที่ที่ผ่านมาไม่พบว่ามีสัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์	- ไม่มี	-
10. ทรัพยากรชีวภาพทางน้ำ - จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงาน พร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียตามหลักสุขาภิบาล โดยมีความสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นอย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสีย	- บริเวณที่พักคนงานภายนอกพื้นที่ท่าอากาศยานได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงาน ปัจจุบันกำลังติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียตามหลักสุขาภิบาล	- ไม่มี	ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณที่พักคนงาน 
- ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รีดถอนสิ่งปลูกสร้างจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สาร	- กรมท่าอากาศยานได้กำหนดเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
โซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว			
11. การใช้ประโยชน์ที่ดิน - จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง และบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการทราบล่วงหน้าก่อนมีการก่อสร้างโครงการเพื่อให้รับทราบถึงรายละเอียดและแผนการก่อสร้างโครงการ	- ทำอากาศยานยังได้มีการดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลดังกล่าวผ่านผู้นำชุมชนอย่างต่อเนื่อง	- ไม่มี	-
- ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้างของโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างแสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ	- ทำอากาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องร่วรร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องร่วรร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-
- กรมทำอากาศยานจะต้อง แต่งตั้งวิศวกรควบคุมการทำงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแลมิให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิดการรบกวนต่อผู้ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	- กรมทำอากาศยานได้มีการแต่งตั้งวิศวกรควบคุมการทำงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแลมิให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิดการรบกวนต่อผู้ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	- ไม่มี	-
- กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลคนงานก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	- กรมทำอากาศยานได้มีการขอความร่วมมือ และให้ทำอากาศยานคอยประสานงานผู้รับเหมาให้กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลคนงาน	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	ก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับชุมชนที่อยู่ข้างเคียง		
12. การคมนาคมขนส่ง - กำหนดให้มีเส้นทางเบี่ยงของถนนทางหลวงชนบท ตง. 3005 ขนานกับแนวเขตสนามบินทางทิศเหนือเพื่อไปทางฝั่งทิศใต้	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- ต้องมีการติดป้ายสัญญาณเตือนภัยและบอกเส้นทางเบี่ยงของโครงการ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- กวดขันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	- กำชับให้พนักงานขับรถบรรทุก รถขนส่งวัสดุปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	- ไม่มี	-
- ติดตั้งป้ายเตือนและป้ายบังคับการจราจรบริเวณจุดตัดของถนนและบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรในช่วงที่มีการขนส่งดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	- กรมท่าอากาศยาน/ท่าอากาศยานตรัง ควบคุมดูแลให้ทางผู้รับเหมาดำเนินการติดป้ายระวางมีรถบรรทุกเข้า-ออก บริเวณเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลการจราจรอำนวยความสะดวก ในช่วงที่มีการขนส่งดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	-	-
- ทำการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบไฟฟ้าการทำงานของเครื่องยนต์ ระบบเกียร์ และอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี และปลอดภัยอยู่เสมอ	- มีการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ ตามระยะเวลาที่กำหนด	- ไม่มี	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวนจำเป็นต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด	- รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- ไม่มี	-
- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงโมงเร่งด่วน	- ไม่มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงโมงเร่งด่วน	- ไม่มี	-
- ห้ามมิให้รถบรรทุกดินใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยานตรังเพื่อลดอุบัติเหตุ	- รถบรรทุกดินไม่ได้ใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน	- ไม่มี	-
- เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุก่อสร้าง เพื่อเข้ามายังพื้นที่โครงการที่ต้องผ่านชุมชนหนาแน่น จะต้องใช้ความเร็วไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	- กำชับให้คนขับรถบรรทุกใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	- ไม่มี	-
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการต้องติดป้าย ทั้งนี้ เพื่อให้ง่ายต่อการตรวจสอบข้อเท็จจริงในด้านการใช้ความเร็วของรถแต่ละคันรวมทั้งด้านอื่นๆ 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. สารานุกรม-สารานุกรมการ - 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 นำไปตั้ง	- 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 อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อ 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 ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานตรัง 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 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการวางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหน่วงน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 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	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวถนนวังเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ไม่มี	 <p>ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้าน บริเวณส่วนขยายหัวทางวัง 08</p>
- การปรับถมพื้นที่ให้หลีกเลี่ยงการดำเนินการในช่วงฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลาย และปริมาณตะกอนดินลงสู่ห้วยใหญ่ และคลองทำนาว	- ปัจจุบันไม่มีการดำเนินการปรับถมพื้นที่แล้ว และผู้รับเหมามีการสร้างบ่อกักตะกอน เพื่อป้องกันตะกอนดินที่ถูกชะล้างด้วยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	- ไม่มี	-
- ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำทันทีเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำของโครงการ	- หากพบว่าตะกอนภายในรางระบายและทำให้ประสิทธิภาพในการระบายน้ำลดลง ผู้รับเหมาจะดำเนินการขุดลอกทันที	- ไม่มี	-
- กำหนดให้เทคอนกรีตในลักษณะหุ้มข้างบริเวณปากท่อลอดที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	- ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการสร้างรางระบายน้ำชั่วคราว	- ไม่มี	=

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
15. เศรษฐกิจ-สังคม - ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับข้อร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้าง เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างแสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ	- ท่าอากาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราວร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องราວร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการเพื่อป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านสังคม ดังนี้ • ให้พิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่น เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีส่วนช่วยเหลือชุมชน และลดผลกระทบที่อาจเกิดจากแรงงานต่างถิ่น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่นตามความสามารถและความเหมาะสมกับตำแหน่งงาน	- ไม่มี	-
• เข้มงวดเรื่องการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างของคนงานในช่วงเวลากลางวัน	- พื้นที่โครงการมีกีดล้อมเขตพื้นที่ก่อสร้างและมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจเช็คการเข้า-ออกพื้นที่ทั้งกลางวันและกลางคืน	- ไม่มี	-
• มีการทำกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ของท่าอากาศยานตรังให้ พบปะพูดคุยกับราษฎรในชุมชนและผู้นำชุมชน พร้อมทั้งติดตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นจากราษฎรในชุมชน สำหรับสถานศึกษารอบพื้นที่โครงการโดยเฉพาะโรงเรียนวิเชียรมาตุให้กรมท่าอากาศยานพิจารณาจัดงบประมาณรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) เพื่อบรรเทาความรบกวนด้านเสียงจากอากาศยานโดย	- เนื่องจากปัจจุบันมีสถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด 19 ทำให้สามารถทำกิจกรรมหรือรวมกลุ่มคนจำนวนมากได้ - ท่าอากาศยานมีการตั้งตู้รับบริจาคภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร	- ไม่มี	 <p>ตู้บริจาคภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
อาจจัดทำกิจกรรม ดิดแอร์ และจัดให้มีไมโครโฟนเป็นต้น			
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ 	- มีการติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการแก่ชุมชนบริเวณพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เกี่ยวกับรายละเอียดการก่อสร้างโครงการเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและชัดเจนรวมทั้งเพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ โดยแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนทำการก่อสร้าง 	- มีการประชาสัมพันธ์โครงการแก่ผู้นำชุมชนบริเวณพื้นที่โดยรอบโครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ได้ทราบรายละเอียดความคืบหน้าของการก่อสร้างโครงการเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วงก่อสร้างและแจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการให้ชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการทราบ เช่น การติดป้ายประชาสัมพันธ์ หรือแผ่นพับ เป็นต้น บริเวณที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 	- เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วงก่อสร้างและแจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการ ผ่านผู้นำชุมชนอย่างสม่ำเสมอ		-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ดำเนินการทราบถึงช่องทางการร้องเรียนและมาตรการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยแจ้งผ่านทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน	- แจ้งช่องทางร้องเรียนและมาตรการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยแจ้งผ่านทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-
- จัดให้มีทีมงานประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน ช่องทางการติดต่อสื่อสารรับเรื่องร้องเรียนพร้อมทั้งจัดส่งทีมงานไปตรวจสอบข้อร้องเรียนและแจ้งผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการให้ชุมชนรับทราบ	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน และช่องทางการติดต่อสื่อสารรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ป้ายประชาสัมพันธ์ดังกล่าว	- ไม่มี	-
- ติดป้ายประกาศบริเวณหน้าพื้นที่โครงการและชุมชน เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยระบุข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ชื่อโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ บริษัทผู้รับเหมา บริษัทเจ้าของโครงการ ผู้ประสานงาน และหมายเลขโทรศัพท์ เป็นต้น	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- ไม่มี	-
- จัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Monitoring)	- ทำอากาศยานมีการจัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบ	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
Committee) เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทนจาก 3 ฝ่าย ได้แก่ กรรมการผู้แทนภาคประชาชน กรรมการผู้แทนภาคราชการ/นักวิชาการในท้องถิ่น และผู้แทนจากโครงการ			
- ให้โครงการจัดทำแผนพบ หรือแสดงวิทัศน์ หรือจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรง เช่น รายละเอียดโครงการ ความสามารถในการรองรับผู้เข้ามาใช้บริการ ตำแหน่งที่ตั้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังการเดินทางมายังอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่หลังจากเปิดดำเนินการ เป็นต้น ให้ผู้ที่ใช้บริการท่าอากาศยานตรงทราบ	- กรมท่าอากาศยานมีการจัดทำวิทัศน์ในการประชาสัมพันธ์โครงการ	- ไม่มี	-
- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรงหรือตัวแทน ประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรง ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดจริง	- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรงหรือตัวแทน ได้มีประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรง ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดจริง ทุกครั้ง	- ไม่มี	-
- ในการดำเนินงานการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ตาม พ.ร.บ. การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 ดำเนินการขออนุญาตพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะ	- ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>เวนคืน (พ.ร.ฎ.) เป็นบริเวณกว้างตลอดแนว เพื่อครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะต้องเวนคืนเป็นเขตก่อสร้าง ซึ่งจะระบุท้องที่ จุดเริ่มต้น จนถึงสิ้นสุดและความกว้างของเขตพระราชกฤษฎีกา โดย พ.ร.ฎ. จะปิดประกาศไว้ตามสถานที่ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ที่ทำการของเจ้าหน้าที่เวนคืน • ศาลากลางจังหวัดตรัง • สำนักงานที่ดินจังหวัดตรัง • ที่ว่าการอำเภอเมืองตรัง • ที่ทำการเทศบาลตำบลโคกหล่อ <p>และองค์การบริหารส่วนตำบลควนปริง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 ตำบลโคกหล่อ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านไซหนู หมู่ 7 บ้านทุ่งหวัง หมู่ 8 บ้านนาบ่อ และ หมู่ 9 บ้านเกาะกลาง ตำบลควนปริง <p>การออก พ.ร.ฎ. ดังกล่าวเพื่อให้เจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปทำการสำรวจทรัพย์สินในที่ดินของประชาชนที่อยู่ในเขต พ.ร.ฎ. ซึ่งการสำรวจที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ยืนต้นผู้รับมอบหมายจากหน่วยงานของรัฐในฐานะเจ้าหน้าที่เวนคืนจะแจ้งกำหนดวันเข้าทำการสำรวจเป็น</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>หนังสือให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน หลังจากสำรวจทรัพย์สินแล้วจะมีการกำหนดค่าทดแทนทรัพย์สินที่จะถูกเวนคืนโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง ประกอบด้วย ผู้แทนของเจ้าหน้าที่หนึ่งคน ผู้แทนกรมที่ดินหนึ่งคน ผู้แทนของหน่วยงานอื่นของรัฐหนึ่งคน และผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>1. การกำหนดค่าตอบแทน</p> <p>การกำหนดค่าทดแทนจะพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดโดยคำนึงถึง</p> <p>1.1 ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชบัญญัติ</p> <p>1.2 ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่</p> <p>1.3 ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม</p> <p>1.4 ส ภา พ และ ที่ ' ตั้ ง ของ อสังหาริมทรัพย์</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>1.5 เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน</p> <p>1.6 การได้ ประโยชน์ และเสียประโยชน์จากการเวนคืน</p> <p>1.7 ค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและสังคม</p> <p>2. การประกาศราคาเบื้องต้น</p> <p>เมื่อคณะกรรมการได้กำหนดราคาค่าทดแทนแล้วจะปิดประกาศราคาไว้ ตามสถานที่เดียวกันกับที่ปิดประกาศ พ.ร.ฎ. และเจ้าหน้าที่จะมีหนังสือแจ้งให้ เจ้าของทรัพย์สินมาทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย เมื่อทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขายแล้วหน่วยงานของรัฐจะจ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของ ทรัพย์สินภายใน 120 วัน นับแต่วันทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย</p> <p>3. การอุทธรณ์</p> <p>หากผู้ถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่ คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดสามารถรับเงินไปก่อน แล้วยื่นอุทธรณ์ต่อ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน</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>60 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้ปรับ เงินค่า ทดแทนโดยสามารถยื่นอุทธรณ์เป็นหนังสือด้วย ตนเองหรือส่งทางไปรษณีย์ และหากยังไม่พอใจค่า วินิจฉัยของรัฐมนตรีฯ ผู้ถูกเวนคืนมีสิทธิฟ้องคดีได้ 2 กรณี คือ</p> <p>3.1 กรณีที่ผู้อุทธรณ์ได้รับแจ้งผลการ วินิจฉัยภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ยื่น อุทธรณ์ใน กรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่ วันที่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยดังกล่าว</p> <p>3.2 กรณีที่ ยื่น อุทธรณ์ไว้จน ระยะเวลาว่างเลยมาจนครบ 60 วันแล้ว แต่ยัง ไม่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยในกรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิ ฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดเวลา 60 วัน ดังกล่าว</p> <p>4. ข้อเสนอแนะด้านการจ่ายค่าชดเชย เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบจากการ พัฒนาโครงการ เป็นผู้ที่ย่ำแย่อย่างมากเพื่อ ผลประโยชน์ส่วนรวม และเป็นปัจจัยสำคัญต่อ ความสำเร็จของการพัฒนาโครงการ ดังนั้น ในการ ดำเนินการ จึงต้องอำนวยความสะดวกให้กับผู้ได้รับ ผลกระทบเหล่านั้น อีกทั้งควรมีการช่วยเหลือเป็น</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>กรณีพิเศษเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ยกตัวอย่าง เช่น มาตรการต่างๆ ดังนี้</p> <p>4.1 ต้องมีการกำหนดเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินให้แน่นอน พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ หรือทำความเข้าใจความตกลงกับผู้ได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน</p> <p>4.2 ควรดำเนินการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินในครั้งเดียวให้ครบถ้วนในระยะเวลาที่รวดเร็ว เพื่อให้ราษฎรเกิดความเชื่อมั่น</p> <p>5. ผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณ</p> <p>5.1 กรมท่าอากาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบงบประมาณชดเชย สำหรับหน่วยงานและประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน</p> <p>5.2 การเพิกถอนการใช้พื้นที่ สาธารณประโยชน์บริเวณเวนคืนจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนกฎหมายเกี่ยวข้องให้ครบถ้วน</p>			
<p>16. อาชีวอนามัย และความปลอดภัย</p> <ul style="list-style-type: none"> - การป้องกันอันตรายจากฝุ่นละออง/เสียง <ul style="list-style-type: none"> ● จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ที่มีเสียงดังให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก ให้ห่างจาก บ้านเรือนประชาชน 	<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
เช่น วัดและชุมชน เป็นต้น และหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อาศัยข้างเคียง			
<ul style="list-style-type: none"> • ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง เช่น การปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่โล่งในส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้ทำการฉีดพรมน้ำให้เปียกจนทั่วผิวหน้าดินในบริเวณก่อสร้างหรือบริเวณที่มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตามความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ 	- มีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตามความเหมาะสมของสภาพภูมิอากาศ	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> • การแต่งกายของคณงานต้องแต่งกายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้คณงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน เช่น หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย หน้ากากป้องกันฝุ่นและเครื่องป้องกันหู เป็นต้น 	- การแต่งกายของคณงานมีการแต่งกายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้คณงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> • ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาน้ำดื่มที่สะอาดให้กับคณงานก่อสร้างให้เพียงพอ 	- มีการจัดหาน้ำดื่มที่สะอาดให้กับคณงานก่อสร้างให้เพียงพอ	- ไม่มี	-
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย	- มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย	- ไม่มี	-
- จัดการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น	- มีการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการพร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็น และหน่วยปฐมพยาบาลจะต้องได้รับการฝึกซ้อมเป็นประจำ	- มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการพร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็น	- ไม่มี	-
- ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับหน่วยปฐมพยาบาล และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่อในการรักษาพยาบาลเบื้องต้นแก่คนงานที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับหน่วยปฐมพยาบาล และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่อในการรักษาพยาบาลเบื้องต้น	- ไม่มี	-
- การรับคนงานก่อสร้างเข้ามาทำงานภายในพื้นที่โครงการจะต้องพิจารณารับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก และให้อัตราค่าแรงเป็นไปตามกฎหมายกำหนด	- การรับคนงานก่อสร้างพิจารณารับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก นอกจากนี้ผู้เหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่นเช่นกัน	- ไม่มี	-
- ในกรณีต้องมีการจ้างแรงงานจากภายนอกพื้นที่ จะต้องมีการทำประวัติคนงานเพื่อเป็นหลักฐานที่จะช่วยควบคุมปัญหาที่เกิดจากคนงานต่อชุมชนโดยรอบ	- ผู้เหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่น และพิจารณารับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก	- ไม่มี	-
- กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- มีการกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกันและทำลายแหล่งพาหะนำโรค	- มีการป้องกันและทำลายแหล่งพาหะนำโรค เช่น ดูละไ้ให้มีแหล่งเพาะพันธุ์ยุงในที่พักคนงาน	- ไม่มี	-
- กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- มีการกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- ไม่มี	-
- จัดให้มีช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับเรื่องราวร้องเรียนในกรณีเกิดความเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุ และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่โครงการ	- ทำอากาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราวร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องราวร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-
- ในกรณีการรับคนงานต่างด้าวเข้ามาทำงาน ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องทำการลงบันทึกประวัติคนงาน ตรวจสอบสุขภาพคนงานเพื่อป้องกันการแพร่กระจายโรคโดยมีคนเป็นพาหะนำโรค และสร้างห้องพักแยกจากที่พักคนงานท้องถิ่น	- ผู้เหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่น และพิจารณาบุคคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก หากพิจารณาบุคคลากรต่างด้าวเข้ามาทำงานจะดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด	- ไม่มี	-
- จัดให้มีระบบสัญญาณไฟนำร่องเป็นระบบสัญญาณไฟชั่วคราวบริเวณหัวทางวิ่ง 08 เป็นระยะทาง 700 ม. และหัวทางวิ่ง 26 เป็นระยะทาง 200 ม.	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กรมท่าอากาศยานยังคงใช้อุปกรณ์หรือสัญญาณการขึ้น-ลง ได้แก่ สถานีวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ Doppler Very High Frequency Omni-Directional Radio Range (DVOR) หรือ Distance Measuring Equipment (DME) ทำหน้าที่ช่วยบอกระยะทางระหว่างสถานีกับตำแหน่งของเครื่องบิน หรือนักบินสามารถบังคับโดยใช้ไฟนำร่อง PAPI ที่ยังคงติดตั้งอยู่เดิมได้ ประสานขอคำแนะนำจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อความปลอดภัยในการขึ้นลงของอากาศยาน	- 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
<p>- มาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว ● ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ● ปิดคลุมส่วนท้ายยานพาหนะที่ใช้નાการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ใดๆ จากการรื้อถอน ● แจ้งแผนการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังให้ชุมชนทราบอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ก่อนการก่อสร้าง ● กิจกรรมการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนให้มีการดำเนินงานเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน ยกเว้นกิจกรรมที่จำเป็นต้องดำเนินการต่อเนื่องให้แล้วเสร็จจะต้องแจ้งให้ผู้นำชุมชนในพื้นที่ทราบก่อนดำเนินการในกิจกรรมนั้นๆ อย่างน้อย 7 วัน 	<p>- การดำเนินการปรับปรุงขยายทำอากาศยานตรงแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ซึ่งปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ 1 หากการดำเนินการโครงการปรับปรุงขยายทำอากาศยาน แล้วเสร็จ กรมทำอากาศยานจะกำชับให้บริษัทผู้รับเหมาดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน</p>	- 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"> ● เลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรในการรื้อถอนที่มีระดับเสียงต่างๆ และตรวจสอบบำรุงรักษาอุปกรณ์ และเครื่องจักรให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานให้ดียิ่งขึ้น ● เลือกใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงให้แก่คนงานที่ทำงานบริเวณที่มีเสียงดัง และควบคุมระดับเสียงทั่วไปให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ● หลีกเลี่ยงการทิ้งสิ่งของจากที่สูง หากจำเป็นต้องมีวัสดุรองรับเพื่อลดเสียงรบกวนของสิ่งของกับพื้นที่ซึ่งมีการรื้อถอน โดยอาจใช้แผ่นยางหรือพรม เป็นต้น ● ควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียง ● ห้ามทิ้งขยะหรือเศษวัสดุจากการรื้อถอนลงในท่อระบายน้ำ หรือลำรางสาธารณะ โดยเด็ดขาด ● กรณีมีข้อขัดแย้งในการพิจารณาว่าปัญหาน้ำที่ก่อกวนขึ้นมาจากกิจกรรมการรื้อถอนของโครงการ ให้ดำเนินการแก้ไขทันที และดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำนั้น 			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>ตามวิธีการมาตรฐานสำหรับการวิเคราะห์น้ำและน้ำเสียและคุณภาพน้ำทั้งที่ระบายออกจากโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● หากกิจกรรมการรื้อถอนทำให้ป้ายสัญญาณไฟ หรือฉนวนชำรุดต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมอย่างเร่งด่วน ● การขนส่งวัสดุอุปกรณ์จากการรื้อถอนต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมและต้องตรวจสอบความเรียบร้อยของยานพาหนะในการขนส่งเสมอ ● กรณีกิจกรรมการรื้อถอนมีของเสียอันตรายที่มีลักษณะและคุณสมบัติตามที่กำหนดในประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2548 ให้หน่วยงานที่รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมรับไปกำจัดอย่างถูกต้อง และกำหนดวิธีปฏิบัติงานเรื่องการแยกทิ้งขยะหรือของเสียอันตรายและอบรมให้คนงานที่เกี่ยวข้องทราบ ● การนำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปกำจัด ต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงาน/หรือเจ้าของพื้นที่ ● จัดให้มีการบริหารจัดการความปลอดภัยในการทำงานตามข้อกำหนดของกฎหมาย 			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>ว่าด้วยความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการรื้อถอนอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ตามข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายประกาศเตือนแนวเขตพื้นที่รื้อถอนของโครงการในสถานที่ที่มองเห็นได้ชัดเจน และรับทราบได้ง่ายชัดเจน 			

1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯ ได้ สำหรับเงื่อนไขที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วนและมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิกของท่าอากาศยานตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ) สรุปไว้ดังตารางที่ 1.4-1 และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯ ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ 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) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิก	
- ให้ขยายรางระบายน้ำช่วง M-N ให้มีขนาดเท่ากับทางน้ำธรรมชาติที่จะทำการขุดลอก และขยาย จนถึงคลองลำเลียงโดยมีความกว้างด้านบน 9 ม. ความกว้างท้องราง 5 ม. และลึก 1 ม.	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างท่าอากาศยานเสร็จแล้วเสร็จท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)
- ในกรณีที่มิใช่เที่ยวบินมากกว่า 1 เที่ยวบินต่อวัน ควรกำหนดการขึ้นลงของเครื่องบินแต่ละเที่ยวห่างกัน 1 ชั่วโมง	- โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานได้มีการออกแบบเพื่อรองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น มาตรการดังกล่าวจะถูกยกเลิกหลังจากโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของท่าอากาศยาน และสายการบินที่จะเข้ามาให้บริการภายในท่าอากาศยาน
- จัดการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-07.00 น.)	- ควรปรับปรุงมาตรการจาก “จัดการบิน” เป็น “การหลีกเลี่ยง” การบินในช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน เช่น การกิจด้านการทหารอากาศยานรับ-ส่งผู้ป่วยไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมได้และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์
- จัดให้มีการขุดลอกหรือขยายขนาดของรางระบายน้ำ M-N จนถึงคลองลำเลียงให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ลึก 1 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณและอัตราการไหลของน้ำระบายได้ ในกรณีที่มิใช่ฝนตกหนักและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังด้านใต้ของท่าอากาศยานและโรงเรียนวิเชียรมาตุได้	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างท่าอากาศยานเสร็จแล้วเสร็จท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)

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

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

1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

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

(1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะดำเนินการ)

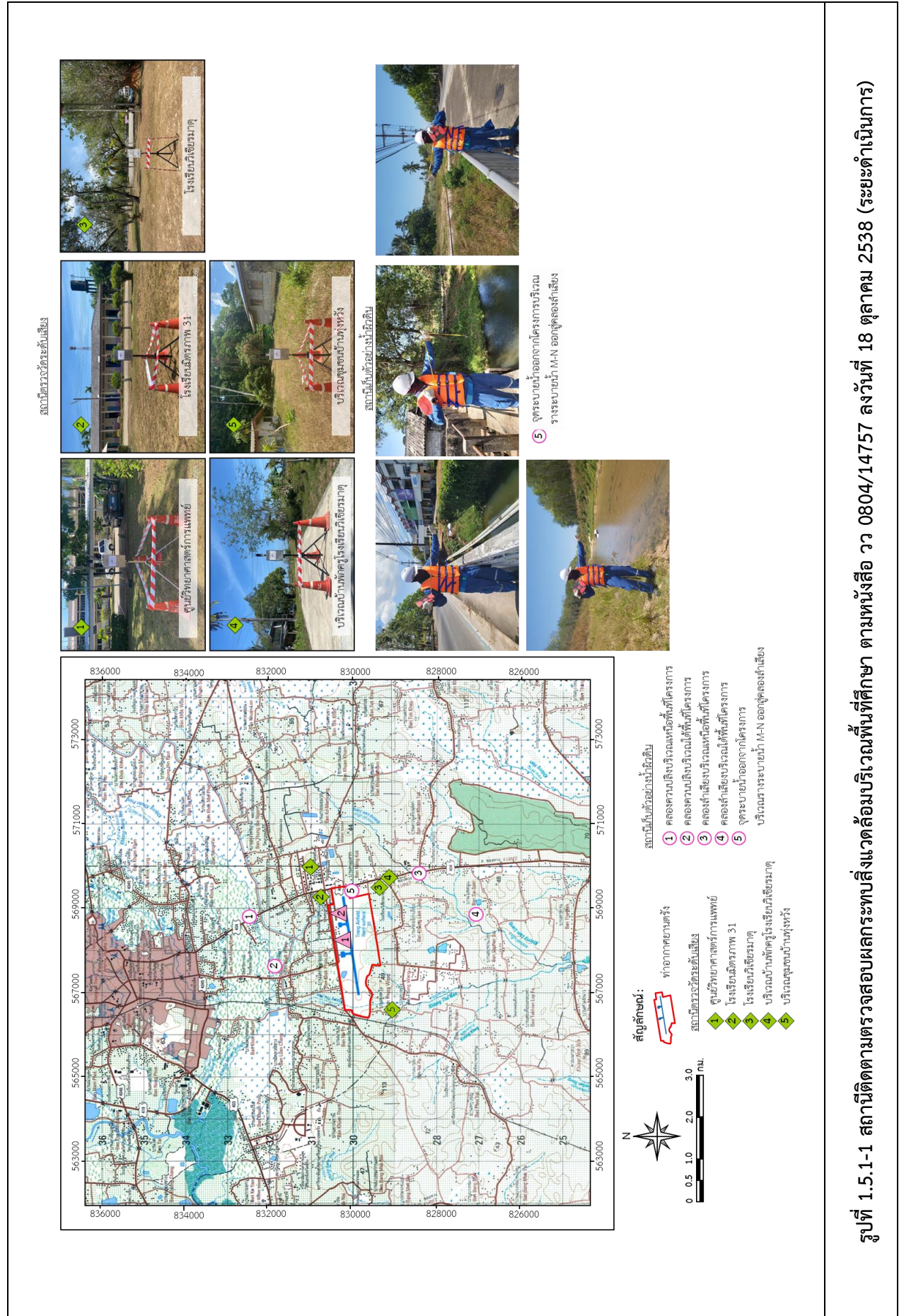
การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ดังตารางที่ 1.5.1-1 ส่วนสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแสดงดังรูปที่ 1.5.1-1

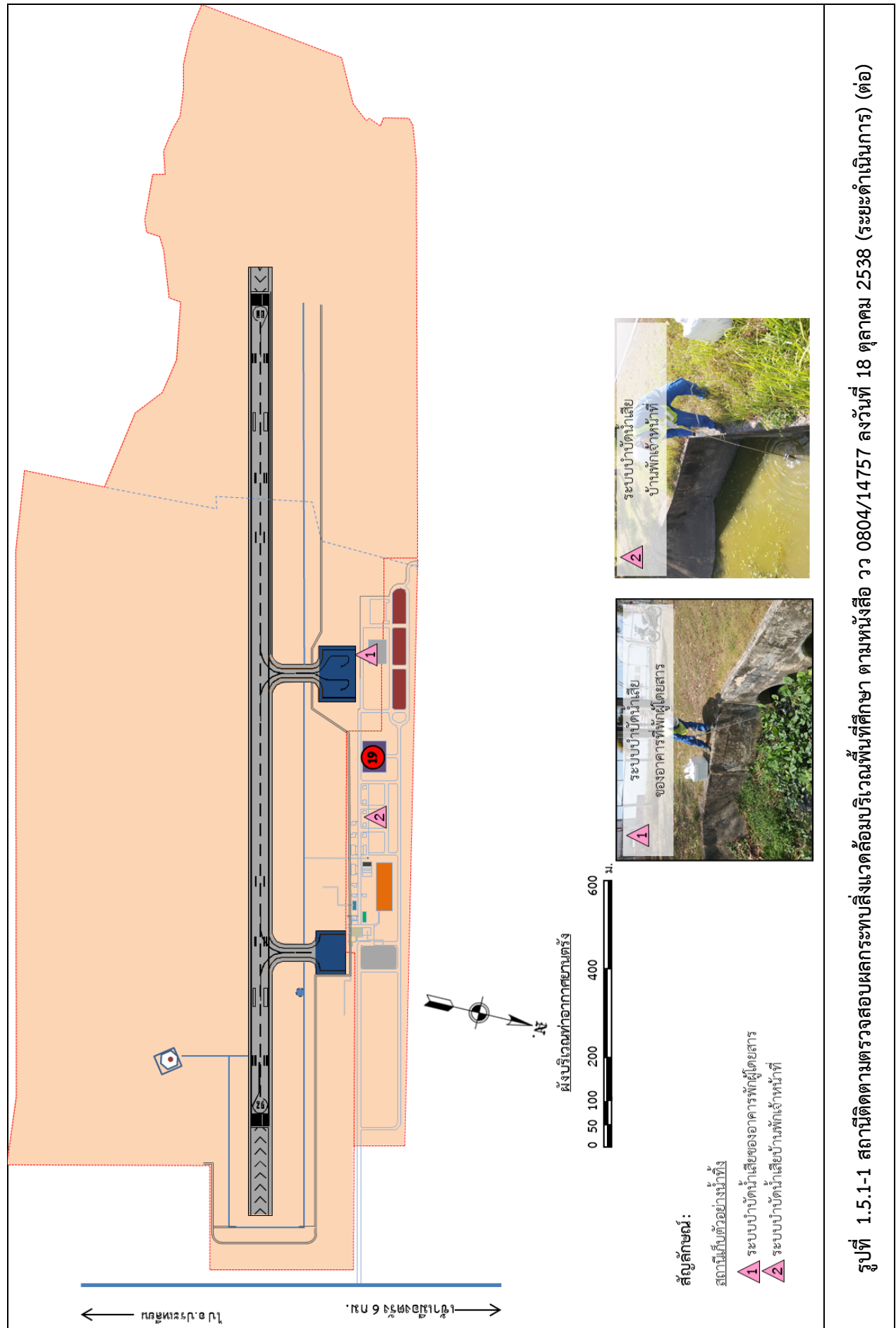
ตารางที่ 1.5.1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรังตามหนังสือที่

วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ)

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

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2538)





(2) ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

(2.1) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 17-20 มีนาคม 2566 ผลการตรวจวัด
ดังตารางที่ 1.5.1-2 และรูปที่ 1.5.1-2 ดังนี้

ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 47.5-52.8 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 52.6-57.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 81.4-83.1 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 19.0-20.8

โรงเรียนมิตรภาพ 31 พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 45.9-47.1 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 50.1-50.4 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 74.5-79.0 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 9.2-15.0

บริเวณบ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 47.5-49.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 50.4-53.5 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 75.5-77.7 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 11.2-14.2

บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 52.6-54.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 57.4-60.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 79.4-88.6 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 15.9-58.8

โรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 54.3-55.1 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 58.5-60.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 83.6-87.4 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 29.5-30.1

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

ตารางที่ 1.5.1-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง

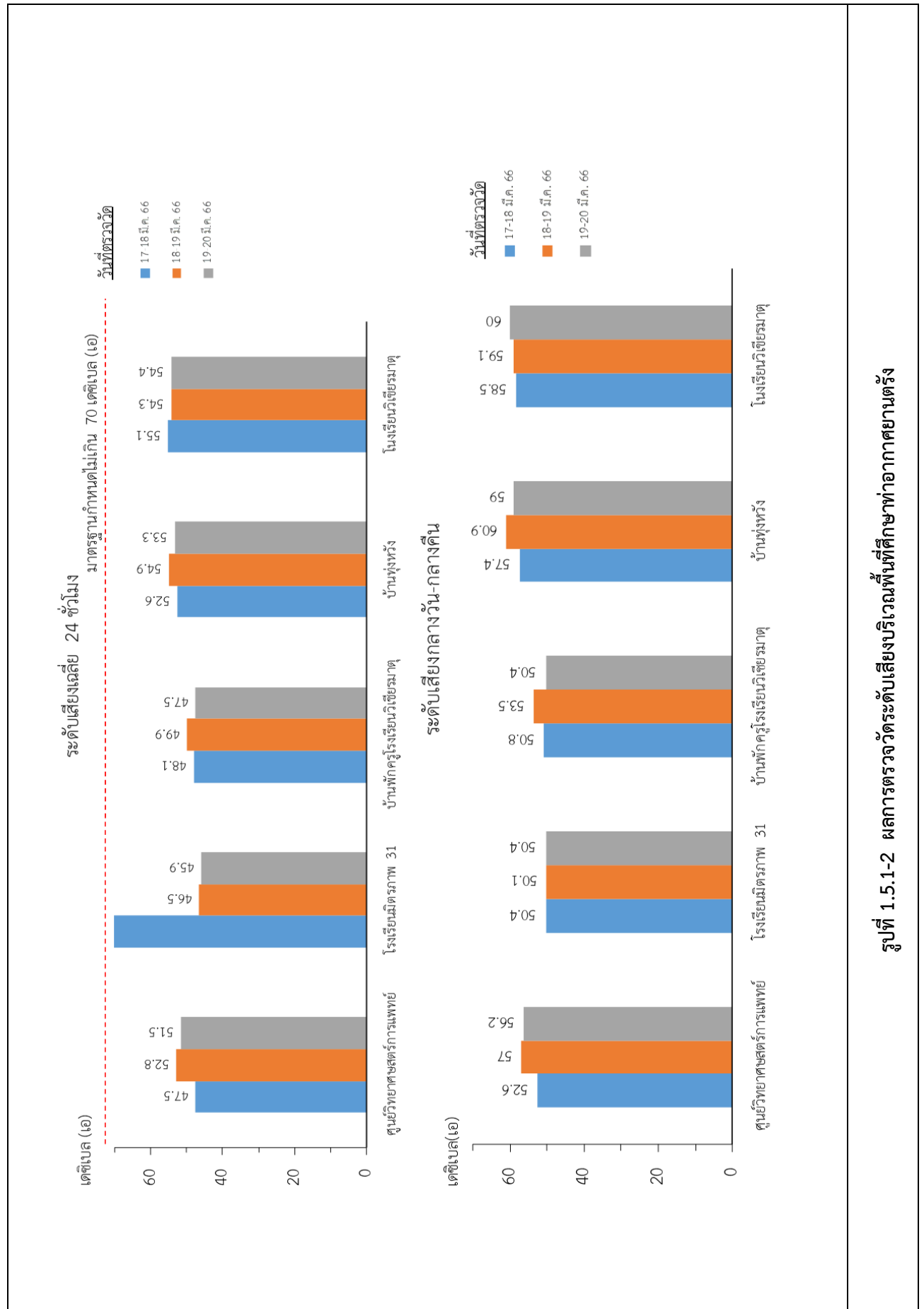
สถานี	วันที่	พารามิเตอร์			
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงสูงสุด เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน เดซิเบล(เอ)	NNI
ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์	17-18 มี.ค. 66	47.5	81.4	52.6	19.9
	18-19 มี.ค. 66	52.8	83.1	57.0	20.8
	19-20 มี.ค. 66	51.5	82.3	56.2	19.0
โรงเรียนมิตรภาพ 31	17-18 มี.ค. 66	47.1	78.5	50.4	15
	18-19 มี.ค. 66	46.5	79.0	50.1	14.7
	19-20 มี.ค. 66	45.9	74.5	50.4	9.2
บ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ	17-18 มี.ค. 66	48.1	77.7	50.8	14.2
	18-19 มี.ค. 66	49.9	75.5	53.5	11.2
	19-20 มี.ค. 66	47.5	77.7	50.4	12.4
บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง	17-18 มี.ค. 66	52.6	79.4	57.4	15.9
	18-19 มี.ค. 66	54.9	88.6	60.9	28.8
	19-20 มี.ค. 66	53.3	84.8	59.0	24.0
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	17-18 มี.ค. 66	55.1	84.3	58.5	25.3
	18-19 มี.ค. 66	54.3	87.4	59.1	30.1
	19-20 มี.ค. 66	54.4	83.6	60.0	22.8
มาตรฐาน*		70	115	NS	NS

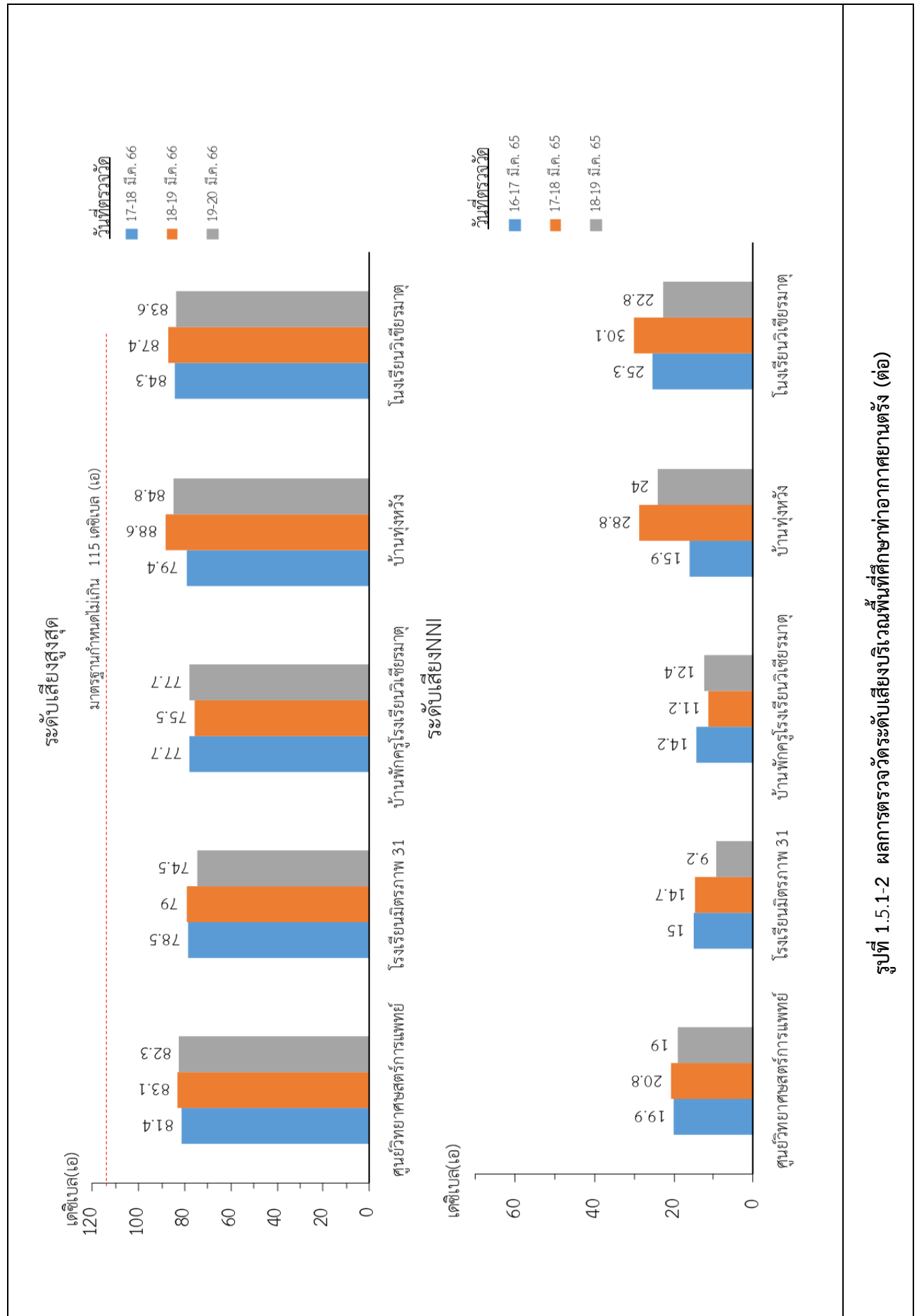
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อป-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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

- หมายถึง ไม่มีผลตรวจวัด

NS หมายถึง ไม่มีค่ามาตรฐานกำหนด





รูปที่ 1.5.1-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)

(2.2) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดใน 19 มีนาคม 2566 ผลการตรวจวัด สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.1-3 และรูปที่ 1.5.1-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.2 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.9 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่า 3 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.0 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 4 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.4 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.8 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 8 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 540 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.2 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.6 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 3 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง น้ำแห้ง

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	19 มี.ค. 66	8.2	1.9	<1	3	1,600	920
คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	19 มี.ค. 66	8	2	1	4	1,600	920
คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	19 มี.ค. 66	7.4	1.8	<1	8	920	540
คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	19 มี.ค. 66	8.2	1.6	<1	3	1,600	920
จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	19 มี.ค. 66	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	ธ'	ธ'	-	-	ธ'	ธ'
	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 (2566)

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

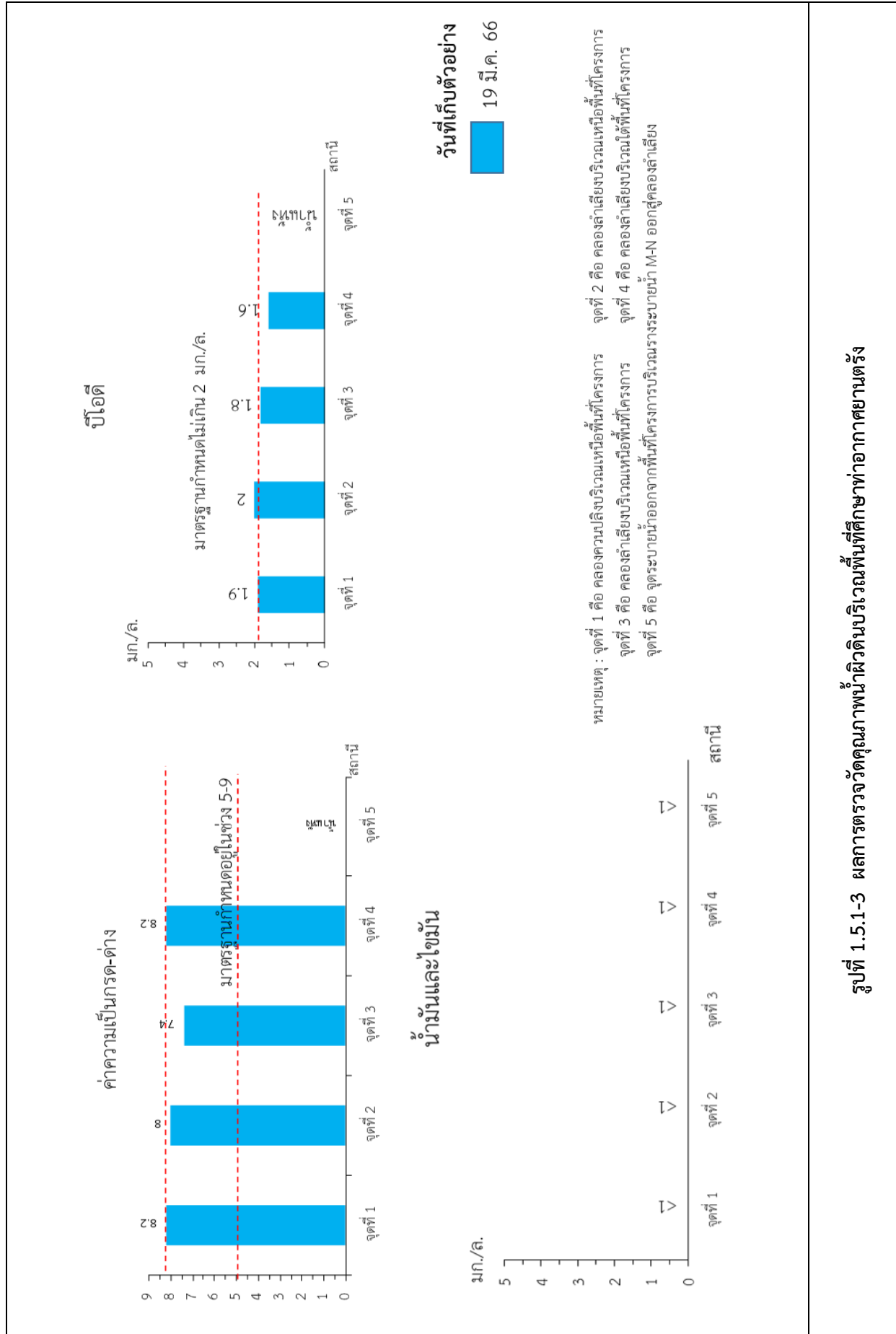
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

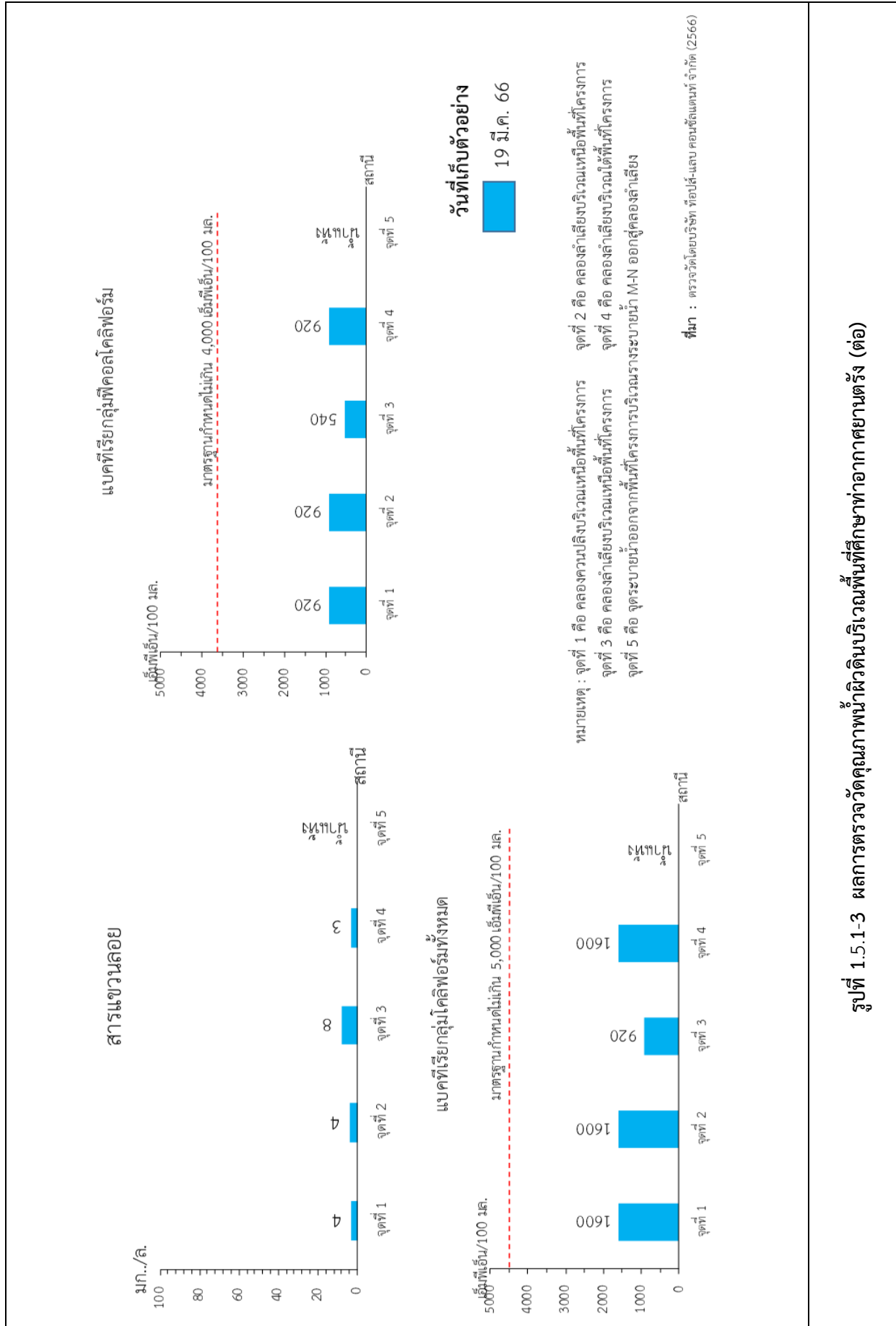
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

ธ' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

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





รูปที่ 1.5.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

(2.3) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ตรวจวัดในวันที่ 19 มีนาคม 2566 ผลการตรวจวัด สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-4 และรูปที่ 1.5.2-4 โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.9 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 9.9 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่า 8 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.9 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 10.7 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 80 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรง 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

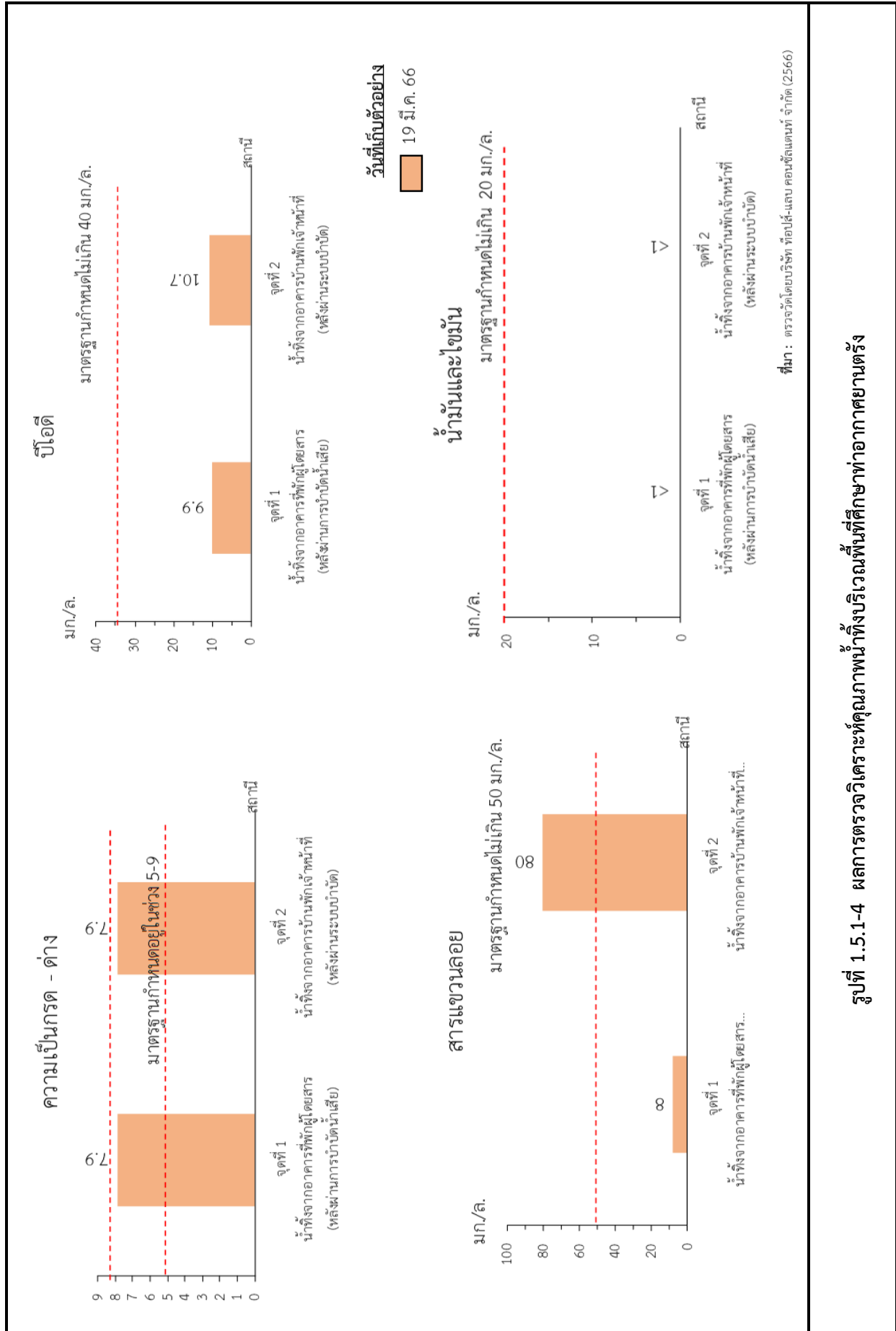
ตารางที่ 1.5.1-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	19 มี.ค. 66	7.9	9.9	8	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	19 มี.ค. 66	7.9	10.7	80	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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



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

(1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะก่อสร้าง)

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ดังแสดงในตารางที่ 1.5.2-1 ส่วน
สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 1.5.2-1

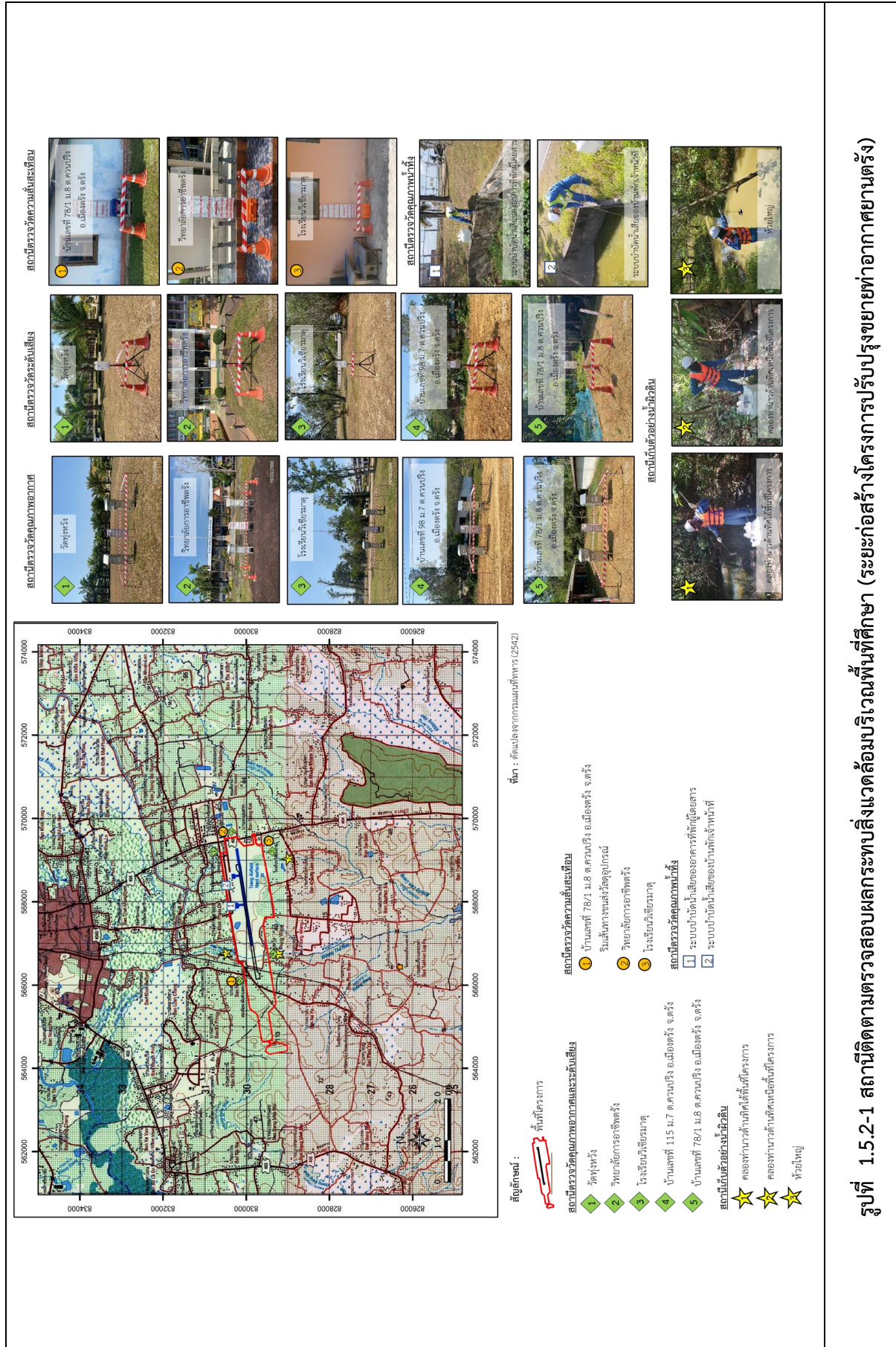
ตารางที่ 1.5.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง (ระยะก่อสร้าง)
ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีในการตรวจสอบ	สถานที่	ความถี่ในการติดตาม ตรวจสอบ
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.) ตลอดระยะเวลาการ ก่อสร้าง
2. เสียง/ความ สั่นสะเทือน	<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 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.) ตลอดระยะเวลาการ ก่อสร้าง
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 โดยกำหนด ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน

ตารางที่ 1.5.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง (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. ระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - วัชพืช/ตะกอนสะสมในรางระบายน้ำ - การกัดเซาะหรือการทรุดตัวของรางระบายน้ำและปากท่อระบายน้ำ 	- รางระบายน้ำในพื้นที่ท่าอากาศยาน	- ตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง
6. อุบัติเหตุอากาศยานชนนก	<ul style="list-style-type: none"> - ชนิดและปริมาณนก - บันทึกอุบัติเหตุที่เครื่องบินชนนก โดยระบุถึง วันที่และเวลาที่เกิดเหตุ ความสูงขณะชน และชนิดนก - ความเสียหายที่เกิดขึ้น 	- ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน และแหล่งน้ำที่อยู่รอบพื้นที่ท่าอากาศยาน	- ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะดำเนินการ
7. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ความสูงของอาคารและสิ่งก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ - ความสูงของต้นไม้ 	- ภายในปลอดภัยในการเดินอากาศ	- ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะดำเนินการ
8. เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - ภาวะเศรษฐกิจ - การบริการพื้นฐาน - การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม - ทัศนคติต่อโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ม.9 บ้านโคกพลา ต.โคกหล่อ อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ชุมชนหัวทางวัง 26 ม.12 ต.โคกหล่อ อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.3 บ้านไชนูน 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 1

(2.1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ตรวจวัดระหว่างวันที่ 15-22 มีนาคม 2566 ผลการตรวจวัดสรุปผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 1.5.2-2 และรูปที่ 1.5.2-2 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.0500-0.058 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.020-0.031 มก./ลบ.ม.

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.059-0.066 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.028-0.037 มก./ลบ.ม.

โรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.050-0.055 มก./ลบ.ม ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.018-0.029 มก./ลบ.ม. และจากการตรวจวัดทิศทางลม พบว่าลมส่วนใหญ่พัดมาทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างไปทางทิศใต้ ด้วยความเร็ว 1.37 ม./วินาที ลมสงบร้อยละ 29.17

บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.045-0.051 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.017-0.028 มก./ลบ.ม.

บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.064-0.071 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.031-0.048 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 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง

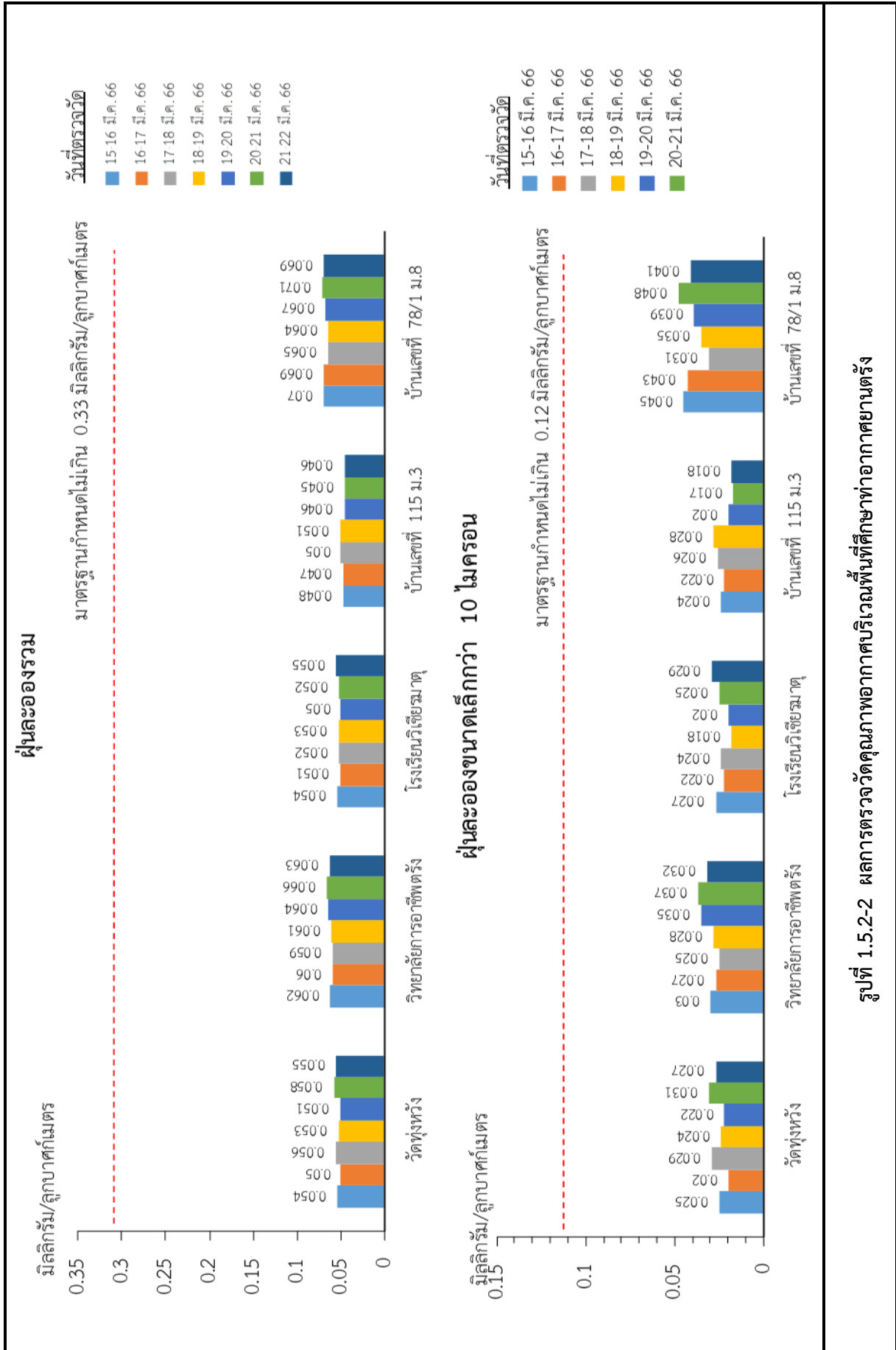
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ฝุ่นละอองแขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	15-16 มี.ค. 66	0.054	0.025
	16-17 มี.ค. 66	0.05	0.02
	17-18 มี.ค. 66	0.056	0.029
	18-19 มี.ค. 66	0.053	0.024
	19-20 มี.ค. 66	0.051	0.022
	20-21 มี.ค. 66	0.058	0.031
	21-22 มี.ค. 66	0.055	0.027
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	15-16 มี.ค. 66	0.062	0.03
	16-17 มี.ค. 66	0.06	0.027
	17-18 มี.ค. 66	0.059	0.025
	18-19 มี.ค. 66	0.061	0.028
	19-20 มี.ค. 66	0.064	0.035
	20-21 มี.ค. 66	0.066	0.037
	21-22 มี.ค. 66	0.063	0.032
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	15-16 มี.ค. 66	0.054	0.027
	16-17 มี.ค. 66	0.051	0.022
	17-18 มี.ค. 66	0.052	0.024
	18-19 มี.ค. 66	0.053	0.018
	19-20 มี.ค. 66	0.05	0.02
	20-21 มี.ค. 66	0.052	0.025
	21-22 มี.ค. 66	0.055	0.029
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	15-16 มี.ค. 66	0.048	0.024
	16-17 มี.ค. 66	0.047	0.022
	17-18 มี.ค. 66	0.05	0.026
	18-19 มี.ค. 66	0.051	0.028
	19-20 มี.ค. 66	0.046	0.02
	20-21 มี.ค. 66	0.045	0.017
	21-22 มี.ค. 66	0.046	0.018

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ฝุ่นละอองแขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	15-16 มี.ค. 66	0.07	0.045
	16-17 มี.ค. 66	0.069	0.043
	17-18 มี.ค. 66	0.065	0.031
	18-19 มี.ค. 66	0.064	0.035
	19-20 มี.ค. 66	0.067	0.039
	20-21 มี.ค. 66	0.071	0.048
	21-22 มี.ค. 66	0.069	0.041
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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



(2.2) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 15-22 มีนาคม 2566 สรุปผลการตรวจวัด ดังตารางที่ 1.5.2-3 และรูปที่ 1.5.2-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 53.2-55.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 58.8-62.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 83.6-88.8 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 48.0-48.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 4.6-8.3 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 5.6-9.3 เดซิเบล (เอ)

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 47.7-50.1 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 53.1-54.4 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 75.9-81.1 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 40.5-44.2 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 6.4-9.1 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 8.7-9.9 เดซิเบล (เอ)

บริเวณโรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 51.2-55.1 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 55.7-60.1 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 78.0-87.4 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 44.7-48.0 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 6.5-9.2 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 5.3-9.9 เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 46.5-51.0 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 52.9-55.2 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 77.9-79.3 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 41.7-44.9 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 5.1-7.6 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 3.1-6.2 เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 58.3-59.4 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 61.6-63.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 88.5-95.8 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 49.1-52.5 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 7.7-8.6 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 4.2-5.8 เดซิเบล (เอ)

เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปและเมื่อนำผลการตรวจวัดเสียงรบกวนมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 23 (พ.ศ. 2550) พบว่า อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และเมื่อนำผลการคำนวณเสียงจากเครื่องบินมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ระดับเสียงที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยาน ของกรมควบคุมมลพิษ พบว่า พื้นที่ดังกล่าวยังมีความเหมาะสมในการเป็นที่อยู่อาศัยและสถานที่ราชการ

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
วัดทุ่งหวัง	15-16 มี.ค. 66	55.3	60.9	88.8	48.5	8.3	9.3
	16-17 มี.ค. 66	54.5	62.3	85.9	48.5	5.5	5.6
	17-18 มี.ค. 66	53.2	60	85.9	48.8	5.3	6.5
	18-19 มี.ค. 66	53.8	60.9	87.3	48.3	4.6	9.3
	19-20 มี.ค. 66	53.8	58.8	83.6	48	5.7	8.8
	20-21 มี.ค. 66	53.5	59	86.1	48.5	6.5	6.9
	21-22 มี.ค. 66	54.3	61.7	85.7	48.7	7.5	6.1
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	15-16 มี.ค. 66	49.8	53.1	76.7	40.5	6.4	8.9
	16-17 มี.ค. 66	49.7	53.4	79.7	42.1	6.6	8.8
	17-18 มี.ค. 66	50.1	54.3	79.7	42.6	9.1	9.9
	18-19 มี.ค. 66	49.3	53.7	81.1	42	8.9	9.6
	19-20 มี.ค. 66	50.1	54.4	79.3	44.2	7.4	9.5
	20-21 มี.ค. 66	49.9	54.2	79.6	43.6	7.4	8.7
	21-22 มี.ค. 66	47.7	53.5	75.9	42.1	6.4	8.7

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	15-16 มี.ค. 66	54.2	59.7	85.1	48	8.6	8.3
	16-17 มี.ค. 66	51.2	55.7	80.6	44.7	8.5	9.4
	17-18 มี.ค. 66	55.1	58.5	84.3	45.5	8.4	9.9
	18-19 มี.ค. 66	54.2	58.9	87.4	45.6	7.2	9.9
	19-20 มี.ค. 66	54.5	60.1	83.6	47.8	8.7	9.6
	20-21 มี.ค. 66	53.3	57.2	79.8	45.4	6.5	9.1
	21-22 มี.ค. 66	52.4	59.5	78	45.8	9.2	5.3
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	15-16 มี.ค. 66	49.6	52.9	78.6	41.7	6.4	4.7
	16-17 มี.ค. 66	51	55.2	79.3	44.9	5.4	4.9
	17-18 มี.ค. 66	49.7	53.7	79.3	42.2	7.2	6.1
	18-19 มี.ค. 66	49.1	53.2	78.7	42	6.2	6.2
	19-20 มี.ค. 66	49.8	54	79	42.7	7.6	3.1
	20-21 มี.ค. 66	49.3	54.9	77.9	44.3	5.1	4.5
	21-22 มี.ค. 66	46.5	55.1	77.9	43.7	5.1	4.8

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

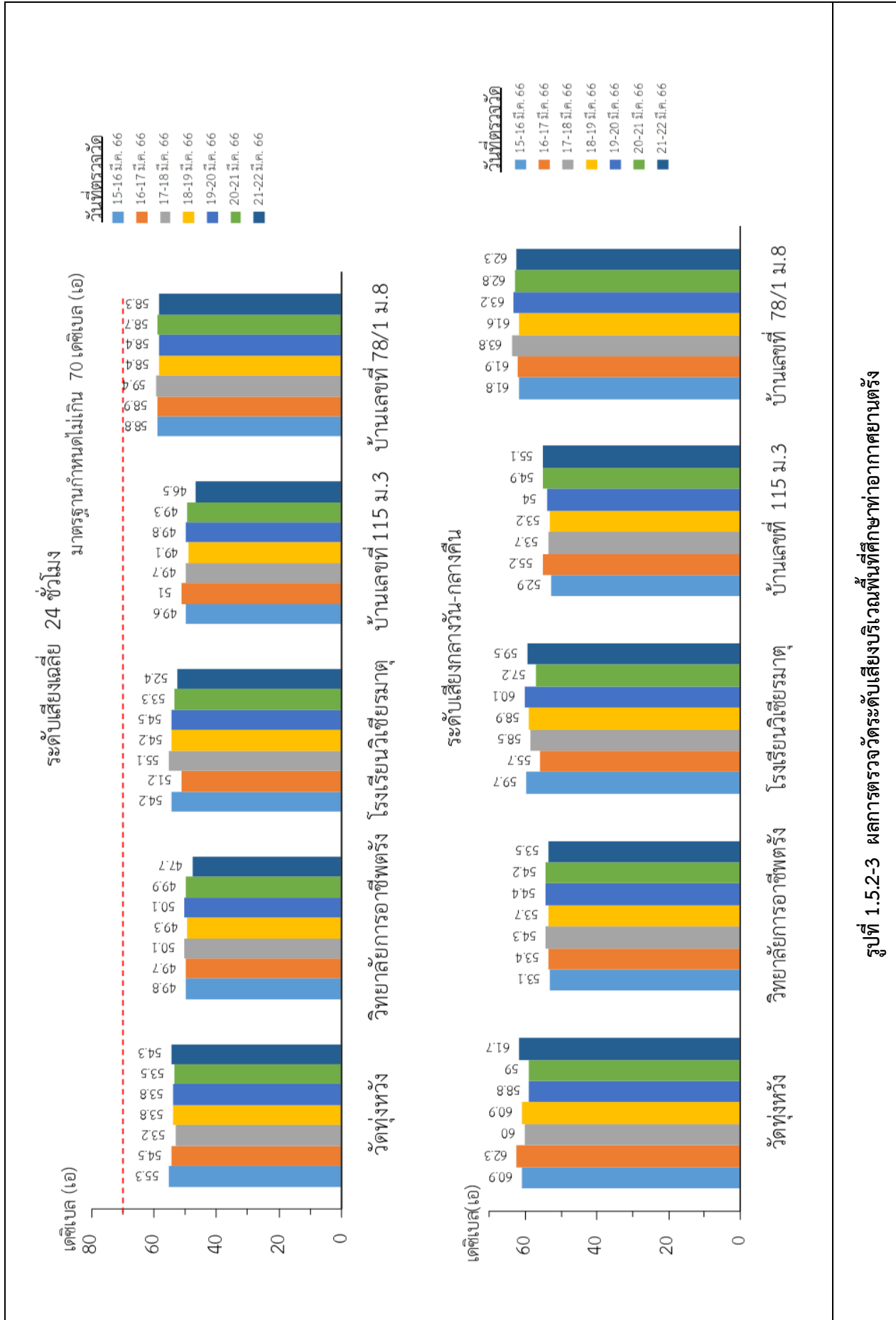
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	15-16 มี.ค. 66	58.8	61.8	90.8	49.1	8.2	5.6
	16-17 มี.ค. 66	58.9	61.9	89.9	49.4	8.5	5.6
	17-18 มี.ค. 66	59.4	63.8	89.5	52.4	7.9	5.5
	18-19 มี.ค. 66	58.4	61.6	88.5	50.5	7.7	4.2
	19-20 มี.ค. 66	58.4	63.2	95.8	52.5	8.6	5.8
	20-21 มี.ค. 66	58.7	62.8	91	51.5	8.4	4.2
	21-22 มี.ค. 66	58.3	62.3	89.9	51.1	7.7	4.6
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**	

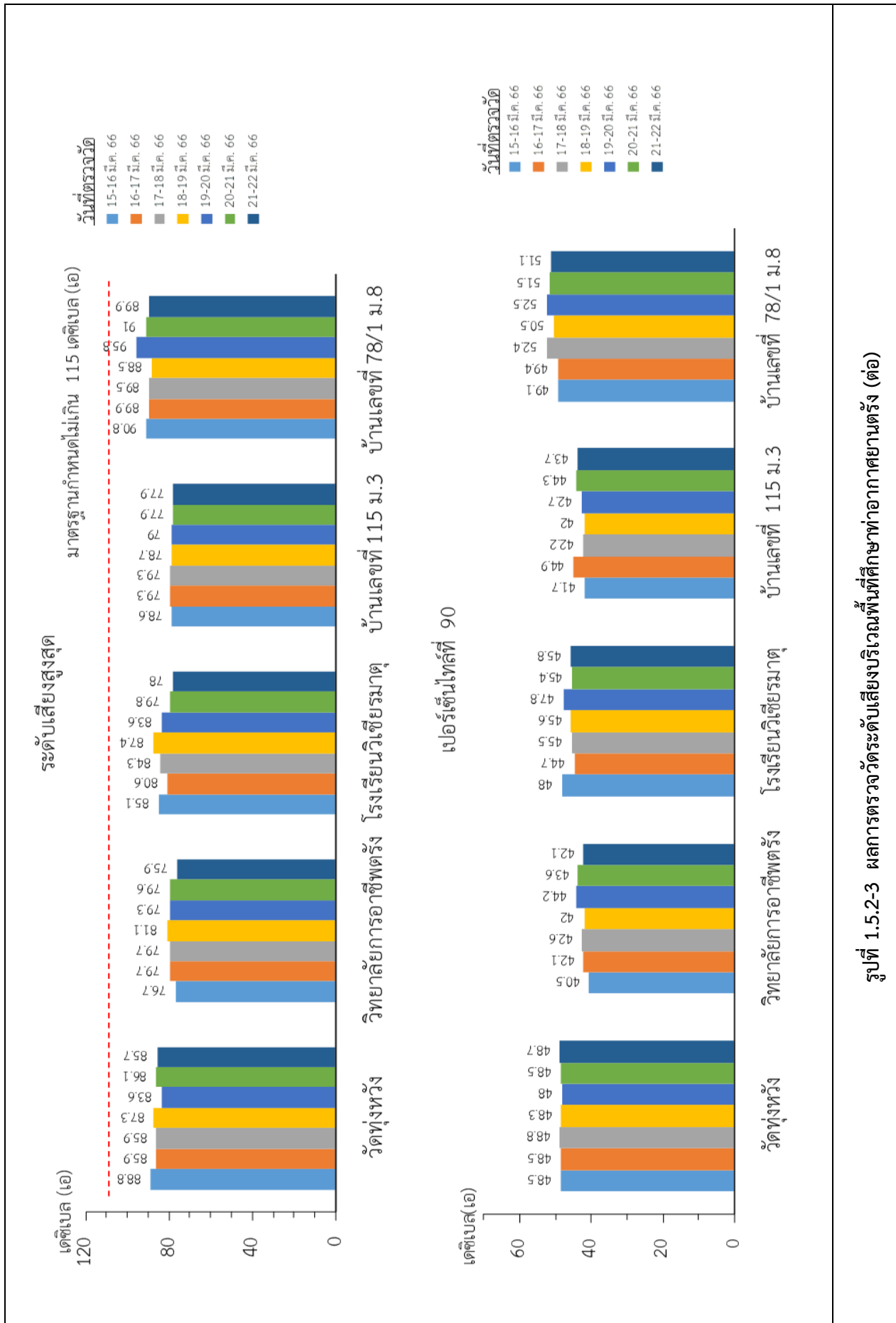
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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

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

- หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด





รูปที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)

(2.3) ความสั่นสะเทือน

การตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัด 3 บริเวณ คือ วิทยาลัยการอาชีพตรัง โรงเรียนวิเชียรมาตุ และบ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ระหว่างวันที่ 15-22 มีนาคม 2566 รายละเอียด ดังนี้

- Transverse

- วิทยาลัยการอาชีพตรัง

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

- โรงเรียนวิเชียรมาตุ

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

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

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

- Vertical

- วิทยาลัยการอาชีพตรัง

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

- โรงเรียนวิเชียรมาตุ

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

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

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

- Longitudinal

- วิทยาลัยการอาชีพตรัง

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

- โรงเรียนวิเชียรมาตุ

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

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

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

- **แรงอัดอากาศ**

- วิทยาลัยการอาชีพตรังมีค่าอยู่ระหว่าง 92.2 ถึง 101.2 เดซิเบล (แอล)
- โรงเรียนวิเชียรมาตุมีค่าอยู่ระหว่าง 10.5 ถึง 101.6 เดซิเบล (แอล)
- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง 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 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และแรงอัดอากาศ มีค่าน้อยกว่า 88 เดซิเบล(แอล) คือไม่มีผลกระทบต่อบุคคลและอาคาร

(2.1) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดในวันที่ 19 มีนาคม 2566 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-4 และรูปที่ 1.5.2-4 โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองท่านาว ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.9 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.6 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าน้อยกว่า 3 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 540 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองท่านาว ด้านเหนือใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.2 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.4 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าน้อยกว่า 3 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 430 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ห้วยใหญ่ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.0 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 6.0 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 45 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

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

ตารางที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง

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)	19 มี.ค. 66	7.9	1.6	7	<1	<3	540
คลองท่านาว (ด้านทิศใต้ของ พื้นที่โครงการ)	19 มี.ค. 66	8	1.2	7.4	<1	<3	430
ห้วยใหญ่	19 มี.ค. 66	7.8	2	6	<1	45	920
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 (2566)

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

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

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

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

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

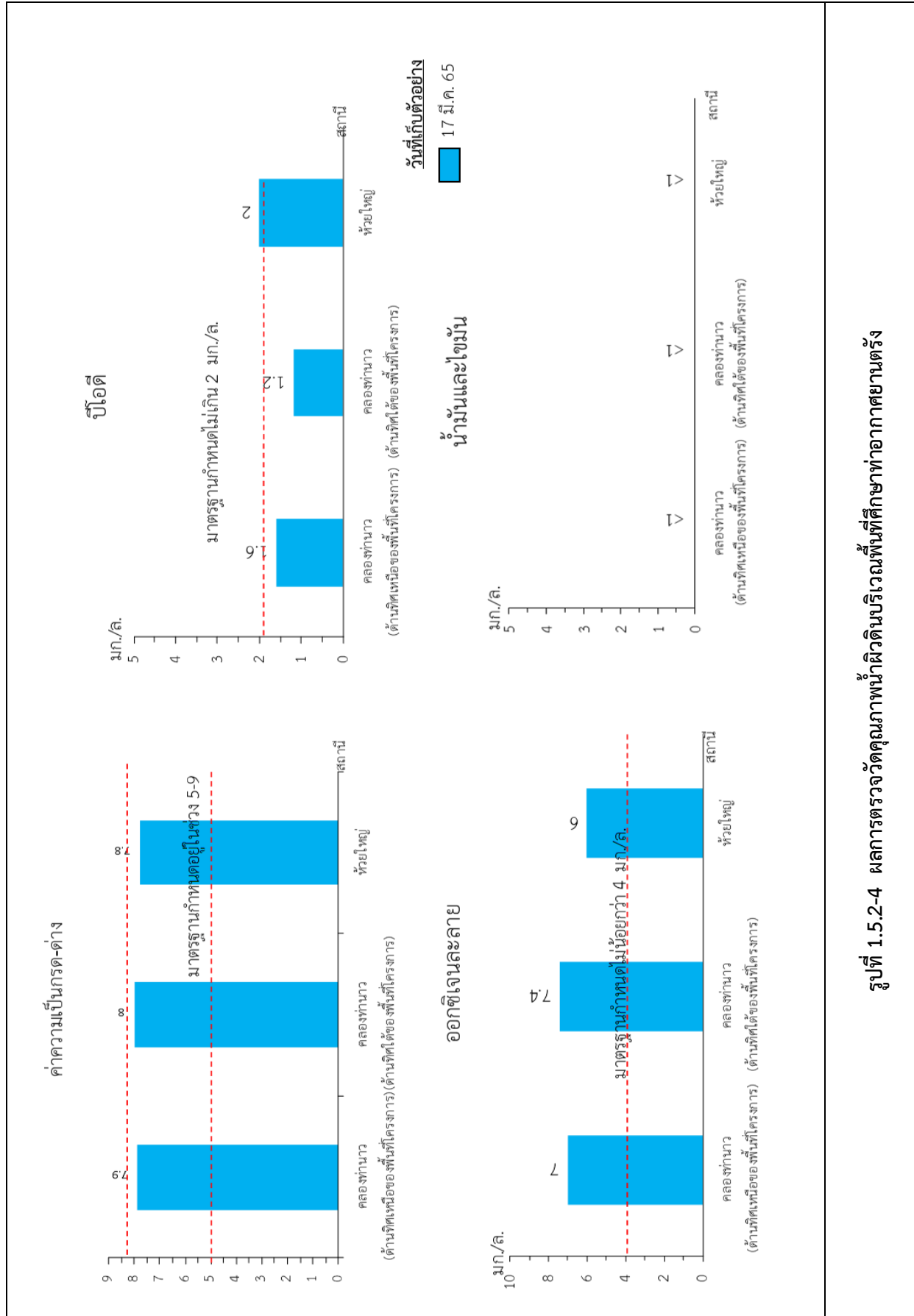
๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

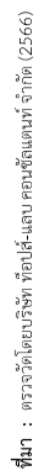
NS หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

' หมายถึง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

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





รูปที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาทำอากาศยานรัง (ต่อ)

(2.2) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ตรวจวัดในวันที่ 19 มีนาคม 2566 ผลการตรวจวัด สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-5 และรูปที่ 1.5.2-5 โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.9 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 9.9 มก./ล. สารแขวนลอยมี 8 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.9 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 10.7 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 80 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรง 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 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	19 มี.ค. 66	7.9	9.9	8	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	19 มี.ค. 66	7.9	10.7	80	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

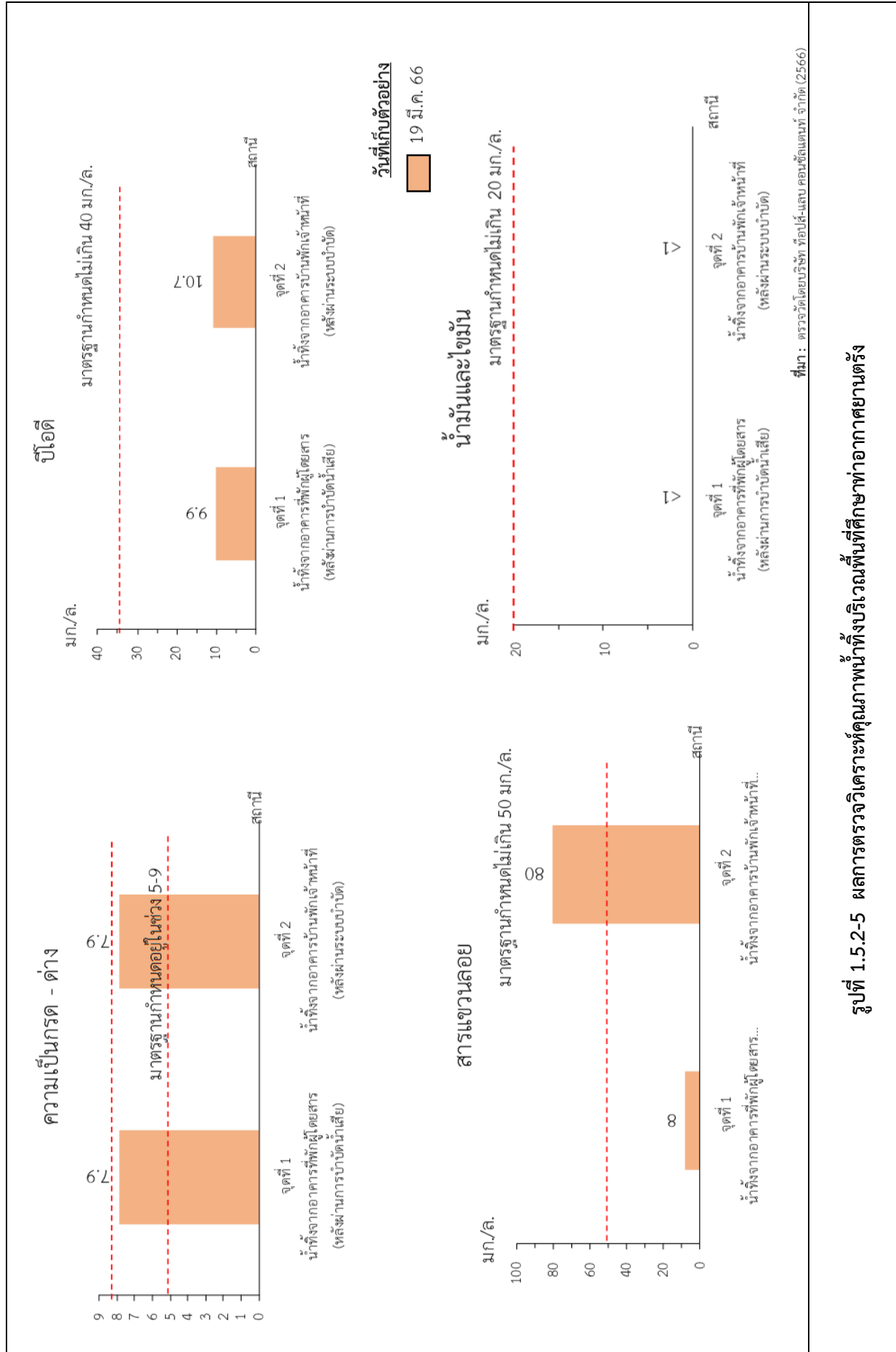
หมายเหตุ : * ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาดลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 (ประเภท ค)

- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

> หมายถึง มีค่ามากกว่า

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



รูปที่ 1.5.2-5 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

(1) คุณภาพอากาศ

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ซึ่งประกอบด้วย ผลการตรวจวัดในปี 2555 , 2558 , 2562-2565 รวมทั้งผลการตรวจวัดโครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ในปี 2566 ดังตารางที่ 1.6-1 และรูปที่ 1.6-1 พบว่า ผลการตรวจวัดที่ผ่านมาอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(2) ระดับเสียง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ผลการตรวจวัดในปี 2555 , 2558 , 2562-2565 รวมทั้งผลการตรวจวัดโครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ในปี 2566 ดังตารางที่ 1.6-2 และรูปที่ 1.6-2 พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดที่ผ่านมาของทั้ง 3 สถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(3) คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ผลการตรวจวัดในปี 2555 , 2558 , 2562-2565 รวมทั้งผลการตรวจวัดโครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ในปี 2566 ดังตารางที่ 1.6-3 และรูปที่ 1.6-3 พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ การอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ การเกษตรกรรม

(4) คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ผลการตรวจวัดในปี 2555 , 2558 , 2562-2565 รวมทั้งผลการตรวจวัดโครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้)

ในปี 2566 ดังตารางที่ 1.6-4 และรูปที่ 1.6-4 พบว่า ดัชนีส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นค่าบีโอดี บริเวณจุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่มีค่าเกินกว่ามาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2563-2566

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละอองแขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.085	2.4
	ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.225	1.56
	พ.ค. 64 ^{1/}	0.055	0.029	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.029	0.016	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.041	0.025	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.03	0.017	-	-
	มี.ค. 66 ^{2/}	0.058	0.031	-	-
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.123	6.53
	ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.167	0.94
	พ.ค. 64 ^{1/}	0.057	0.028	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.027	0.015	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.038	0.02	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.031	0.016	-	-
	มี.ค. 66 ^{2/}	0.066	0.037	-	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.123	9.96
	ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.16	7.74
	พ.ค. 64 ^{1/}	0.038	0.019	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.014	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.035	0.018	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.03	0.018	-	-
	มี.ค. 66 ^{2/}	0.055	0.029	-	-
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง	มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.217	3.09
	ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.202	6.58
	พ.ค. 64 ^{1/}	0.029	0.017	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.016	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.033	0.018	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.03	0.018	-	-
	มี.ค. 66 ^{2/}	0.046	0.02	-	-

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2563-2566 (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	มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.141	8.59
	ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.07	13.4
	พ.ค. 64 ^{1/}	0.041	0.017	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.013	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.041	0.025	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.028	0.014	-	-
	มี.ค. 66 ^{2/}	0.071	0.048	-	-
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*	34.2***	0.32****

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี
ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2565)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

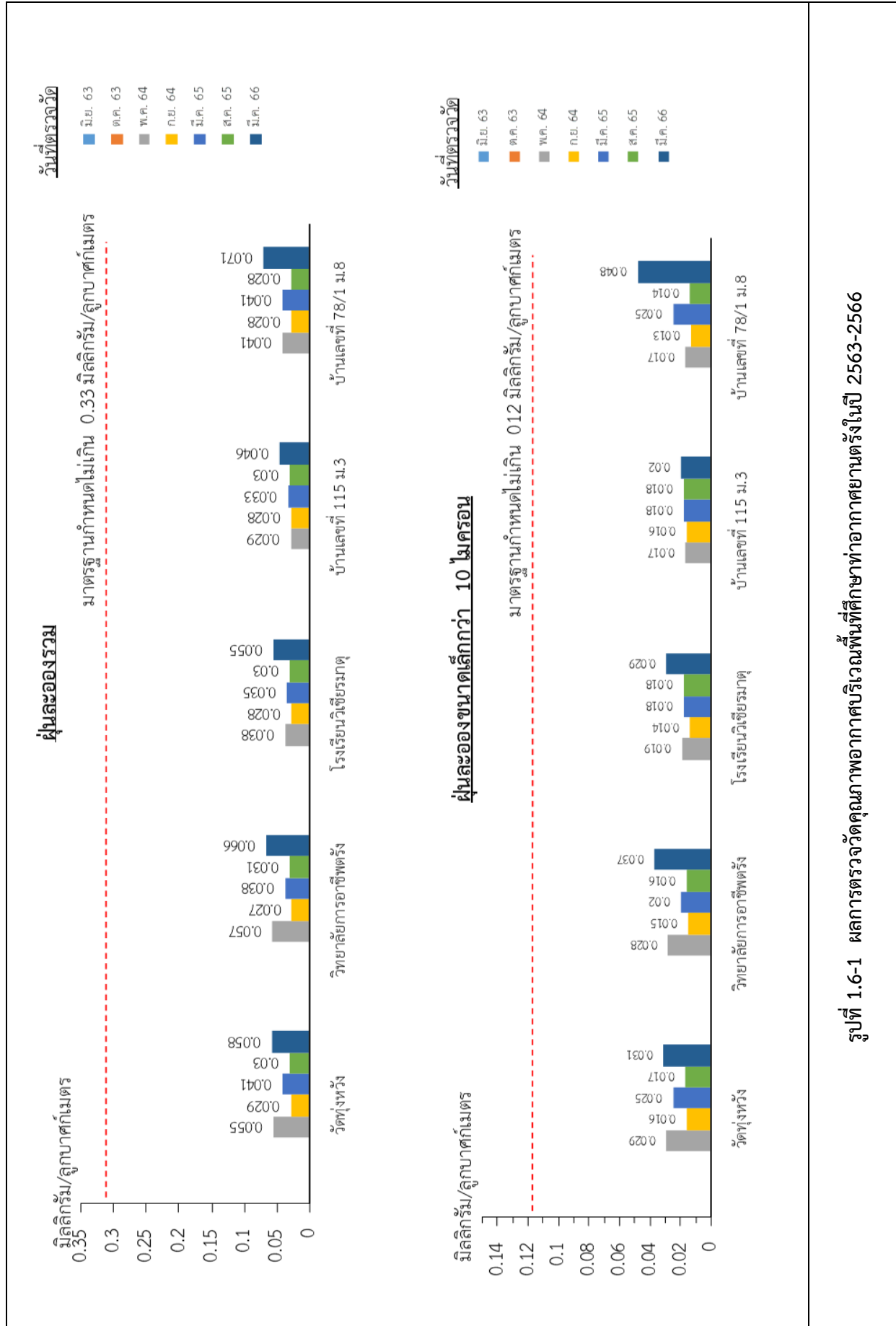
หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

**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 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง 2560-2566

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
วัดทุ่งหวัง	มี.ค.60 ^{1/}	55.6	61.4	89.4	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	56.1	61.9	74.5	-	-	-	-
	มี.ย.62 ^{1/}	55.6	88.0	60.1	-	-	-	-
	มี.ย.62 ^{1/}	54.0	90.3	58.1	-	-	-	-
	มี.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 ^{1/}	55.5	59.2	94.1	46.2	8.5	7.2	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	50.4	58.2	79.2	42	9.6	9.7	-
	มี.ค. 66 ^{2/}	55.3	62.3	88.8	48.8	8.3	9.3	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ โรงเรียนวิเชียรมาตุ	มี.ค.60 ^{1/}	53.8	59.8	87.4	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	51.4	57.6	71.5	-	-	-	-
	มี.ย.62 ^{1/}	60.6	87.7	64.5	-	-	-	-
	มี.ย.62 ^{1/}	58.1	86.0	62.7	-	-	-	-
	มี.ย.63 ^{1/}	69.2	63.6	107.0	53.8	-	-	65.6
	ต.ค.63 ^{1/}	64.0	73.1	94.5	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{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 ^{1/}	52.5	57.3	98.5	44.8	8.8	7.4	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	59.8	62.3	92.8	50.1	9.9	9.5	-
	มี.ค. 66 ^{2/}	55.1	60.1	87.4	48	9.2	9.9	-

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง 2560-2566

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
บริเวณบ้านพักครู	มี.ค.60 ^{1/}	48.7	55.2	83.2	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	53.4	60	72.4	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	55.8	90.3	60.7	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	58.3	86.2	64.1	-	-	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	52.9	57.2	81.3	-	-	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	49.9	54.4	83.1	-	-	-	-
บริเวณบ้านพักครู (ต่อ)	ส.ค. 65 ^{1/}	59.1	62.3	93.0	-	-	-	40.7
	มี.ค. 66 ^{2/}	49.9	53.5	77.7	-	-	-	14.2
โรงเรียนมิตรภาพ 31	มี.ค.60 ^{1/}	65.6	60.8	89.1	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	58.5	64.8	79.7	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	55.4	86.3	59.9	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	57.2	92.0	62.4	-	-	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	51.8	56.9	79.7	-	-	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	46.4	51.2	87.5	-	-	-	--
	ส.ค. 65 ^{1/}	59.9	62.7	87.9	-	-	-	29.6
	มี.ค. 66 ^{2/}	47.1	50.4	79	-	-	-	15.0
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	มิ.ย.63 ^{1/}	64.0	66.6	99.7	52.0	-	-	93.9
	ต.ค.63 ^{1/}	62.6	67.4	95.8	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{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 ^{1/}	53.3	57.7	99.4	45.4	8.4	7.5	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	59.9	62.7	93.9	-	-	-	40.6
	มี.ค. 66 ^{2/}	50.1	54.4	81.1	44.2	9.1	9.9	-

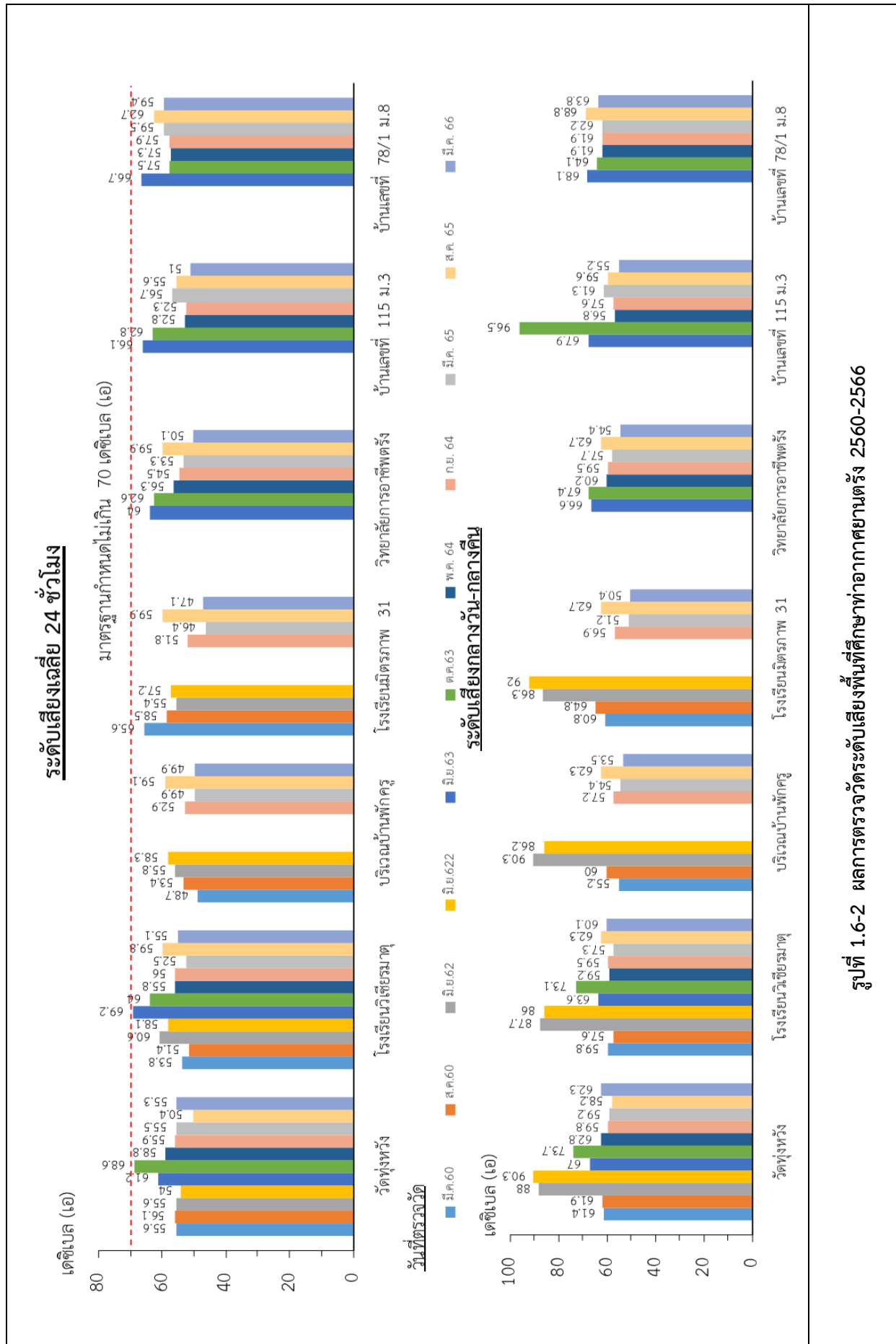
ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง 2560-2566 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปรัง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	มิ.ย.63 ^{1/}	66.1	67.9	109.8	45.0	-	-	95.7
	ต.ค.63 ^{1/}	62.8	96.5	96.3	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{2/}	52.8	56.8	90.4	45.4	9.8	9.5	37.5
	ก.ย. 64 ^{2/}	52.3	57.6	79.7	445.3	7.6	6.7	-
	มิ.ย.63 ^{1/}	66.7	68.1	99.6	52.1	-	-	94.7
	ต.ค.63 ^{1/}	57.5	64.1	92.1	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{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 ^{1/}	56.7	61.3	95	50.1	8.9	8.3	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	55.6	59.6	88.3	46.7	9.9	9.9	-
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปรัง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	มี.ค. 66 ^{2/}	51	55.2	79.3	44.9	7.6	6.2	-
	มิ.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 ^{1/}	59.5	62.2	100.2	50.7	6.8	8.7	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	62.7	68.8	97.8	55.6	9.9	9.9	-
	มี.ค. 66 ^{2/}	59.4	63.8	95.8	52.5	8.6	5.8	-
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**		-

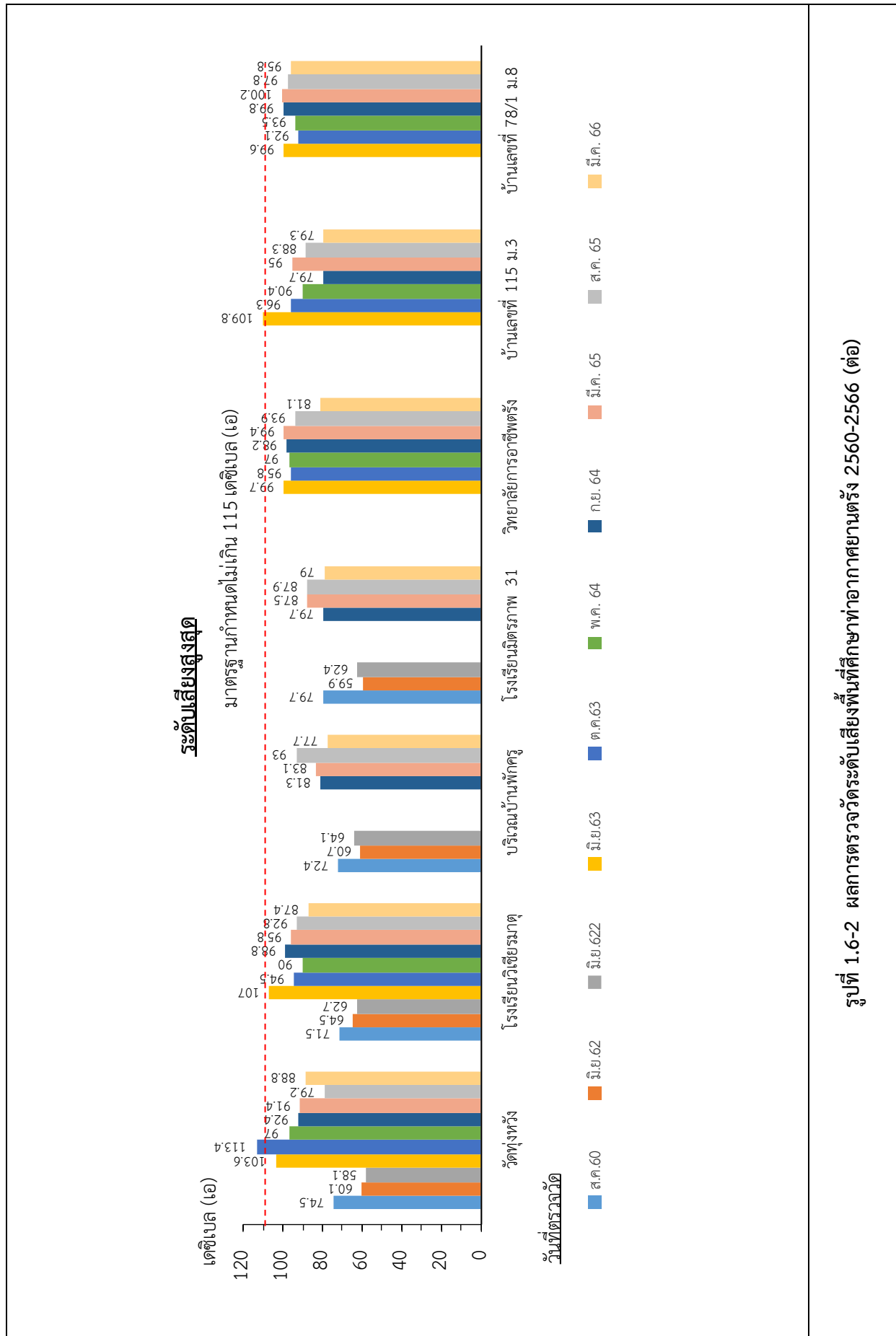
ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2565)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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



รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง 2560-2566



ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2560-2566

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.)
คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	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 ^{1/}	7.9	6.0	1.9	<1	4	540	240
	ส.ค. 65 ^{1/}	8.0	-	1.6	<1	18	920	540
คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	มี.ค. 66 ^{2/}	8.2	1.9	<1	3	1600	920	8.2
	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
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.2	6.6	2.0	<1	5	920	540
คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	ส.ค. 65 ^{1/}	7.6	-	1.8	<1	14	1600	920
	มี.ค. 66 ^{2/}	8	2	1	4	1600	920	8
	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 ^{1/}	8.4	7.1	2.0	<1	3	920	540
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.9	-	2	<1	44	5500	1600
	มี.ค. 66 ^{2/}	7.4	1.8	<1	8	920	540	7.4

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2560-2566 (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.)
คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ (ต่อ)	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
	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 ^{1/}	8	6.8	1.7	<1	24	350	170
	ส.ค. 65 ^{1/}	8	-	1.8	<1	40	1600	920
	มี.ค. 66 ^{2/}	8.2	1.6	<1	3	1600	920	8.2
จุดระบายน้ำออกจากโครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	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 ^{1/}	7.6	5.6	1.6	<1	25	210	110
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.6	-	1.4	<1	37	920	350
	มี.ค. 66 ^{2/}	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง
คลองท่านาว ด้านทิศเหนือพื้นที่โครงการ	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 ^{1/}	7.8	6.8	1.9	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.8	8.1	1.3	<1	5	1600	-
	มี.ค. 66 ^{2/}	7.9	7	1.6	<1	<3	540	-

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2560-2566 (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 ^{1/}	7.9	7	2.0	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.8	8.2	1.2	<1	5	920	-
	มี.ค. 66 ^{2/}	8	7.4	1.2	<1	<3	430	-
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 ^{1/}	7.9	6.7	1.8	<1	340	220	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.9	8	1.4	<1	131	1,600	-
	มี.ค. 66 ^{2/}	7.8	6	2	<1	45	920	-
ค่ามาตรฐาน		5-9	≥4.0	≤2.0	NS	NS	≤20,000	≤4,000

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2565)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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

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

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

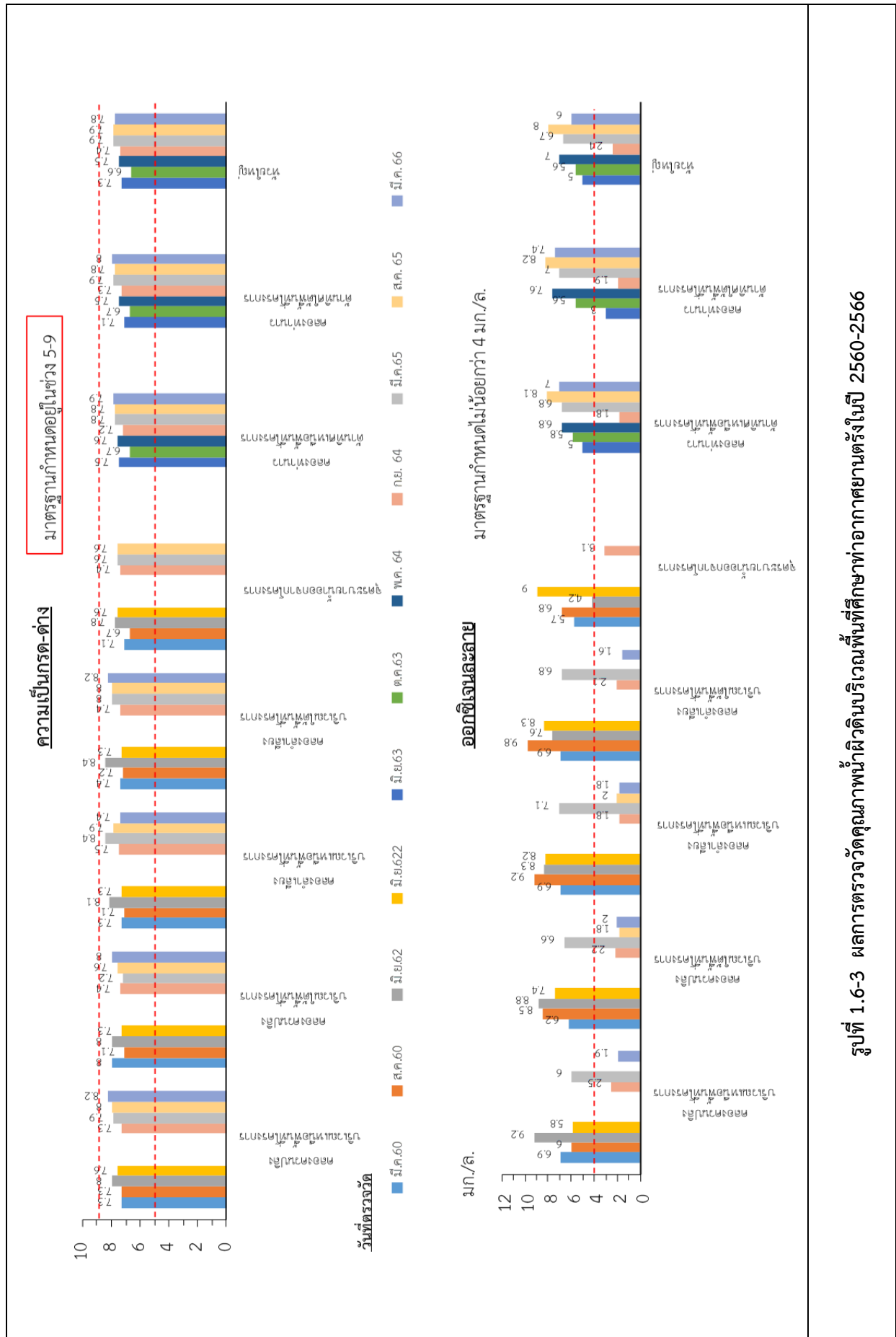
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การ

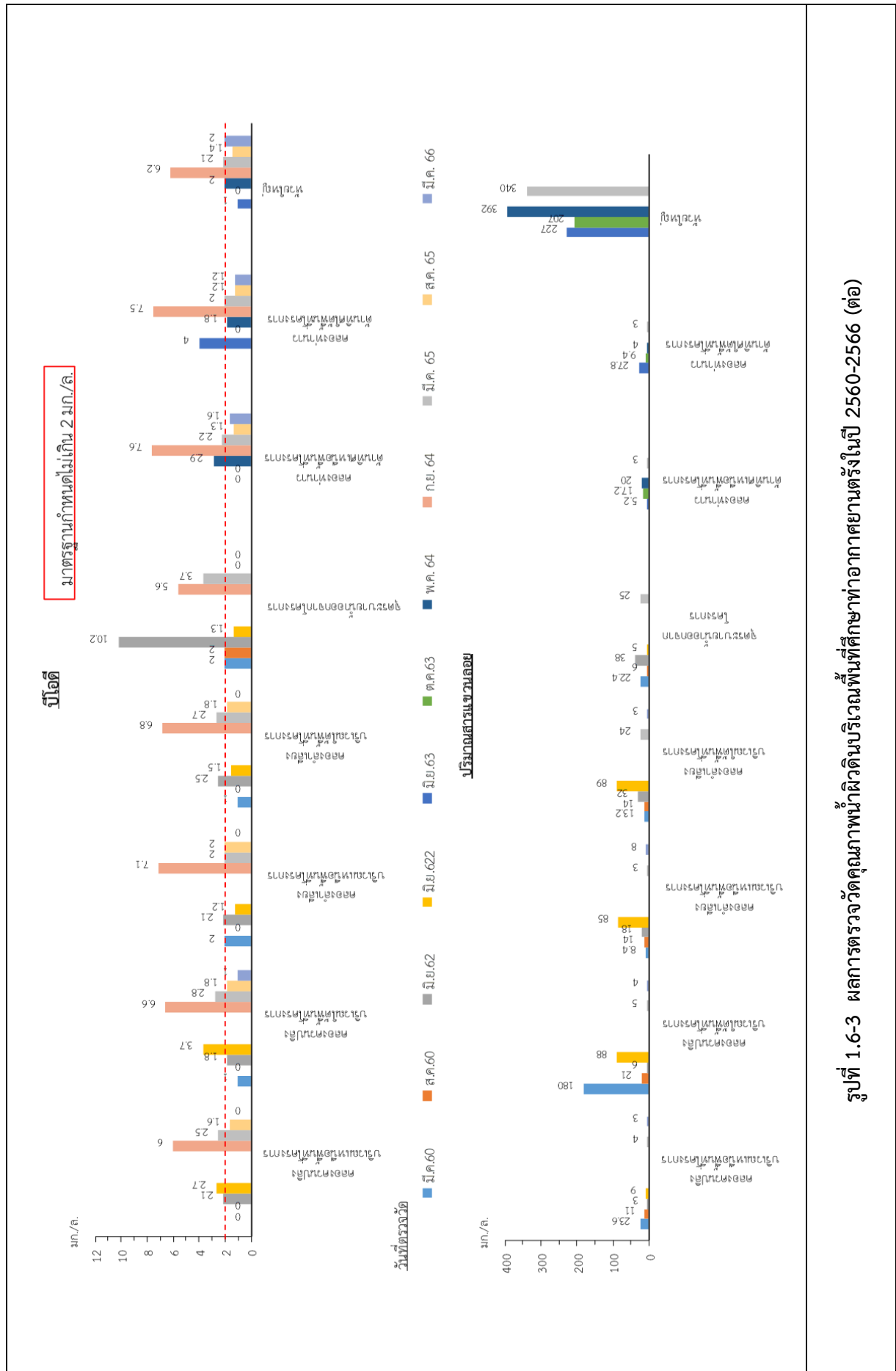
อุตสาหกรรม

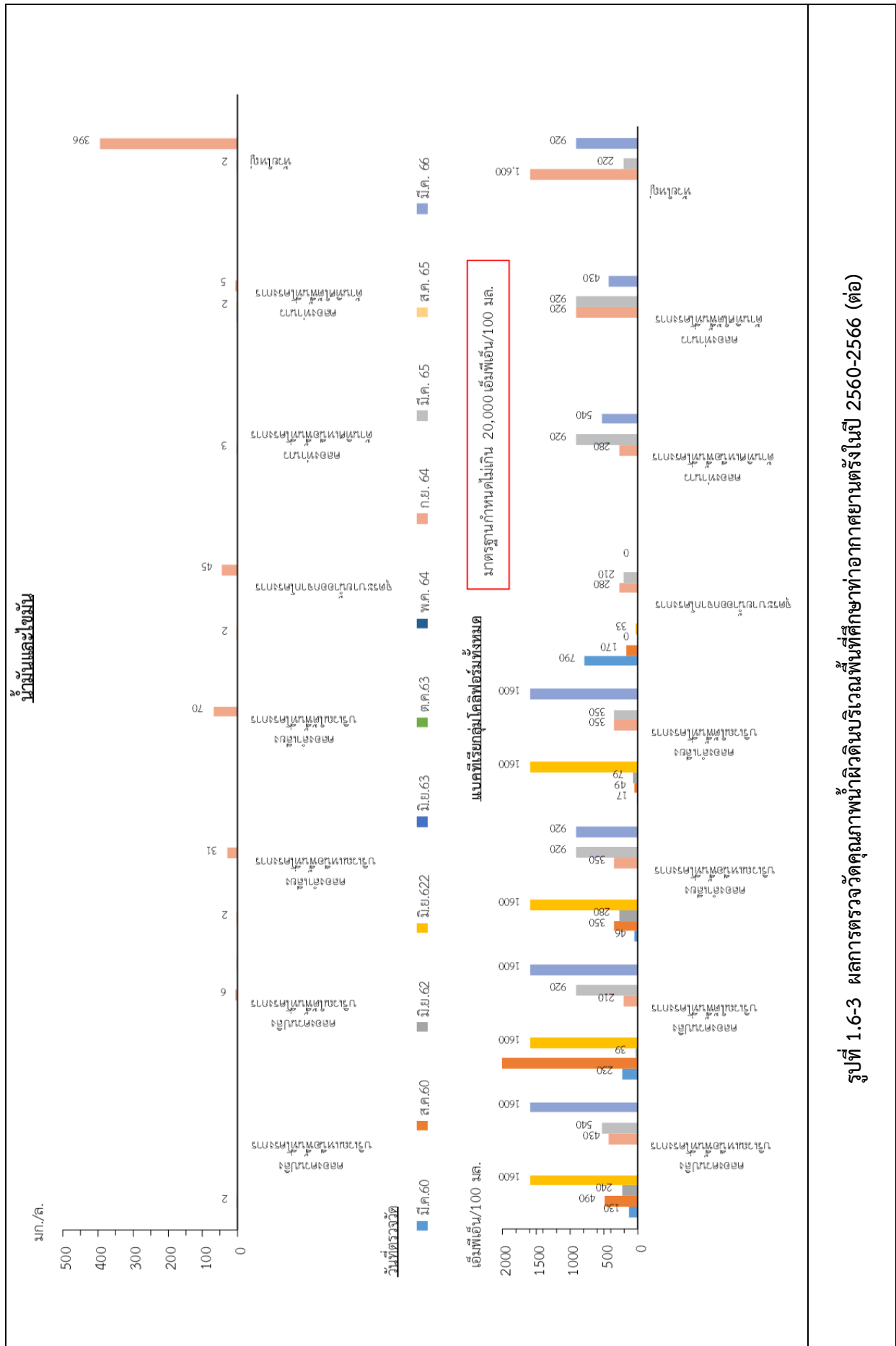
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

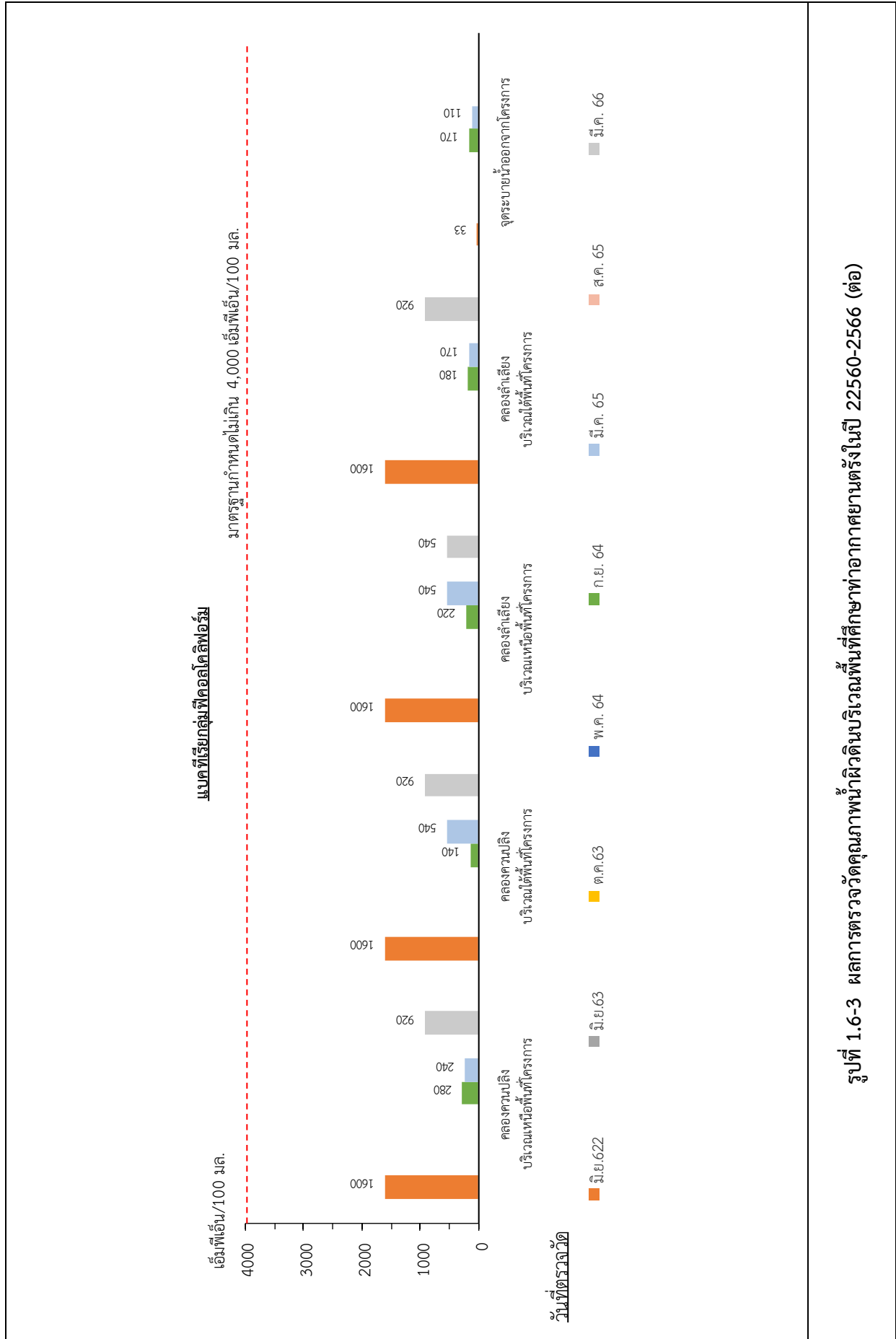
ธ' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

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









ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2560-2566

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ อาคารที่พัก ผู้โดยสาร	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 ^{1/}	7.7	4.2	15	<1
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.5	6.8	<5	<1
	มี.ค. 66 ^{2/}	7.9	9.9	8	<1
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ บ้านพักเจ้าหน้าที่	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 ^{1/}	7.7	5.1	5	<1
	ส.ค. 65 ^{1/}	8	7.6	99	<1
	มี.ค. 66 ^{2/}	7.9	10.7	80	<1
มาตรฐานอาคารประเภท ค*		5-9	≤40	≤50	≤20

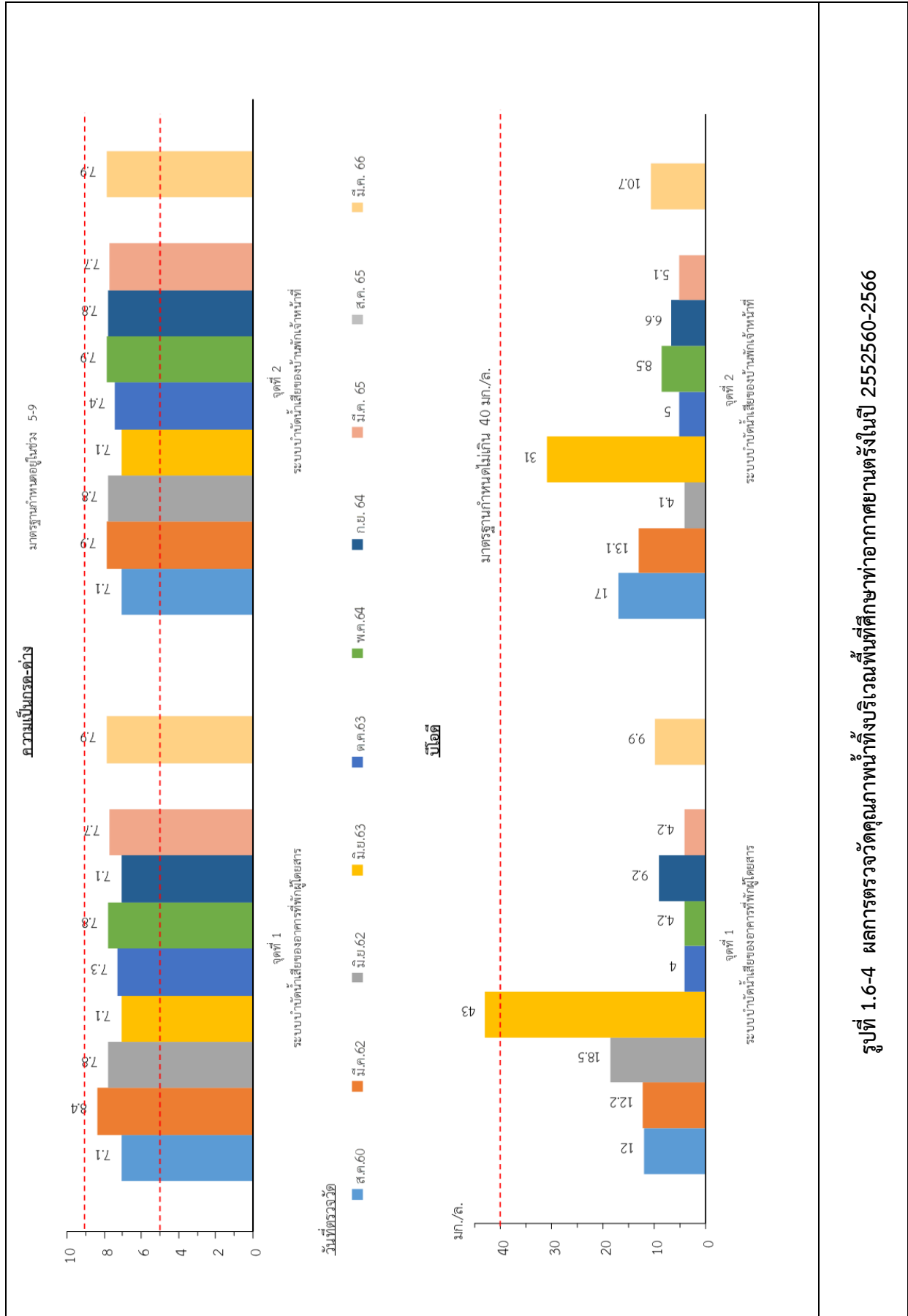
ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2565)

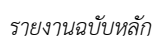
^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอพี-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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





1.7 การประเมินผลกระทบด้านเสียง

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2566 ที่ปรึกษาจะดำเนินการโดยใช้วิธีการประเมินค่าระดับเสียง (NEF) จากอากาศยานโดยแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.7.1 แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง

1) การทำนายค่าระดับเสียง (NEF)

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

ในการประเมินผลกระทบด้านเสียง ที่ปรึกษาจะนำเสนอในรูปแบบของการคาดการณ์ค่าระดับเสียง (NEF) จากโครงการท่าอากาศยานซึ่งปกติมักจะแสดงเป็นเส้นแสดงระดับเสียง (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

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

โดย I = จำนวนเครื่องบินแต่ละประเภท
 J = จำนวนเส้นทางการบินทั้งหมด

การประเมินผลกระทบที่กำหนดเป็นมาตรฐานโดยหน่วย 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	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้างที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว 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 วิธีการประเมินความดังของเสียงจากอากาศยาน 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 ศิวาวุธ, 2549)
- คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ใช้ค่า NEF เป็นหลัก ในการพิจารณาระดับของผลกระทบและพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบมาโดยต่อเนื่อง ส่วนค่า Ldn, Leq หรือค่าพารามิเตอร์อื่น ๆ นั้น ในเรื่องของการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของบริเวณหรือพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบยังไม่มีกำหนดหรือระบุวิธีการแนวทางที่ชัดเจน จึงยังไม่ได้นำมาใช้กันมากนัก โดยได้นำมาใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาเพียงบางครั้งเท่านั้น

2) เครื่องมือในการการจัดทำแผนที่เส้นเสียง

ในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานใช้โปรแกรมที่ใช้ในการประเมินผลกระทบ คือ “AEDT (Aviation Environmental Design Tool) version 3e ” ผลิตโดย U.S. Department of Transportation Federal Aviation เป็นแบบจำลองที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมยอมรับ 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) และนำเสนอในรูปของหน่วยการประเมินผลกระทบที่กำหนดเป็นมาตรฐาน คือ Noise Exposure Forecast (NEF) คำนวณได้จาก Effective Perceived Noise Decibel (EPN db) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงอากาศยานแต่ละประเภท

3) การประเมินผลกระทบด้านเสียง

การประเมินผลกระทบด้านเสียงในครั้งนี้ ได้ทำการประเมินผลกระทบด้านเสียงในหน่วย NEF ตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเส้นเสียง NEF ต่างๆ ดังตารางที่ 1.7-1 และข้อมูลที่ใช้นำเข้าในแบบจำลอง มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 17-1 แนวทางการใช้ที่ดินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)

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

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

หมายเหตุ: (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความถี่ของการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

1.7.2 ผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

1) การใช้หัวทางวิ่ง

ทางวิ่งของท่าอากาศยานตรังวางตัวในทิศทาง 08 องศา พิกัดหัวทางวิ่ง $07^{\circ} 30' 26.07''$ N, $99^{\circ} 36' 25.80''$ E และทิศทาง 26 องศา พิกัดหัวทางวิ่ง $07^{\circ} 30' 36.89''$ N, $99^{\circ} 37' 33.57''$ E ตามลำดับ ระดับความสูงของ Runway 20 เมตรเทียบกับระดับน้ำทะเลปานกลาง (ม.รทก.) ตาม Aeronautical Information publication of Thailand (AIP THAILAND) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

2) เส้นทางการบินขึ้น-ลง (Track)

ทิศทางการบินขึ้น-ลง ของอากาศยาน จากข้อมูลสถิติการขึ้นลงของอากาศยานภายในท่าอากาศยานตรัง ช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2566 ดังนี้

หัวทางวิ่ง 08	สัดส่วนการบินขึ้น ร้อยละ 98
	สัดส่วนการบินลง ร้อยละ 98
หัวทางวิ่ง 26	สัดส่วนการบินขึ้น ร้อยละ 2
	สัดส่วนการบินลง ร้อยละ 2

3) ช่วงเวลาที่ทำการบิน

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

4) สถิติการให้บริการของอากาศยาน

สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของอากาศยานในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2566 ของท่าอากาศยานตรัง ดังตารางที่ 1.7.2-1

5) แหล่งกำเนิดเสียง

รวบรวมสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2566 ของท่าอากาศยานตรัง จากสถิติเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2566 รวมทั้งสิ้นจำนวน 1,681 เที่ยวบิน โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 14 มีนาคม 2566 จำนวน 23 เที่ยวบิน อย่างไรก็ตามในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ AEDT ที่ปรึกษาจะใช้ชนิดของอากาศยาน และการคำนวณเที่ยวบินเฉลี่ย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7.2-2

ตารางที่ 1.7.2-1 สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรังในช่วงเดือนมกราคม-
พฤษภาคม 2566

เดือน	เที่ยวบิน (Movement)			ผู้โดยสาร (Passengers)		
	ขาเข้า	ขาออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม
มกราคม	161	161	322	22,469	24,692	47,161
กุมภาพันธ์	151	151	302	22,083	22,646	44,729
มีนาคม	166	166	332	26,694	27,355	54,049
เมษายน	150	150	300	25,015	25,288	50,303
พฤษภาคม	156	156	312	23,992	24,472	48,464
รวม	784	784	1,568	120,253	124,453	244,706
เฉลี่ยต่อเดือน	157	157	314	24,051	24,891	48,941
เฉลี่ยต่อวัน	5	5	10	796	824	1,621

ที่มา : www.airports.go.th, เดือนมิถุนายน 2566

หมายเหตุ : เฉพาะเที่ยวบินพาณิชย์

ตารางที่ 1.7.2-2 ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ชนิดอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเดือนม.ค.-พ.ค. 66 (เที่ยว)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ในช่วงเดือนม.ค.-พ.ค. 66 (เที่ยว/วัน)
Airbus 320	343	2
Boeing 737-800	446	3
รวม	789	5

ที่มา : ท่าอากาศยานตรัง, มิถุนายน 2566

หมายเหตุ : ข้อมูลเจ้าแบบจำลองใช้เฉพาะอากาศยานพาณิชย์ ฝึกบิน ผ่นหลวง และเฮลิคอปเตอร์ ไม่รวมอากาศยานที่ใช้ทางการทหาร
จำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 14 มีนาคม 2566 จำนวน 23 เที่ยวบิน

6) ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน

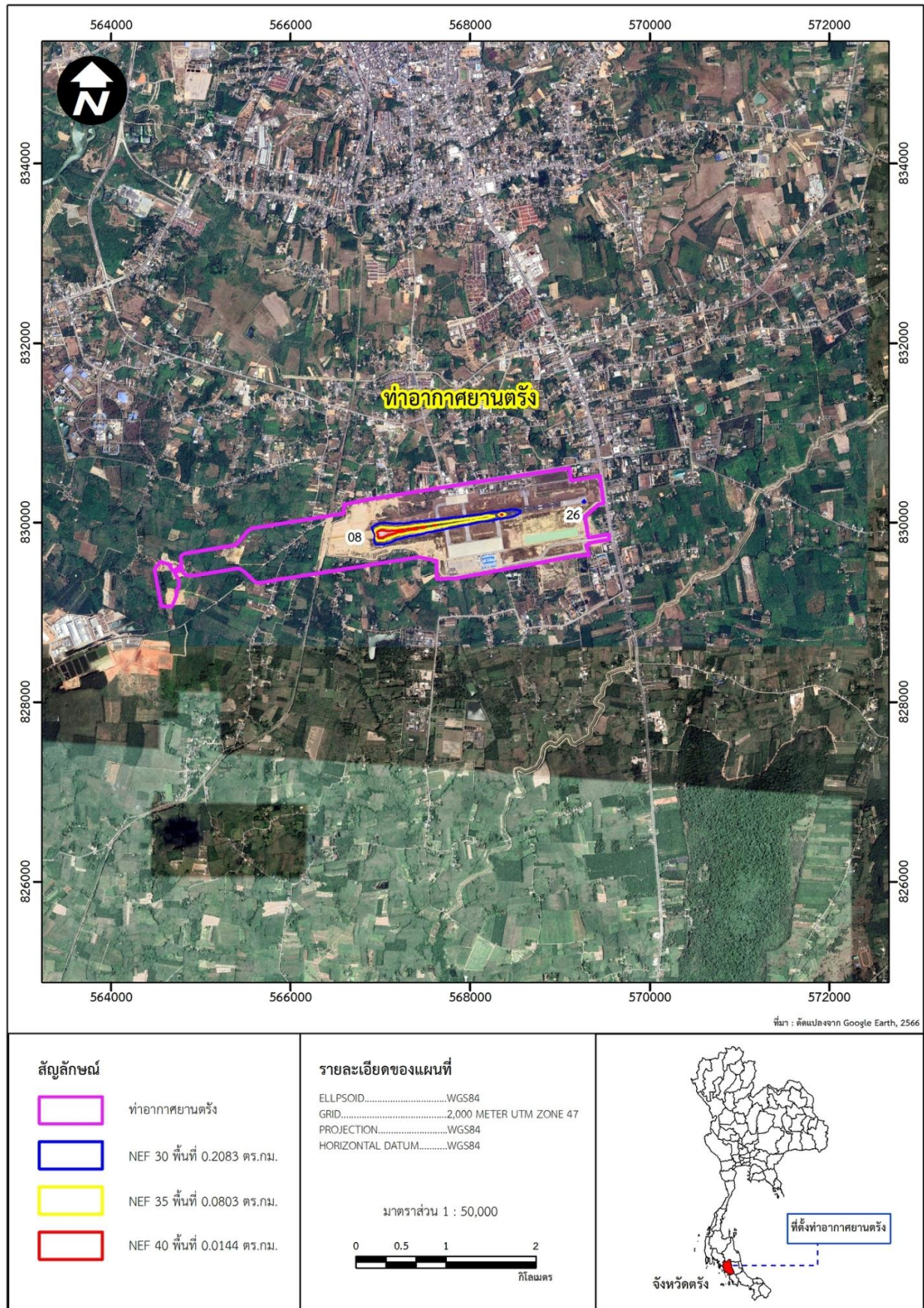
จากการประเมินเสียงจากอากาศยานเฉลี่ยในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2566 พบว่า ระดับเส้นเสียง (NEF) 30-40 ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานดังรูปที่ 1.7.2-1 รายละเอียดดังนี้

แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ 0.2083 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรังตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ 0.0803 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรังตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ 0.0144 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรังตามแนวทางวิ่ง

เมื่อพิจารณาตามแนวทางของ ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเส้นเสียง NEF ต่างๆ พบว่า ระดับเส้นเสียง NEF 30-40 อยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานตรังทั้งหมด ดังนั้น การดำเนินการของท่าอากาศยานตรังปัจจุบัน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการ



รูปที่ 1.7.2-1 ระดับเส้นเสียง (NEF) ทำอากาศยานตรัง ในช่วงเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2566

1.8 การศึกษาในเวทีวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

การศึกษานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ตามขอบเขตข้อกำหนดสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2566 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.8.1 วิธีการศึกษา

1.8.1.1 การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น เพื่อจำแนกสภาพพื้นที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร แหล่งหลบภัยของนกในบริเวณท่าอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลจากรายงาน เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

1.8.1.2 วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ และมีรายละเอียดวิธีการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

1) บริเวณภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน จะทำการสำรวจทางภาคสนามเพื่อเก็บข้อมูลชนิดและจำนวนประชากรของนกแต่ละชนิด บริเวณหรือตำแหน่งที่พบ สภาพพื้นที่อยู่อาศัย พฤติกรรมของนกที่พบ ทิศทางการบิน และความสูงของการบิน การนับจำนวนประชากรนกจะบันทึกจำนวนนกที่พบแต่ละชนิด และจะทำการสำรวจนับจำนวนประชากรนก เพื่อหาค่าเฉลี่ยจำนวนประชากรนก โดยแบ่งช่วงเวลาการสำรวจเป็น 3 ช่วงเวลาคือเวลาเช้า (06.30-09.30 น.) เวลากลางวัน (12.00-14.00 น.) และเวลาเย็น (15.00-20.00 น.) แนวเส้นทางพื้นที่ที่จะทำการสำรวจนก คือ ตลอดแนวเส้นทางวิ่งเริ่มจากทางด้านทิศใต้ไปสิ้นสุดที่ปลายทางวิ่งทางด้านทิศเหนือ สนามหญ้าสองข้างแนวทางวิ่ง รวมทั้งบริเวณอาคารส่วนประกอบของท่าอากาศยาน

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

1.8.1.3 การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล

การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทางภาคสนามและจากห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ และนำเสนอในประเด็นดังต่อไปนี้คือ

1) ชนิดพันธุ์ (ชื่อพื้นเมือง, ชื่อสามัญ และชื่อวิทยาศาสตร์) จะนำเสนอข้อมูลบัญชีชนิดพันธุ์ของนกที่พบในบริเวณท่าอากาศยานฯ 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

2) ประเมินชนิดของนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

- การประเมินอันตรายของนกต่ออากาศยาน ประยุกต์ใช้วิธีการตามแนวทางของกระทรวงขนส่งของแคนาดา (Transport Canada, 2005) ใช้วิธีตารางการประเมินความเสี่ยงเชิงคุณภาพ (Qualitative Risk Assessment Matrix) ประกอบกับประสบการณ์ของที่ปรึกษาที่ใช้ในการประเมินอันตรายที่เกิดจากนกของท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อให้ได้ชนิดของสัตว์ที่มีความเสี่ยงสูงจะต้องมีมาตรการในการจัดการและควบคุมต่อไป

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

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

- โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) จะพิจารณาจากขนาดหรือน้ำหนักของนกทุกชนิดที่พบจากการสำรวจ แบ่งเป็น 3 ขนาด คือขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ชนิดที่มีขนาดใหญ่เมื่อชนจะก่อให้เกิดความเสียหายได้มาก (ตารางที่ 1.8-1)

ตารางที่ 1.8-1 แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออากาศยาน

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

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

^{2/} โอภาส ขอบเขตต์, 2543

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

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

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

○ **ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (Moderate large)** ความยาวตั้งแต่ 61-75 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับเป็ดบ้าน เช่น นกคาน้ำปากยาว (*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 นกคาน้ำเล็ก (*Phalacrocorax niger*; Little Comorant) นกยางควาย (*Bubulcus ibis*; Cattle Egret) นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*; Greater Coucal)

○ **ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (Moderate medium)** ขนาดความยาว 31-45 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับนกพิราบ เช่น นกอีล้ำ (*Gallinula chloropus*; Common Moorhen) เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*; Lesser Whistling-Duck) นกกระแตแต้แว้ด (*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 หรือขนาดเท่ากับนกกระจอกบ้าน เช่น นกกระจอกตาล (*Passer flaveolus*; Plain-backed Sparrow) นกกระจาบบรรณดา (*Ploceus philippinus*; Baya Weaver) นกกระตีดัดตะโพกขาว (*Lonchura striata*; White-rumped Munia) นกกระตีดัดจันทน์ (*Lonchura punctulata*; Scaly-breasted Munia)

ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง (ตารางที่ 1.8-2)

ตารางที่ 1.8-2 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 และจากการวิเคราะห์พบว่า มีปริมาณความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการชนอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่เดียวกันนกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรืออาจไม่เกิดความเสียหายเลย จึงสรุปได้ว่า นกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสาขาวจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่า อยู่ในระดับต่ำมีโอกาสในการชนน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมากก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

1.8.2 ผลการศึกษา

การศึกษาสำรวจภาคสนาม ได้ดำเนินการไปในเดือนมีนาคม 2566 โดยได้ศึกษาในพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน มีรายละเอียด ดังนี้

1.8.2.1 พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานตรัง

พื้นที่บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เนื่องจากสภาพพื้นที่ของท่าอากาศยานตรังโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ดอน และมีขนาดพื้นที่ไม่กว้างมากนัก รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นท่าอากาศยานเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติที่เป็นป่าละเมาะ สวนป่าล้มและสวนยางพารา และปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงในบริเวณทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด และอื่นๆ ทำให้พรรณไม้ต่างๆถูกแผ้วถางลงเพื่อการก่อสร้าง และความปลอดภัยในการบิน

สำหรับในบริเวณพื้นที่เขตการบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งทั้งสองข้างในระยะ 50 ม. เป็นพื้นที่ปลูกหญ้าเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง ได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดออกไปจากพื้นที่ปลูกหญ้าข้างทางวิ่ง และในปัจจุบันได้มีการพัฒนาบริเวณสองข้างทางวิ่ง ลานจอด จนทำให้พืชพรรณไม้ต่างๆ หลงเหลืออยู่น้อยมาก เว้นแต่ทางด้านปลายทางวิ่ง 08 และแนวรั้วทางด้านทิศใต้ยังเป็นพื้นที่ที่รกร้างมีพรรณไม้นานาชนิด ไม้พุ่มเจริญเติบโตอยู่บ้างแต่ไม่มากนัก

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานตรังทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ และเขตพื้นที่การบิน พบ 66 ชนิด พืชพรรณที่สำรวจพบ อาทิ ไม้ยืนต้นที่พบ ได้แก่ หูกฟ้า (*Alstonia macrophylla* Wall.) ก้างปลา (*Bridelia*

affinis Craib) ตับเต่าตัน (*Diospyros ehretioides* Wall.) มะม่วงหิมพานต์ (*Anacardium occidentale* Linn.) มะเดื่อปล้อง (*Ficus hispida* Linn. f.) และเปล้าใหญ่ (*Croton oblongifolius* Roxb.) เป็นต้น บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่ง พบพรรณพืชในวงศ์หญ้า ได้แก่ หญ้าคา (*Imperata cylindrica* Beauv.) หญ้าชันกาด (*Panicum repens* Linn.) และหญ้าคอมมิวนิสต์ (*Pennisetum polystachyon* Schumach.) เป็นต้น นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตาม แนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ ตามรอบๆอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน ได้แก่ ศรีตรัง (*Jacaranda filicifolia* D. Don) ลั่นทม หรือลีลาวดี (*Plumeria acutifolia* Poir.) คุณ (Cassia fistula Linn.) อินทนิลน้ำ (*Lagerstroemia speciosa* Pers.) หมากเขียว (*Ptychosperma macarthurii* Nichols.) ประดู่บ้าน (*Pterocarpus indicus* Willd.) และตีนเป็ด หรือพญาสัตบรรณ (*Alstonia scholaris* R. Br.) เป็นต้น

1.8.2.2 ความหลากหลายของสัตว์ และนกบริเวณท่าอากาศยานตรัง

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

(1) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammal) การศึกษาได้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่โครงการ จำนวน 3 ชนิด ซึ่งทั้งหมดเป็นสัตว์ที่อยู่ในอันดับสัตว์ฟันแทะ (Order Rodentia) ที่มีฟันหน้าเจริญ สัตว์ป่ากลุ่มนี้ที่ รวบรวมความหลากหลายได้ส่วนใหญ่มีขนาดตัวเล็กและแพร่กระจายกว้างในพื้นที่เกี่ยวเนื่องกับโครงการ เพราะเป็น ชนิดที่ปรับตัวสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพนิเวศได้ดี ทำให้อาศัยและหากินในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศได้ หลากหลาย โดยเฉพาะตามที่รกร้างและพื้นที่เกษตรที่มีการรบกวนอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ กระรอกทองเทา (*Callosciurus caniceps*) หนูท้องขาว (*Rattus tanezum*) และหนูป่ามาเลย์ (*Rattus tiomanicus*)

(2) สัตว์เลื้อยคลาน (Reptile) การศึกษาได้ ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ ปากลุ่มนี้ ในบริเวณพื้นที่โครงการจำนวน 10 ชนิด สัตว์ป่ากลุ่มนี้ มีการดำรงชีวิตแตกต่างกันเป็น 2 ประเภท คือ (1) ดำรงชีวิตเป็นสัตว์ น้ำ หรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก โดยมีพื้นที่อาศัยและหากินใกล้เคียงแหล่งน้ำ เช่น งูสายรุ้ง (*Enhydrys enhydryis*) งูไซ (*Subsessor bocourti*) ฯลฯ ด้วยเหตุนี้ การแพร่กระจายจึงสัมพันธ์กับการกระจายของแหล่งน้ำบริเวณพื้นที่ เกี่ยวเนื่องกับการพัฒนาโครงการฯ และ (2) ชนิดที่อาศัยในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศลักษณะต่างๆ หลากหลาย คือ ในพื้นที่ เกษตรและบริเวณที่ตั้งชุมชน เป็นพื้นที่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่องได้ดี เช่น จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) ตุ๊กแกบ้าน (*Gekko gekko*) เป็นต้น

(3) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibian) การศึกษาได้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ปากลุ่มนี้ ใน บริเวณพื้นที่โครงการ จำนวน 5 ชนิด สัตว์ป่ากลุ่มนี้ใช้ผิวหนังลำตัวแลกเปลี่ยนแก๊สและไวอ่อน (ลูกอ๊อด) ต้องอาศัยใน น้ำ ทำให้อาศัยในแหล่งน้ำหรือใกล้เคียงแหล่งน้ำ หรือในที่ที่มีความชุ่มชื้นสูงเพื่อให้ผิวหนังชุ่มชื้นอยู่เสมอ สัตว์กลุ่ม นี้ที่สำรวจพบในพื้นที่ เป็นกลุ่มที่อาศัยได้ทั้งแหล่งน้ำของระบบนิเวศน้ำไหลและระบบนิเวศน้ำนิ่ง ตลอดจนปรับตัว อาศัยในแหล่งน้ำลักษณะต่างๆ หลากหลาย รวมถึงแหล่งน้ำในพื้นที่เกษตรและบริเวณชุมชน ได้แก่ อึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) กบหนอง, กบอีโม่ (*Fejervarya limnocharis*) และกบหลังขีต (*Hylarana macrodactyla*) ตลอดจนบางชนิดอาศัยอยู่บนบก บริเวณที่มีความชุ่มชื้น ทำให้แพร่กระจายได้กว้างและรวมทั้งในพื้นที่แนวฝั่งคลอง ได้แก่ ปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) และคางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*)

(4) นก (Birds) จากการสำรวจพบนก 39 ชนิด เนื่องจากมีสภาพถิ่นอาศัย แหล่งอาหารหลากหลาย อีกทั้งอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับการป้องกันในด้านความปลอดภัย ทำให้มีการรบกวนจากชาวบ้านน้อยมาก ในขณะเดียวกันความเคยชินจากกิจกรรมการบินที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา ทำให้นกดำรงชีวิตอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานได้อย่างปลอดภัย เนื่องด้วยเหตุผลดังกล่าว ทำให้มีสัตว์ในชั้นนกหลากหลายถึง 39 ชนิด เป็นชนิดที่พบชุกชุมมากมี 13 ชนิด เช่น นกยางควาย (*Bubulcus coromandus*) นกเอี้ยงสาริกา (*Acridotheres tristis*) นกกระต๊อ (ดั่ง) หมู (*Lonchura punctulata*) นกกระจอกบ้าน (*Passer montanus*) นกปรอดหน้าขาว (*Pycnonotus goiavier*) และนกนางแอ่นบ้าน (*Hirundo rustica*) เป็นต้น ชนิดที่พบชุกชุมในระดับปานกลางมี 18 ชนิด เช่น นกยางเขียว (*Copsychus saularis*) นกกาเหว่า (*Phalacrocorax niger*) นกกาเหว่า (*Eudynamis scolopacea*) และนกเงือกน้อยธรรมดา (*Alcedo atthis*) เป็นต้น ชนิดที่พบชุกชุมน้อยมี 8 ชนิด เช่น เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) และเหยี่ยวkestrel (*Falco tinnunculus*) เป็นต้น

1.8.2.3 การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินท่าอากาศยานตรัง

(1) โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกก็จะสูง มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกก็อยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก กล่าวคือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสในการชนนกลดลงน้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.8-3

ตารางที่ 1.8-3 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด

ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
นกยางเป็ด (<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 (มีนาคม, 2566)

(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 1.8-4

ตารางที่ 1.8-4 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 (มีนาคม, 2566)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชน สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ดังตารางที่ 1.8-5 รายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 1.8-5 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานตรัง

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>) นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	อันตรายต่ำ	อันตรายปานกลาง -
ปานกลาง	อันตรายปานกลาง -	อันตรายปานกลาง นกยางเป็ย (<i>Egretta garzetta</i>) นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	อันตรายสูง -
สูง	อันตรายสูง -	อันตรายสูง -	อันตรายสูง -

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (มีนาคม, 2566)

- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง 2 ชนิด ดังนี้
 - นกยางเป็ย (*Egretta garzetta*) , *Egretta garzetta* เป็นนกขนาดกลาง (46 - 56 ซม.; 250 - 510 กรัม) มีอุปนิสัยหากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางควาย กินอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน หากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร

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

- ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง 4 ชนิด

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

- นกพิราบป่า (*Columba livia*) Rock Pigeon เป็นนกขนาดเล็ก (29 - 37 ซม.; 238 - 380 กรัม) อาศัยและสร้างรังตามต้นไม้/ลานจอดรถ รวมทั้งอาคารสำนักงาน นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืช/หญ้า โดยเฉพาะตามสนามหญ้าข้างทางวิ่ง/ทางขับ อุปนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรจำนวนมาก (>100 ตัว) ดังนั้น จึงมีโอกาที่จะบินชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

- นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*), Oriental Praticole เป็นนกขนาดเล็กเข้ามาอาศัยและหากิน รวมทั้งสร้างรังวางไข่ ในบริเวณปลายทางวิ่ง รวมทั้งบริเวณสองข้างทางวิ่งเป็นบางส่วนที่ห่างจากบริเวณที่มีกิจกรรมการบิน นกชนิดนี้หากินเป็นฝูง โดยบินโฉบกินแมลงในอากาศตลอดเวลากลางวัน ดังนั้นจึงมีโอกาที่บินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้

- นกเขาใหญ่ (*Streptopelia chinensis*), Spotted Dove เป็นนกขนาดเล็กอาศัยและสร้างรังตามต้นไม้ ตามลานจอดรถ รวมทั้งตัวอาคารสำนักงาน หากินเมล็ดพืช หญ้า โดยเฉพาะตามสนามหญ้าข้างทางวิ่ง ทางขับ หากินเป็นฝูง ดังนั้นจึงมีโอกาที่บินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง