

## ท่าอากาศยานตรัง

ในรายงานฉบับนี้ นำเสนอผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานตรัง ประกอบด้วย ประกอบด้วย ความเป็นมาของท่าอากาศยาน รายละเอียดโครงการโดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้

### 1.1 ประวัติความเป็นมาของท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานตรัง ก่อตั้งขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 บนที่ดินราชพัสดุที่กองทัพอากาศ มีชื่อว่า “ทุ่งนางหวัง” โดยกองทัพอากาศได้ปรับปรุงทุ่งหญ้างัดกล่าวให้เป็นทางวิ่งสำหรับการขึ้น-ลงชั่วคราว เพื่อภารกิจด้านการทหารของกองทัพอากาศ เมื่อสงครามสิ้นสุดลง กองทัพอากาศได้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ขึ้น-ลงของอากาศยานทางทหาร โดยมีชื่อเรียกว่า “สนามบินทุ่งนางหวัง” และมีการปรับปรุงเรื่อยมาจนกลายเป็นสนามบินพาณิชย์ประจำจังหวัดตรัง

พ.ศ.2497 กระทรวงคมนาคมได้มีประกาศที่ 2/2497 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2497 ให้สนามบินดังกล่าวเป็นสนามบินอนุญาต

พ.ศ.2498 กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) ได้ดำเนินการบูรณะสนามบิน และให้อากาศยานของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด เปิดให้บริการรับส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณีย์ เส้นทางตรง-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) ได้ดำเนินการบูรณะซ่อมแซมทางวิ่งเพื่อให้ บริษัท 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 กรมทำอากาศยาน ได้จัดให้มีการดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างขยายทำอากาศยานตรัง จังหวัดตรัง โดยมีการต่อเติมความยาวทางวิ่งจากเดิม 1,500 เมตร (ม.) เป็น 2,100 ม. รวมทั้งมีการปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการจัดส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เดิม) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันคือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) เสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานพิจารณา ผลการพิจารณาในการประชุมครั้งที่ 12/2538 เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานดังกล่าว โดยกำหนดให้กรมทำอากาศยาน ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538

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

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

## 1.2 รายละเอียดโครงการ

### 1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของทำอากาศยาน

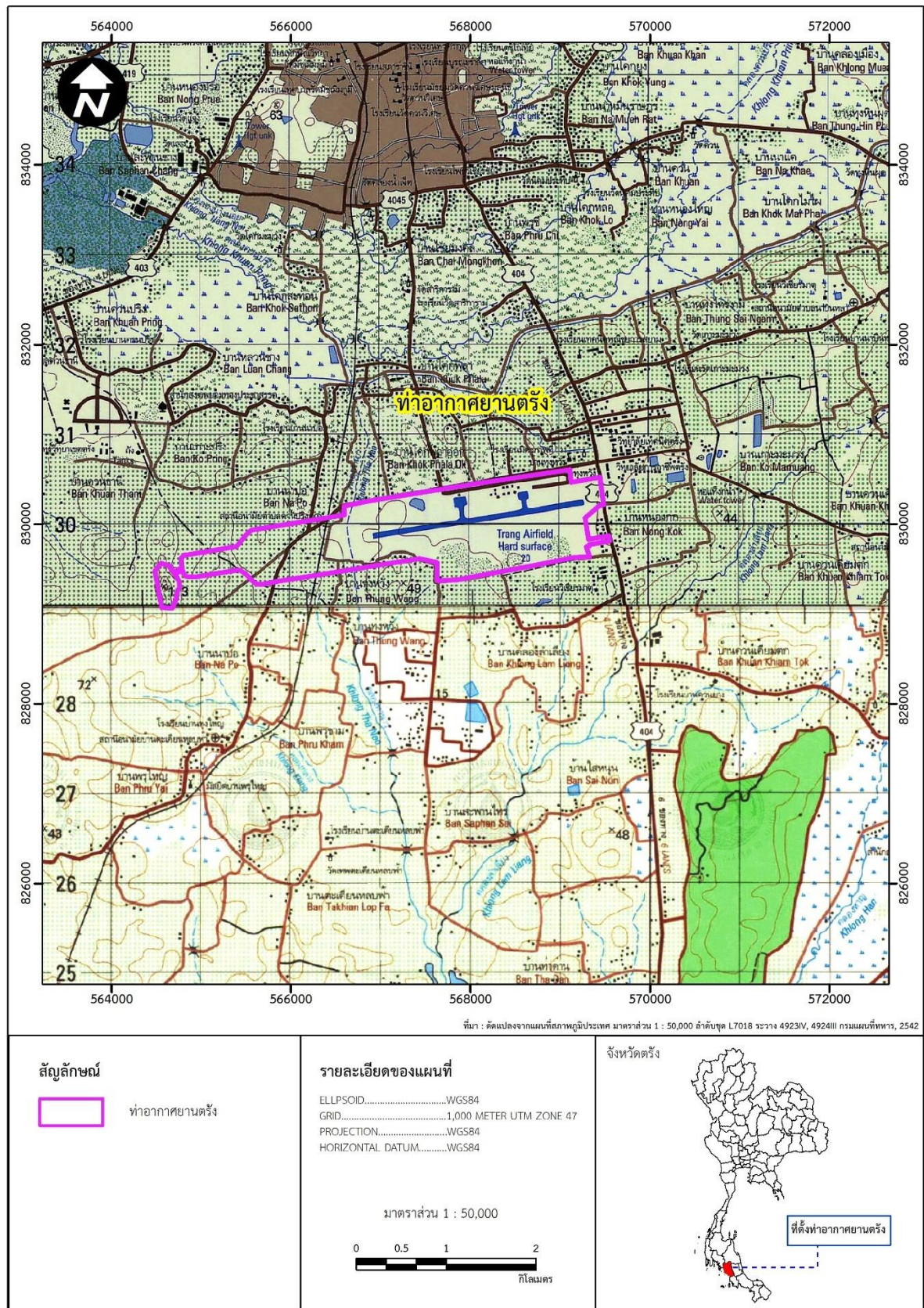
ที่ตั้งของทำอากาศยานตรัง ตั้งอยู่ที่บริเวณรอยต่อของ 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลโคกหล่อ และตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ทางทิศใต้ของเทศบาลตำบลโคกหล่อ อยู่ระหว่างทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) และทางหลวงชนบทหมายเลข ตง.3005 อยู่ห่างจากตัวเมืองตรังมาทางทิศใต้ประมาณ 6.5 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 2,307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

### 1.2.2 องค์ประกอบของทำอากาศยาน

องค์ประกอบทางกายภาพของทำอากาศยานตรัง ประกอบด้วย (รูปที่ 1.2.2-1) รายละเอียดดังนี้

- ทางวิ่ง (Runway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีตมีขนาดยาว 2,990 ม. กว้าง 45 ม.

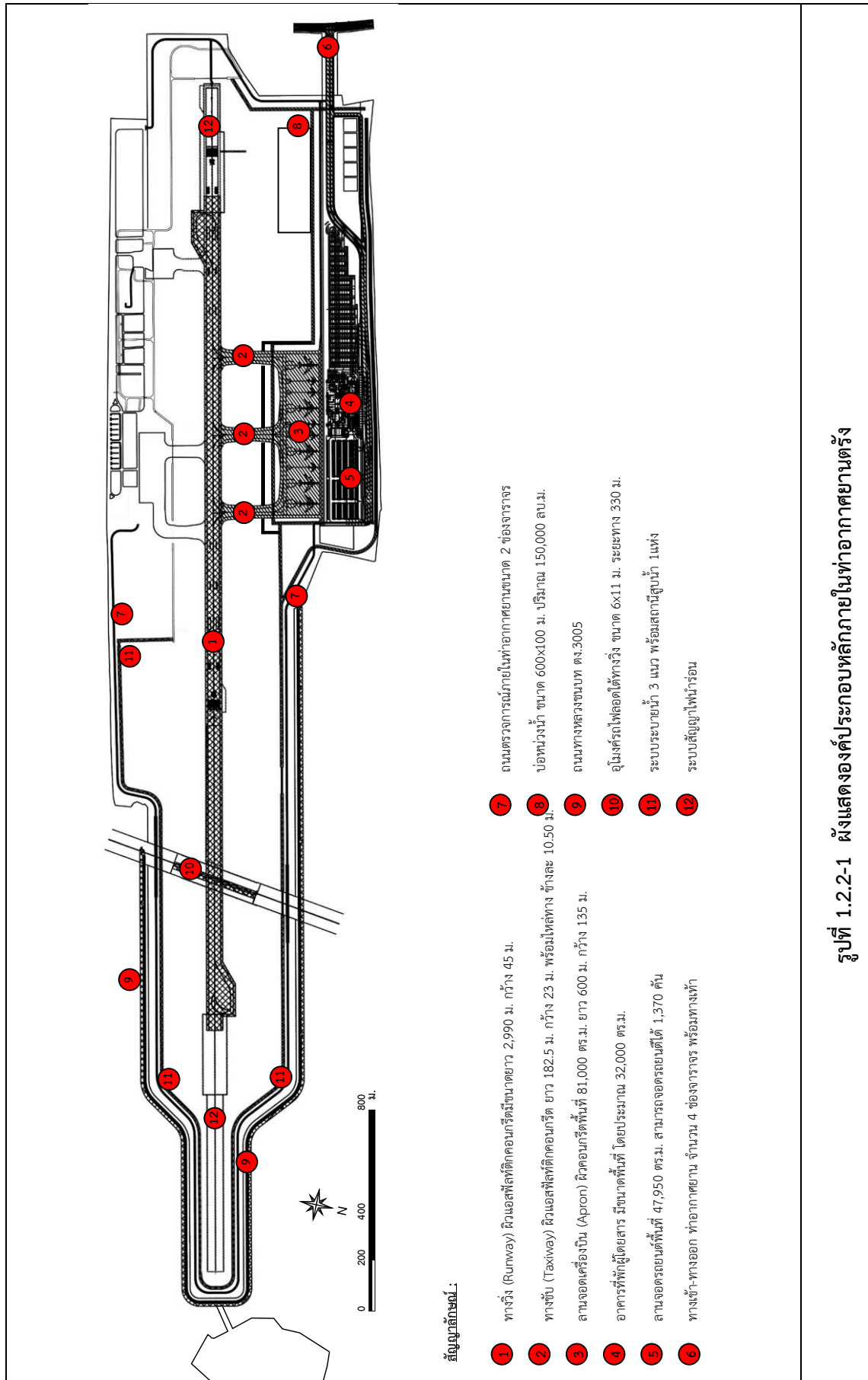
- ทางขับ (Taxiway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต มีจำนวน 3 ทาง คือ ทางขับ เอ (Taxiway A) ทางขับ บี (Taxiway B) และทางขับ ซี (Taxiway C) ยาว 182.5 ม. กว้าง 23 ม. พร้อมไหล่ทางวิ่ง ข้างละ 10.50 ม.
- ลานจอดเครื่องบิน (Apron) ผิวคอนกรีตพื้นที่ 81,000 ตร.ม. ยาว 600 ม. กว้าง 135 ม. สามารถรองรับเครื่องบินแบบ Boeing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

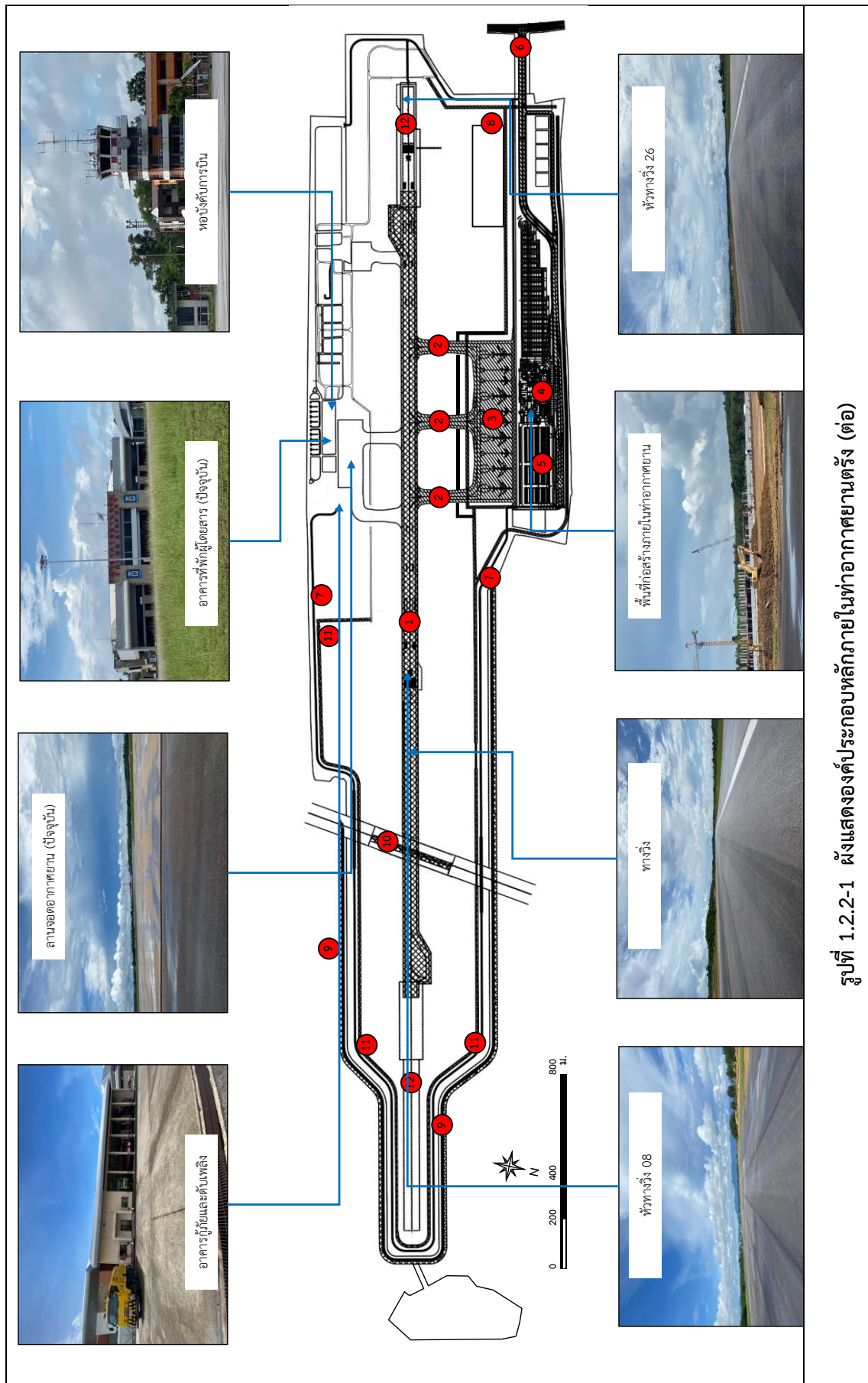


ที่มา : กรมท่าอากาศยาน , 2566

รูปที่ 1.3.2-1 ที่ตั้งโครงการท่าอากาศยานตรัง







### 1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ

การรวบรวมข้อมูลสถิติการให้บริการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานกระบี่ 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 สถิติการให้บริการการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานกระบี่ 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
<b>รวม</b>	<b>21,801</b>	<b>21,802</b>	<b>43,603</b>	<b>3,149,631</b>	<b>3,152,838</b>	<b>6,302,469</b>
<b>เฉลี่ย</b>	<b>1,817</b>	<b>1,817</b>	<b>3,634</b>	<b>262,469</b>	<b>262,737</b>	<b>525,206</b>

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (ธันวาคม 2566)

### 1.2.4 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ

สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในท่าอากาศยานกระบี่ ปัจจุบันประกอบด้วย 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบิน ไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน สายการบิน ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 10 เที่ยวบิน/วัน เป็นเส้นทางการบินภายในประเทศทั้งหมด (ธันวาคม 2566)

### 1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานกระบี่ ดังแสดงในรูปที่ 1.2.5-1 รายละเอียดดังนี้

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

### 1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนผลไม้ สวนยางพารา และสวนปาล์ม อยู่ด้านทิศใต้และด้านทิศตะวันตกของ  
ทำอากาศยานดั่ง

### 2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

พื้นที่ตั้งสถานที่ราชการส่วนใหญ่จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของทำอากาศยานดั่ง ได้แก่ วิทยาลัย เทคนิค  
ดั่ง วิทยาลัยอาชีวศดั่ง สำนักงานทางหลวงชนบทดั่ง และศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษาจังหวัดดั่ง เป็นต้น สา  
หรับชุมชนจะตั้งอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 404 เป็นหลัก นอกจากนี้ยังพบว่าการกระจายตัวอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรม  
ทางทิศเหนือและทิศใต้ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ บ้านทุ่งหวัง บ้านคลองลาเลียง บ้านหนองกก บ้านโคกพลาออก  
และบ้านนาบ่อ

### 3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

ส่วนใหญ่เป็นระบบสาธารณูปโภคเพื่อการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ทางรถไฟ จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของ  
ทำอากาศยานดั่งทางหลวงหมายเลข 404 เชื่อมโยงกับจังหวัดสตูล

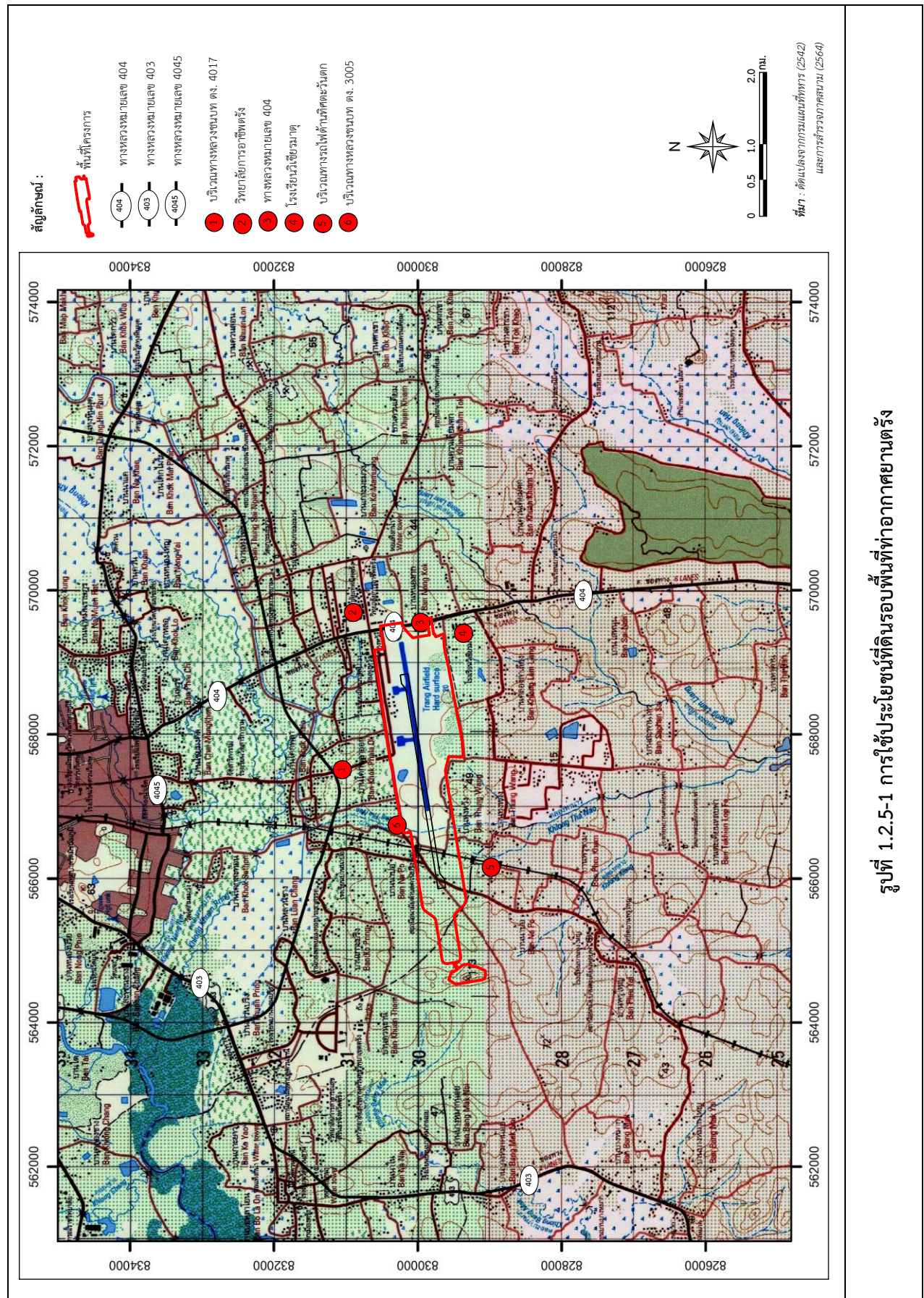
### 4) พื้นที่แหล่งน้ำ

ชุมชนกระจายอยู่รอบพื้นที่ทำอากาศยานดั่ง ส่วนใหญ่กระจายอยู่ตามเส้นทางคมนาคมหลักและบริเวณ  
พื้นที่ทำกิน

### 5) พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่ว่างเปล่า

พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่รกร้างว่างเปล่าพบได้น้อยมากในบริเวณโดยรอบทำอากาศยานดั่ง เนื่องจากที่ดินได้  
ถูกพัฒนาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนยางพารา และสวนปาล์มแล้วเป็นส่วนใหญ่





## 1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

### 1) การใช้น้ำ

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

### 2) การจัดการน้ำเสีย

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

### 3) การจัดการขยะ

#### 1) แหล่งกำเนิด

แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอยในบริเวณทำอาภาศยานตรัง มี 2 แหล่ง คือ

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

#### 2) การจัดการมูลฝอย

ขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่รวมประมาณ ขยะทั้งหมดถูกจัดเก็บโดยเทศบาลตำบลโคกหล่อ ซึ่งจะเข้ามาเก็บขยะเป็นประจำทุกวัน

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร มีการจัดตั้งถังรองรับขยะตามจุดต่าง ๆ มีพนักงานรักษาความสะอาดรวบรวมขยะจากถังต่าง ๆ ใส่ถุงดำทุกครั้งที่ถูกผู้โดยสารลงจากอาภาศยานและขึ้นอาภาศยานออกไปแล้วในแต่ละเที่ยวเพื่อให้ถังขยะที่จัดเตรียมไว้สามารถรองรับขยะได้เพียงพอ โดยจะมีการรวบรวมไว้ที่จุดโรงพักขยะ เพื่อรอให้รถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป สัปดาห์ละ 3 ครั้ง

ส่วนขยะที่เกิดขึ้นจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ ผู้อาศัยแต่ละครัวเรือนจะนำไปทิ้งที่ถังขยะที่จัดเตรียมไว้บริเวณบ้านพักเพื่อรอรถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป

#### 4) ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบระบายน้ำของทำอากาศยาน จะระบายไปตามลักษณะความลาดชันของสภาพภูมิประเทศภายในทำอากาศยาน ผ่านรางระบายน้ำที่ขุดขึ้นภายในทำอากาศยานส่วนหนึ่งจะไหลลงคลองระบายน้ำริมทางหลวงหมายเลข 404 และอีกส่วนหนึ่งจะไหลลงร่องน้ำธรรมชาติด้านทิศใต้ของทำอากาศยาน หลังจากนั้นจะระบายลงคลองลำเลียงบริเวณบ้านคลองลำเลียง และไหลลงสู่แม่น้ำปะเหลียน

ระบบการระบายน้ำภายในทำอากาศยาน เป็นรางระบายน้ำแบบเปิดทั้งหมด โดยมีทิศทางการระบายน้ำสอดคล้องกับความลาดชันของพื้นที่ เพื่อระบายน้ำออกสู่คลองลำเลียงซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของทำอากาศยาน น้ำฝนที่ตกลงมาบนทางวิ่งของทำอากาศยาน จะถูกระบายไปตามทางวิ่งเริ่มต้นจากด้านทิศตะวันตกของทำอากาศยานซึ่งเป็นจุดที่สูงไปสู่ทิศตะวันออกของพื้นที่ซึ่งเป็นที่ต่ำก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำเปิดของระบบระบายน้ำ

#### 1.2.7 การจัดการด้านความปลอดภัย

##### (1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ทางวิ่งของทำอากาศยานต.รัง ปัจจุบันมีความยาว 2,100 เมตร จัดเป็นทำอากาศยานใน Aerodrome Code 4 ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่กำหนดให้ทำอากาศยานที่มีความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,800 เมตรขึ้นไป จัดเป็นทำอากาศยานใน Aerodrome Code 4 เขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงทำอากาศยานต.รัง ในท้องที่อำเภอเมืองต.รัง อำเภอนาโยง อำเภอกันตัง และอำเภอย่านตาขาว จังหวัดต.รัง เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2542

##### (2) ความปลอดภัยในทำอากาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในทำอากาศยานต.รัง ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่สนามบิน เพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง อาจจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปสำรวจพร้อมทำบันทึกสถิติที่พบภายในทำอากาศยานในแต่ละวัน พร้อมจัดทำรายงานการสำรวจประจำวันประจำเดือน และหากเกิดเหตุอากาศยานชนนกจะมีการจัดทำบันทึกประจำวันเป็นประจำวันสำหรับบริเวณทางเข้า-ออกทำ

อากาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรแก่ผู้ที่ใช้บริการทำอากาศยานในช่วงเวลาที่อากาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่างๆ และมีห้องควบคุมโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่างๆ ภายในสนามบิน

##### (3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ทำอากาศยานต.รัง ได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำวันของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง และฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

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



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

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

4) การซ้อมดับเพลิง 1 ครั้ง/เดือน

5) การฝึกซ้อมอื่นๆ ได้แก่ การฝึกซ้อมเคลื่อนย้ายเข้าพื้นที่เกิดเหตุ การฝึกซ้อมเตรียมความพร้อมจำลองสถานการณ์ฉุกเฉิน เดือนละ 1 ครั้ง

### 1.3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

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

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



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



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

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

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

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

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>2) เสียง</b>			
- 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	- ไม่มี	-
- 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 10 เที่ยวบิน/วัน เป็นเครื่องบินประเภท Boeing และ A320 เท่านั้น	- ควรขอยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับกิจกรรมของท่าอากาศยานปัจจุบัน	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณที่พักผู้โดยสารและที่ทำงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	- ไม่มี	
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบิน (Air Side)	- พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดเครื่องบินขณะที่อากาศยานเข้ามาใช้บริการมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง	- ไม่มี	-
- หากมีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินที่มีความดังของเสียงมากขึ้นหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน ในช่วงเวลากลางวันหรือจำเป็นต้องบินในช่วงเวลากลางคืนจะต้องหามาตรการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ จ่ายเงินชดเชยติดตั้งวัสดุป้องกันเสียงดังสำหรับอาคารหรือบ้านพักที่ได้รับผลกระทบหรือซื้อที่จะได้รับผลกระทบในราคาเป็นธรรม	- ปัจจุบันสายการบินที่ให้บริการมีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ กรมท่าอากาศยาน จึงจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอ สผ. และได้รับการเห็นชอบแล้วตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563	- ควรขอยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับกิจกรรมของท่าอากาศยานปัจจุบัน	-
- ในกรณีที่เครื่องบิน Boeing-737 มีการ ขึ้น-ลง เกิน 4 เที่ยวบิน/วัน ให้มีการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงเสนอแก่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา	- ปัจจุบันมีสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการทั้งแบบอากาศยาน B737-800 และ A320 รวมวันละ 10 เที่ยวบิน  - กรมท่าอากาศยาน จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอ สผ. และได้รับการ	- ควรขอยกเลิกมาตรการให้สอดคล้องกับกิจกรรมของท่าอากาศยานปัจจุบัน	-



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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	เห็นชอบแล้วตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563		
- บริเวณที่มีค่า NEF-30 สำหรับจำนวนเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันไม่เกิน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสานกับจังหวัดและสำนักงานผังเมืองในการจัดผังการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน และการร้องเรียนในอนาคต 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	-
<b>3) อุทกวิทยาและการระบายน้ำ</b>			
- ควรมีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดินเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	- มีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดิน	- ไม่มี	

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อสร้างรางระบายน้ำด้านข้างของแนวลานวิ่งทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มี</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีการขุดลอกหรือขยายขนาดของรางระบายน้ำ M-N จนถึงคลองลำเลียงให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ลึก 1 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณและอัตราการไหลของน้ำระบายได้ ในกรณีที่มีฝนตกหนักและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังด้านใต้ของทำอาภาศยานและโรงเรียนวิเชียรมาตุได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อปรับปรุงขยายทำอาภาศยานทำให้มีการรื้อรางระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างรางระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยายทำอาภาศยาน</li> <li>- โดยทำอาภาศยานมีการดำเนินการตัดหญ้าครั้งล่าสุดเมื่อเดือนสิงหาคม 2566</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างทำอาภาศยานเสร็จแล้วเสร็จ ทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)</li> </ul>	
<b>4) คุณภาพน้ำผิวดิน</b>			
<p>ดำเนินการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณอาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่แต่ละจุดให้มีขนาดสอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้หรือผู้พักอาศัย คือ ปริมาณ 29 ลบ.ม./วัน</li> <li>- จัดสร้างบ่อพักน้ำเพื่อรองรับน้ำหลังผ่านการบำบัดแต่ละจุดนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้หรือสนามหญ้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจำนวน 3 ถัง ถังดักไขมัน จำนวน 1 ถัง</li> <li>- จัดให้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</li> <li>- มีการจัดสร้างบ่อพักน้ำเพื่อรองรับน้ำหลังผ่านการบำบัดแต่ละจุดนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้หรือสนามหญ้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มี</li> </ul>	

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>5) สัตว์ป่า</b>			
- ควบคุมพันธุ์ไม้ที่ให้ผลเป็นอาหารของนก ที่สำรวจพบมี 2 ประเภท ได้แก่ พลับเพลา (Grewia paniculate Roxb.) และเล็บเหยี่ยว (Ziavpyhus oenoplia Mill) ไม้ให้มีขนาดลำต้นโตที่จะให้ผล โดยตัดฟันให้เตี้ยอยู่เสมอ	- มีเจ้าหน้าที่ดูแล บริเวณโดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร ลานจอดเครื่องบิน และลานจอดรถยนต์ โดยการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้ เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก	- ไม่มี	
- หล่้าที่ปลูกบริเวณโครงการ ควรเป็นหล่้าที่ไม่มีเมล็ด ไม่มีอาหารของนก เช่นหล่้ามะนิลา	- หล่้าที่ปลูกบริเวณโครงการ เป็นหล่้าที่ไม่มีเมล็ด และไม่มีอาหารของนก	- ไม่มี	
- ควรตัดหล่้าให้สั้นอยู่เสมอ เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่ของแมลงหรือที่วางไข่ของนกได้โดยสูงไม่เกิน 10 ซม.	- การปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้ เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก	- จากการสำรวจบางพื้นที่ยังคงมีต้นหล่้า ขึ้นสูงอยู่	
- ควรจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ที่มีขนาดทรงพุ่มใหญ่ เพื่อมิให้นกใช้เป็นที่อยู่อาศัย และเป็นแหล่งอาหารโดยไม่ควรให้สูงเกิน 4 เมตร และขนาดทรงพุ่มน้อยกว่า 2 ม.	- มีเจ้าหน้าที่ดูแลการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้ เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก	- ไม่มี	

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ดำเนินการจัดการไม่ให้มีพืชน้ำในแหล่งน้ำ ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	- ทำอาภาศยานได้มีการขุดลอกรางระบายน้ำครั้งล่าสุดเมื่อเดือนมกราคม 2562 จากการสำรวจยังพบว่าในรางระบายน้ำบางพื้นที่มีวัชพืชขึ้น	- ให้ทำอาภาศยานดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นบริเวณรางระบายน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดการกีดขวางทางน้ำ	 <p>วัชพืชในรางระบายน้ำด้านข้างทางวิ่ง (หัว 08)</p> <p>ตะกอนดินในรางระบายน้ำ</p>
<b>6) การใช้ที่ดิน</b>			
- จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทำอาภาศยาน กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อควบคุมการขยายตัวของเมือง และการ	- ผู้อำนวยการทำอาภาศยาน หรือตัวแทนร่วมประชุมกับหัวหน้าส่วนราชการจังหวัด และให้ความคิดเห็นด้านการใช้ที่ดินโดยรอบทำอาภาศยานหากมีวาระที่เกี่ยวข้องสม่ำเสมอ	- ไม่มี	-



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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- หน่วยงานท้องถิ่นจะเข้ามาตรวจสอบกรณีที่จะอนุญาตแบบก่อสร้างที่อยู่ในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ</li> <li>- หากผู้ที่จะทำการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ก็ตามในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อน และต้องได้รับอนุญาตถึงจะดำเนินการก่อสร้างได้</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณโดยรอบในเขต NEF&gt;30 สำหรับเครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน และเครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสานกับกรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งไม่ควรอนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนสถานในบริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประสานกับกรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งไม่ควรอนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนสถานในบริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มี</li> </ul>	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การจัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็นแนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตามขอบเขต NEF-30 สำหรับเครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และเครื่องบิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็นแนวกันชนรอบสนามบิน</li> <li>- ในการดำเนินการปรับปรุงท่าอากาศยาน กรมท่าอากาศยานได้มีการออกแบบและดำเนินการของ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มี</li> </ul>	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน ในเวลากลางวัน	เวนคืนที่ดิน ของให้พื้นที่ ขึ้นอยู่กับว่าสิทธิที่ดิน โดยการดำเนินการดังกล่าวได้เพื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็น แนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตามขอบเขต NEF-30 ตามที่ได้คาดการณ์จำนวนเที่ยวบิน 20 ปี ข้างหน้า		
<b>7) การกำจัดขยะ</b>			
- 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

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดสร้างโรงพักขยะขนาดกว้าง 2 ม. ยาว 2 ม. สูง 2.5 ม. ผนังก่ออิฐทึบทุกด้านมีประตูเปิด- ปิดด้านข้าง กว้าง 0.8 ม. สูง 1.8 ม.	- มีแผนจัดขยายโรงพักขยะเพื่อรองรับขยะที่เกิดขึ้น ในแต่ละวัน	- ไม่มี	
<b>8) เศรษฐกิจ-สังคม</b>			
- กำหนดให้พิจารณาคนในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ หรือภายในจังหวัดตรัง ที่มีความรู้ความสามารถ ได้รับการบรรจุเข้าทำงานเป็นพนักงานของทำ อาภาศยานตรังก่อนเป็นลำดับแรก	- หากมีการเปิดรับสมัครงานมีการประกาศรับ สมัครสำหรับผู้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ สนามบินเป็นอันดับแรก	- ไม่มี	 <p>จุดประชาสัมพันธ์ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>
<b>9) สาธารณสุข</b>			
- จัดให้มีอุปกรณ์ในการดับเพลิงอย่างเพียงพอ	- มีการติดตั้งถังดับเพลิงเพิ่มเติม ทั่วทั้งพื้นที่ โครงการเพิ่มสะดวกในการใช้งาน	- ไม่มี	
- จัดให้มีการฝึกซ้อมปฏิบัติตามแผนในการ ช่วยเหลือในกรณีเกิดอุบัติเหตุของอาภาศยาน	- ทำอาภาศยานได้มีการดำเนินการฝึกซ้อมย่อย บนโต๊ะทุกๆ 6 เดือน การฝึกซ้อมทั้งรูปแบบ ทุกๆ 1 ปี และดำเนินการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full- scale-Exercises)	- ไม่มี	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด เครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	- มีการตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลาน จอดเครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	- ไม่มี	
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไปทา งานบริเวณลานบิน (Air Site)	- พนักงานมีการสวมใส่อุปกรณ์กันเสียงขณะ ปฏิบัติงานบริเวณลานบิน	- ไม่มี	-
- ตรวจสอบสมรรถภาพการได้ยิน สายตา ความจุของ ปอด และสุขภาพทั่วไปของพนักงาน และ เจ้าหน้าที่อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- มีการตรวจสอบสุขภาพของเจ้าหน้าที่เป็นไปตาม เงื่อนไขการจ้างงานของกรมทำอาภาศยาน	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ กรมทำอากาศยานต้องปฏิบัติ			
- กรมทำอากาศยานจะต้องปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของกรมท่า อากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด เพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับ จ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	- กรมทำอากาศยานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมของโครงการในการดำเนินการโครงการฯ ตามที่ได้ เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ก่อสร้างท่าอากาศยานตรัง และนำมาตรการที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติมไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญา จ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ	- ไม่มี	
- กรมทำอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและ กำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการ ก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษา โครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่า อากาศยานตรังของกรมท่าอากาศยาน 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
- กรมทำอาภาศยาน จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตรัง สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 (ภูเก็ต) ผู้แทนจังหวัดตรัง องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	- กรมท่าอากาศยานได้ดำเนินการจ้าง บริษัทอินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมประจำปี 2566 ตามสัญญาเลขที่ ทท 27/2566 ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566 - มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม - ภาคผนวก ก	- ไม่มี	
- กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการ	- กรมท่าอากาศยาน ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 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
พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้เสนอต่อสำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและ ระยะดำเนินการ			
2. ในกรณีที่กรมทำอาภาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศ ยานตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอ เมืองตรัง จังหวัดตรัง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ ความเห็นไว้แล้วให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้			
- หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อ สาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการ พิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้	- หากมีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยาน ตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอ	- 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
หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกันให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ	เมืองตรัง จังหวัดตรัง กรมทำอาภาศยานจะปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด		
- หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้	กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	ไม่มี	
<ul style="list-style-type: none"> <li>กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและ</li> </ul>	- กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	- ไม่มี	

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบ ก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หาก เป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติ ของทางราชการ ขอให้นำความเห็นชอบของคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบพิจารณา ต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลง รายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบด้วย			
<ul style="list-style-type: none"> <li>กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อ</li> </ul>	- กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	- ไม่มี	

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ประกอบการศึกษาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว			

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


มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
<ul style="list-style-type: none"> <li>ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทำอาภาศยาน ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาชนร้องเรียนเรื่องรถบรรทุกขนส่งวัสดุเข้าออกโครงการทำให้มีฝุ่นฟุ้งกระจาย และดินตกหล่นตามเส้นทางขนส่ง</li> <li>กิจกรรมการเปิดหน้าดิน ทำให้มีปัญหาฝุ่นละออง</li> </ul>	- ไม่มี	แนวทางการแก้ปัญหา แสดงในภาคผนวก ค
<ul style="list-style-type: none"> <li>กรมทำอาภาศยานต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ตรังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชนหัวสนามบิน 26 หมู่ 12 ตำบลโคกหล่อ โรงเรียนวิเชียรมาตุ องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์ และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกัน และป้องกันเรื่องร้องเรียน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทำอาภาศยานดำเนินการประชาสัมพันธ์วิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยผ่านผู้นำชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการได้ หากหน่วยงานใดมีความประสงค์</li> </ul>	-	



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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>1. สภาพภูมิประเทศ</b> - การปรับพื้นที่แต่ละช่วงเวลาต้องจำกัดขนาดของการเปิดพื้นที่ เท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก	- ทำอาภาศยานมีการกำชับกับผู้รับเหมาให้จำกัดในการเปิด พื้นที่ก่อสร้าง และใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก ในกรณีที่สามารถนำมาใช้งานได้	- ไม่มี	-
- ในช่วงระหว่างการปรับถมพื้นที่ต้องมีการจัดทำบ่อดักตะกอนที่ เกิดจากการปรับถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่ แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	- บริษัทผู้รับเหมา มีการสร้างบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับ ถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำ ธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	- ไม่มี	-
<b>2. ทรัพยากรดิน</b> - ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการให้อยู่ ภายในข้อกำหนด และต้องมีการวางแผนงานให้ดีและเหมาะสม	- ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการวางแผนงาน เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะพื้นที่และภายใต้ข้อกำหนดของ กรมทำอาภาศยาน	- ไม่มี	-
<b>3. ธรณีและการเกิดแผ่นดินไหว</b> การลดระดับความสูงเขาน้ำยควรหลีกเลี่ยงการดำเนินการ ในช่วงฤดูฝน (เดือนกันยายน-ธันวาคม)	ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างยังอยู่ในระยะก่อสร้างที่ 1 คือ การสร้างลานจอดอาภาศยาน ทางขับ ลานจอดรถยนต์ อาคารที่ พักผู้โดยสาร และทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานตำแหน่งใหม่ จึง ยังไม่มีการลดความสูงของเขาน้ำย ถ้าถึงขั้นตอนการดำเนินการ ดังกล่าว กรมทำอาภาศยาน 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
- ให้น้ำมันกระฉนึเทคนิคคุดแล Compaction ของทางวิ่ง เพื่อตรวจสอบดินเก่า ดินใหม่ และการทรุดตัวที่เกิดขึ้น	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- กำหนดมาตรการให้น้ำมันกระฉนึเทคนิคคุดแล และแนะนำวิธีการขุดเจาะเนินเขาน้ำเพื่อป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
<b>4. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน</b>			
- จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- มีการวางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- ไม่มี	<p>รางระบายน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 26 ตามที่ออกแบบ</p> 

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดสร้างรางระบายน้ำรูปตัวยู ภายในพื้นที่ อุโมงค์รถไฟ เพื่อช่วยในการระบายน้ำ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศ ยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	 รางระบายน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ
- ผู้รับเหมาจะต้องจัดหาภาชนะที่มีฝาปิด มิดชิดเพื่อทำการรวบรวมน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออก หรือน้ำมันหล่อลื่นที่หมดสภาพการใช้งาน เพื่อ นำไปกำจัดโดยบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงาน อุตสาหกรรมหรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	- ได้นำมาตรการดังกล่าวไปเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตาม ปัจจุบันยังไม่มีน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออกหรือน้ำมันหล่อลื่นที่หมด สภาพการใช้งาน	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ระมัดระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่แหล่งน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้าง และกำหนดมาตรการดำเนินการก่อสร้างในช่วงเดือนกันยายน-ธันวาคมสำหรับถมดินเพื่อหลีกเลี่ยงการชะล้างของน้ำฝน	- ปัจจุบันได้ดำเนินการปรับถมพื้นที่ไปแล้ว โดยผู้รับเหมามีการสร้างบ่อกักตะกอน เพื่อป้องกันตะกอนดินที่ถูกชะล้างด้วยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	- ไม่มี	-
<b>5. คุณภาพอากาศ</b> - รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- ไม่มี	
- รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน	- กำชับคนขับรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน	- ไม่มี	-

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


มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างล้างหรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404 และทางหลวงชนบท ตง. 3005	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404	- ไม่มี	 บ่อน้ำล้างล้อรถบริเวณทางเข้า ออก พื้นที่ก่อสร้าง
- จัดให้มีบ่อน้ำล้างล้อรถหรือติดตั้งตะแกรงบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการเพื่อกำจัดดินออกจากล้อรถบรรทุก	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404	- ไม่มี	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	- ไม่มี	-
- เก็บกวาดเศษดิน ทราย ที่ตกบนพื้นทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ เนื่องจากในการก่อสร้างระยะที่ 1 เส้นทางในการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์จะใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่ง โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน ทราย ที่ตกหล่นประจำวันละ 1 รอบในช่วงช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน ทรายร่วงหล่นอยู่ เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	- มีเจ้าหน้าที่เก็บกวาดเศษดิน ทราย ที่ตกบนพื้นทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน ทราย ที่ตกหล่นประจำวันละ 1 รอบในช่วงช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน ทรายร่วงหล่นอยู่ เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	- ไม่มี	-





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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
งาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน ทรายร่วงหล่นอยู่ เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน			
<b>6. เสียง</b> - กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- กำหนดให้คนขับรถบรรทุกขับด้วยความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม ภายในพื้นที่ก่อสร้าง. และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- ไม่มี	-
- จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือนราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง	- มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก ให้ห่างจาก บ้านเรือนประชาชน	- ไม่มี	-
- ห้ามพนักงานขับรถบรรทุก หรือ ยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- กำหนดพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- ไม่มี	-
- รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด เพราะถ้าน้ำหนักเกินจะส่งผลให้เครื่องยนต์ทำงานหนักและทำให้เกิดเสียงดังมาก	- กำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ในการก่อสร้างทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานตรงตำแหน่งใหม่ควรก่อสร้างในช่วงปิดเทอม (เดือนมีนาคม-พฤษภาคมและเดือนตุลาคม)	- ปัจจุบันได้มีการก่อสร้างทางเข้า-ออกทำอาภาศยานตำแหน่งใหม่เสร็จสิ้นแล้ว	- ไม่มี	
- การตรวจวัดเสียงจากอาภาศยานให้ดำเนินการตรวจวัดตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอาภาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษใช้เป็นแนวทางในการตรวจวัด	- บริษัทตรวจวัดเสียงได้ดำเนินการตรวจวัดเสียงจากอาภาศยานตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอาภาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษใช้เป็นแนวทางในการตรวจวัด	- 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"> <li>- การตอก/กระแทก พื้นที่ก่อสร้างในบริเวณจุดที่อยู่ใกล้กับบ้านเรือนราษฎร อาคารที่พักผู้โดยสาร กำหนดเวลาให้ดำเนินงานในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบันไม่มีกิจกรรมการตอกหรือกระแทก และการดำเนินงานก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น.</li> <li>- กิจกรรมก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ปัจจุบันมีกิจกรรมการก่อสร้างการตอก/กระแทก อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการตอกหรือกระแทกจะทำได้ในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มี</li> </ul>	 <p>อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่</p>  <p>ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟบริเวณหัวทางวิ่ง 08</p>
<b>7. ความสั่นสะเทือนและแรงอัดอากาศ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือน เมื่อดำเนินการอยู่ใกล้กับอาคารที่พักผู้โดยสารหรือที่อยู่อาศัย จะต้องจัดช่วงการทำงานมิให้เกิดขึ้นพร้อมกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบันไม่มีการตอกหรือกระแทก และการดำเนินงานก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มี</li> </ul>	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	- กิจกรรมก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ปัจจุบันมีกิจกรรมการก่อสร้างการ ตอก/กระแทก อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการตอกหรือกระแทกจะทำ ในช่วงระหว่างเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00- 06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ		
<b>8. ทรัพยากรป่าไม้</b> - ระหว่างการตัดฟันต้นไม้/แผ้วถาง และนำไม้ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการขุดปรับถม ปรับ เกลี่ย และบดอัดดินให้มีพื้นที่ก่อสร้างส่วนขยาย หาก พบสัตว์ป่า ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไป ปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-
<b>9. ทรัพยากรสัตว์ป่า</b> - ห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัว อ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	- กำชับคนงานก่อสร้างห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อน ของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	- ไม่มี	-
- ระหว่างการก่อสร้างหากพบสัตว์ป่า ผู้รับ จ้างก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้ช่วยเหลือ แล้วนำไปปล่อย และต้องไม่ทำร้ายสัตว์ป่าด้วย	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- หากพบเห็นสัตว์บาดเจ็บจากเครื่องจักรกลให้ ดำเนินการช่วยเหลือและนำส่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ต่อไป	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-
- หากพบสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่ มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์นั้น ทำอาภาศยานตรัง จะต้องขอความร่วมมือกับสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) เพื่อจัดส่งผู้ชำนาญการ ทางด้านสัตว์ป่ามาให้คำแนะนำในการดำเนินการ โดยกรมทำอาภาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบด้าน งบประมาณทั้งหมด	- จากการปรับพื้นที่ที่ผ่านมาไม่พบว่ามีสัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่า ที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์	- ไม่มี	-
<b>10. ทรัพยากรชีวภาพทางน้ำ</b> - จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงาน พร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียตามหลักสุขาภิบาล โดยมีความสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น อย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสีย	- บริเวณที่พักคนงานภายนอกพื้นที่ทำอาภาศยานได้จัดให้มีห้องน้ำ- ห้องส้วมสำหรับคนงาน ปัจจุบันกำลังติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียตาม หลักสุขาภิบาล	- ไม่มี	ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณที่พักคนงาน





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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รีดถอน สับสิ่งปฏิกูลจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สาร โซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮ เตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับ สภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว	- กรมทำอาภาศยานได้กำหนดเป็นข้อกำหนดในผู้รับเหมาดำเนินการ หลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ไม่มี	-
<b>11. การใช้ประโยชน์ที่ดิน</b> - จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ ได้รับผลกระทบโดยตรง และบริเวณโดยรอบพื้นที่ โครงการทราบล่วงหน้าก่อนมีการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้รับทราบถึงรายละเอียดและแผนการก่อสร้าง โครงการ	- ทำอาภาศยานยังได้มีการดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลดังกล่าว ผ่านผู้นำชุมชนอย่างต่อเนื่อง	- ไม่มี	-
- ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับ เรื่องร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้างของ โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบ พื้นที่ก่อสร้างแสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิต ก้วงวลต่างๆ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราวจ้างเรียนบริเวณ ประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องรา วจ้างเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-
- กรมทำอาภาศยานจะต้อง แต่งตั้งวิศวกร ควบคุมการทำงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแล มิให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิดการรบกวนต่อผู้ที่ ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	- กรมทำอาภาศยานได้มีการแต่งตั้งวิศวกรควบคุมการทำงานของ ผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแลมิให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิดการรบกวน ต่อผู้ที่ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	- ไม่มี	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลคนงานก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	- กรมทำอาภาศยานได้มีการขอความร่วมมือ และให้ทำอาภาศยานค่อยประสานงานผู้รับเหมาให้กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลคนงานก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	- ไม่มี	-
<b>12. การคมนาคมขนส่ง</b> - กำหนดให้มีเส้นทางเบี่ยงของถนนทางหลวงชนบท ตง. 3005 ขนานกับแนวเขตสนามบินทางทิศเหนือเพื่อไปทางฝั่งทิศใต้	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- ต้องมีการติดป้ายสัญญาณเตือนภัยและบอกเส้นทางเบี่ยงของโครงการ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- กวดขันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	- กำชับให้พนักงานขับรถบรรทุก รถขนส่งวัสดุปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	- ไม่มี	-
- ติดตั้งป้ายเตือนและป้ายบังคับการจราจรบริเวณจุดตัดของถนนและบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรในช่วงที่มีการขนส่งดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	- กรมทำอาภาศยาน/ทำอาภาศยานตรัง ควบคุมดูแลให้ทางผู้รับเหมาดำเนินการติดป้ายระวางมีรถบรรทุกเข้า-ออก บริเวณเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลการจราจรอำนวยความสะดวก ในช่วงที่มีการขนส่งดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	-	-
- ทำการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบไฟฟ้าการทำงานของเครื่องยนต์	- มีการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ ตามระยะเวลาที่กำหนด	- ไม่มี	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ระบบเกียร์ และอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี และปลอดภัยอยู่เสมอ			
- การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวนจำเป็นต้อง มีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด	- รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะ บรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่ เสมอ	- ไม่มี	-
- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วง เร่งด่วน	- ไม่มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงเร่งด่วน	- ไม่มี	-
- ห้ามมิให้รถบรรทุกดินใช้เส้นทางเดียวกับผู้ ที่มาใช้บริการท่าอากาศยานตรังเพื่อลดอุบัติเหตุ	- รถบรรทุกดินไม่ได้ใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน	- ไม่มี	-
- เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุ ก่อสร้าง เพื่อเข้ามายังพื้นที่โครงการที่ต้องผ่านชุมชน หนาแน่น จะต้องใช้ความเร็วไม่เกินตามที่กฎหมาย กำหนด	- กำชับให้คนขับรถบรรทุกใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	- ไม่มี	-
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ ต้องติดป้าย ทั้งนี้เพื่อให้ง่ายต่อการตรวจสอบ ข้อเท็จจริงในด้านการใช้ความเร็วของรถแต่ละคัน รวมทั้งด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการมีการติดป้ายเบอร์ โทรศัพท์ ในการรับเรื่องราวร้องเรียน	- ไม่มี	-
- ให้ดำเนินการติดตั้งระบบสัญญาณไฟ จราจรบริเวณทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตรัง	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>13. สาธารณูปโภค-สาธารณูปการ</b> - กำหนดให้โครงการจัดสร้างอาคารที่พักขยะให้เพียงพอต่อการจัดเก็บขยะ 43.67 ลบม./วัน และให้ประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อในการดำเนินการจัดเก็บ โดยรถของเทศบาลจะเข้ามาจัดเก็บวันจันทร์-เสาร์ วันละ 1 ครั้ง	- โครงการจะจัดสร้างอาคารที่พักขยะให้เพียงพอต่อการจัดเก็บขยะบริเวณอาคารที่พักคนงาน ปัจจุบันกำลังดำเนินการสร้างอาคารที่พักคนงาน และจะประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการจัดเก็บขยะต่อไป	- ไม่มี	ก่อสร้างอาคารบ้านพักคนงานและติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย  
- ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ผู้รับเหมามีการแยกวัสดุก่อสร้างที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้	- ไม่มี	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับ ขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้ง ไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับ เทศบาลตำบลโคกหล่อ เข้ามาจัดเก็บและกำจัด อย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง	- ผู้รับเหมาได้จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด นำไปตั้งไว้จุด ต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อ เข้ามาจัดเก็บ	- ไม่มี	-
- จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถ นำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถังขยะดังกล่าว ให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างทั้งนี้ถังขยะจำเป็นต้อง มีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง	- บริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้จัดให้มีถังขยะที่มีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและ แมลง	- ไม่มี	
- ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของทำอาภาศยานตรัง เพราะเป็นอุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน	- ไม่มีการเผาขยะในพื้นที่โครงการ ขยะที่เกิดขึ้นจะประสานเทศบาล ตำบลโคกหล่อ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการจัดเก็บ	- ไม่มี	-
<b>14. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</b> - จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวราง ระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบาย	- มีการวางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบาย	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
น้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำ เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	ลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่		
- ให้สร้างระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่จะไหลผ่านพื้นที่ให้ลักษณะทางอุทกวิทยาไม่แตกต่างจากสภาพธรรมชาติเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวถนนวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ไม่มี	 <p>ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้าน บริเวณส่วนขยายหัวทางวิ่ง 08</p>
- การปรับถมพื้นที่ให้หลีกเลี่ยงการดำเนินการในช่วงฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลาย และปริมาณตะกอนดินลงสู่ห้วยใหญ่และคลองท่านาว	- 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 อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>15. เศรษฐกิจ-สังคม</b> - ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับ ขอร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้าง เพื่อ เปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง แสดงข้อคิดเห็น ขอร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราวร้องเรียนบริเวณ ประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องราว ร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตาม มาตรการเพื่อป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้าน สังคม ดังนี้ • ให้พิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่น เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีส่วนช่วยเหลือชุมชน และลดผลกระทบที่อาจเกิดจากแรงงานต่างถิ่น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่นตามความสามารถ และความเหมาะสมกับตำแหน่งงาน	- ไม่มี	-
• เข้มงวดเรื่องการเข้า-ออกพื้นที่ ก่อสร้างของคนงานในช่วงเวลากลางวัน	- พื้นที่โครงการมีกีดล้อมเขตพื้นที่ก่อสร้างและมีเจ้าหน้าที่รักษา ความปลอดภัยตรวจเช็คการเข้า-ออกพื้นที่ทั้งกลางวันและกลางคืน	- ไม่มี	-
• มีการทำกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ของ ทำอาภาศยานตรังให้ พบปะพูดคุยกับราษฎรใน ชุมชนและผู้นำชุมชน พร้อมทั้งติดตั้งกล่องรับฟัง ความคิดเห็นจากราษฎรในชุมชน สำหรับ สถานศึกษาในพื้นที่โครงการโดยเฉพาะโรงเรียน วิเชียรมาตุให้กรมทำอาภาศยานพิจารณาจัดบ ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) เพื่อ	- เนื่องจากปัจจุบันมีสถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด 19 ทำให้ สามารถทำกิจกรรมหรือรวมกลุ่มคนจำนวนมากได้ - ทำอาภาศยานมีการตั้งตู้รับบริจาคภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร	- ไม่มี	 <p>ตู้บริจาคภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</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
บรรเทาความรบกวนด้านเสียงจากอากาศยานโดย อาจจัดทำกิจกรรม ดิดแอร์ และจัดให้มีไมโครโฟน เป็นต้น			
<ul style="list-style-type: none"> <li>ติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มี</li> </ul>	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการแก่ชุมชนบริเวณพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เกี่ยวกับรายละเอียดการก่อสร้างโครงการเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและชัดเจนรวมทั้งเพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ โดยแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนทำการก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการประชาสัมพันธ์โครงการแก่ผู้นำชุมชนบริเวณพื้นที่โดยรอบโครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ได้ทราบรายละเอียดความคืบหน้าของการก่อสร้างโครงการเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มี</li> </ul>	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วงก่อสร้างและแจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการให้ชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการทราบ เช่น การติดป้ายประชาสัมพันธ์ หรือแผ่นพับ เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วงก่อสร้างและแจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการ ผ่านผู้นำชุมชนอย่างสม่ำเสมอ</li> </ul>		-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
บริเวณที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหรือองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น			
- แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ดำเนินการ ทราบถึงช่องทางการร้องเรียนและมาตรการจัดการ เรื่องร้องเรียน โดยแจ้งผ่านทางองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และคณะกรรมการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 1 เดือน	- แจ้งช่องทางร้องเรียนและมาตรการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยแจ้ง ผ่านทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-
- จัดให้มี ทีมงานประชาสัมพันธ์ รายละเอียดโครงการ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับ เรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบใน การดำเนินงาน ช่องทางการติดต่อสื่อสารรับเรื่อง ร้องเรียนพร้อมทั้งจัดส่งทีมงานไปตรวจสอบข้อ ร้องเรียนและแจ้งผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อ ร้องเรียนที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการให้ ชุมชนรับทราบ	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดย ระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน และช่องทางการติดต่อสื่อสาร รับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ป้ายประชาสัมพันธ์ดังกล่าว	- ไม่มี	-
- ติดป้ายประกาศบริเวณหน้าพื้นที่ โครงการและชุมชน เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของ โครงการโดยระบุข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ชื่อโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ บริษัท	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ผู้รับเหมา บริษัทเจ้าของโครงการ ผู้ประสานงาน และหมายเลขโทรศัพท์ เป็นต้น			
- จัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Monitoring Committee) เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการ ติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทนจาก 3 ฝ่าย ได้แก่ กรรมการ ผู้แทนภาคประชาชน กรรมการผู้แทนภาคราชการ/ นักวิชาการในท้องถิ่น และผู้แทนจากโครงการ	- ทำอาภาศยานมีการจัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบ	- ไม่มี	-
- ให้โครงการจัดทำแผ่นพับ หรือแสดงวิ ทัศน์ หรือจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อ ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงขยายทำอาภา ศยานตรัง เช่น รายละเอียดโครงการ ความสามารถ ในการรองรับผู้ที่เข้ามาใช้บริการ ตำแหน่งที่ตั้ง อาคารที่พักผู้โดยสารหลังการเดินทางมายังอาคารที่ พักผู้โดยสารหลังใหม่หลังจากเปิดดำเนินการ เป็น ต้น ให้ผู้ที่เข้ามาใช้บริการทำอาภาศยานตรังทราบ	- กรมทำอาภาศยานมีการจัดทำวิทัศน์ในการประชาสัมพันธ์ โครงการ	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ผู้อำนวยการทำอาภาศยานตรังหรือตัวแทน ประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรัง ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง	- ผู้อำนวยการทำอาภาศยานตรังหรือตัวแทน ได้มีประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรัง ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง ทุกครั้ง	- ไม่มี	-
- ในการดำเนินงานการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตาม พ.ร.บ. การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 ดำเนินการขออนุญาตพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) เป็นบริเวณกว้างตลอดแนว เพื่อครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะต้องเวนคืนเป็นเขตก่อสร้าง ซึ่งจะระบุท้องที่ จุดเริ่มต้น จนสิ้นสุดและความกว้างของเขตพระราชกฤษฎีกา โดย พ.ร.ฎ. จะปิดประกาศไว้ตามสถานที่ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• ที่ทำการของเจ้าหน้าที่เวนคืน</li> <li>• ศาลากลางจังหวัดตรัง</li> <li>• สำนักงานที่ดินจังหวัดตรัง</li> <li>• ที่ว่าการอำเภอเมืองตรัง</li> <li>• ที่ทำการเทศบาลตำบลโคกหล่อ</li> </ul> และองค์การบริหารส่วนตำบลควนปริง	- ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการทำสัญญากับเจ้าของที่ดินและอสังหาริมทรัพย์	- ไม่มี	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 ตำบลโคกหล่อ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านไชนุน หมู่ 7 บ้านทุ่งหวง หมู่ 8 บ้านนาบ่อ และ หมู่ 9 บ้านเกาะกลาง ตำบลควนปริง</li> </ul> <p>การออก พ.ร.ฎ. ดังกล่าวเพื่อให้เจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปทำการสำรวจทรัพย์สินในที่ดินของประชาชนที่อยู่ในเขต พ.ร.ฎ. ซึ่งการสำรวจที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ยืนต้นผู้รับมอบหมายจากหน่วยงานของรัฐในฐานะเจ้าหน้าที่เวนคืนจะแจ้งกำหนดวันเข้าทำการสำรวจเป็นหนังสือให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน หลังจากสำรวจทรัพย์สินแล้วจะมีการกำหนดค่าทดแทนทรัพย์สินที่จะถูกเวนคืนโดยคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง ประกอบด้วย ผู้แทนของเจ้าหน้าที่หนึ่งคน ผู้แทนกรมที่ดินหนึ่งคน ผู้แทนของหน่วยงานอื่นของรัฐหนึ่งคน และผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง</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><b>1. การกำหนดค่าตอบแทน</b></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> <p>1.5 เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน</p> <p>1.6 การได้ ประโยชน์ และ เสียประโยชน์จากการเวนคืน</p> <p>1.7 ค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน</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>ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้                      ถูกเวนคืนและสังคม</p> <p><b>2. การประกาศราคาเบื้องต้น</b></p> <p>เมื่อคณะกรรมการได้กำหนดราคาค่า                      ทดแทนแล้วจะปิดประกาศราคาไว้ ตามสถานที่                      เดียวกันกับที่ปิดประกาศ พ.ร.ฎ. และเจ้าหน้าที่จะ                      มีหนังสือแจ้งให้ เจ้าของทรัพย์สินมาทำบันทึก                      ข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย เมื่อทำบันทึกข้อตกลง                      หรือสัญญาซื้อขายแล้วหน่วยงานของรัฐจะจ่ายเงิน                      ค่าทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของ ทรัพย์สินภายใน 120                      วัน นับแต่วันทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย</p> <p><b>3. การอุทธรณ์</b></p> <p>หากผู้ถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาหรือ                      จำนวนเงินค่าทดแทนที่ คณะกรรมการกำหนด                      ราคาเบื้องต้นกำหนดสามารถรับเงินไปก่อน แล้วยื่น                      อุทธรณ์ต่อ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน                      60 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้ปรับ เงินค่า                      ทดแทนโดยสามารถยื่นอุทธรณ์เป็นหนังสือด้วย                      ตนเองหรือส่งทางไปรษณีย์ และหากยังไม่พอใจค่า</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>วินิจฉัยของรัฐมนตรีฯ ผู้ถูกเวนคืนมีสิทธิฟ้องคดีได้                      2 กรณี คือ</p> <p>3.1 กรณีที่ผู้ถูธรณได้รับแจ้งผลการ                      วินิจฉัยภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ยื่น อุทธรณใน                      กรณีนี้ผู้ถูธรณมีสิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่                      วันที่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยดังกล่าว</p> <p>3.2 กรณีที่ ยื่นอุ ทธรณไว้จน                      ระยะเวลาล่วงเลยมาจนครบ 60 วันแล้ว แต่ยังไม่                      ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยในกรณีนี้ผู้ถูธรณมีสิทธิ                      ฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดเวลา 60                      วัน ดังกล่าว</p> <p><b>4. ข้อเสนอแนะด้านการจ่ายค่าชดเชย</b>                      เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบจากการ                      พัฒนาโครงการ เป็นผู้ที่เสียสละอย่างมากเพื่อ                      ผลประโยชน์ส่วนรวม และเป็นปัจจัยสำคัญต่อ                      ความสำเร็จของการพัฒนาโครงการ ดังนั้น ในการ                      ดำเนินการ จึงต้องอำนวยความสะดวกให้กับผู้ได้รับ                      ผลกระทบเหล่านั้น อีกทั้งควรมีการช่วยเหลือเป็น                      กรณีพิเศษเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ยกตัวอย่าง                      เช่น มาตรการต่างๆ ดังนี้</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>4.1 ต้องมีการกำหนดเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินให้แน่นอน พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ หรือทำความเข้าใจความตกลงกับผู้ได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน</p> <p>4.2 ควรดำเนินการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินในครั้งเดียวให้ครบถ้วนในระยะเวลาที่รวดเร็ว เพื่อให้ราษฎรเกิดความเชื่อมั่น</p> <p><b>5. ผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณ</b></p> <p>5.1 กรมท่าอากาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบงบประมาณชดเชย สำหรับหน่วยงานและประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน</p> <p>5.2 การเพิกถอนการใช้พื้นที่สาธารณะประโยชน์บริเวณควนเขาน้อย ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนกฎหมายเกี่ยวข้องให้ครบถ้วน</p>			
<p><b>16. อาชีวอนามัย และความปลอดภัย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การป้องกันอันตรายจากฝุ่นละออง/เสียง                     <ul style="list-style-type: none"> <li>● จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ที่มีเสียงดังให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก ให้ห่างจาก บ้านเรือนประชาชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มี</li> </ul>	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
เช่น วัดและชุมชน เป็นต้น และหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อาศัยข้างเคียง			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่น ละออง เช่น การปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่โล่งใน ส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่น ละอองให้ทำการฉีดพรมน้ำให้เปียกจนทั่วผิวดิน ดินในบริเวณก่อสร้างหรือบริเวณที่มีการฟุ้งกระจาย ของฝุ่นละอองอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตาม ความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ</li> </ul>	- มีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตามความ เหมาะสมของสภาพภูมิอากาศ	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>• การแต่งกายของพนักงานต้องแต่ง กายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วน บุคคลให้คนงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน เช่น หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย หน้ากากป้องกันฝุ่น และเครื่องป้องกันหู เป็นต้น</li> </ul>	- การแต่งกายของพนักงานมีการแต่งกายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคลให้คนงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหา น้ำดื่มที่สะอาดให้กับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ</li> </ul>	- มีการจัดหาเครื่องดื่มที่สะอาดให้กับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ	- ไม่มี	-
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อ กำกับดูแลความปลอดภัย	- มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย	- ไม่มี	-
- จัดการอบรมและฝึกซ้อมการใช้ เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น	- 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 ดูละไ้ไม่ให้มีแหล่งเพาะพันธุ์ยุงในที่พักคนงาน	- ไม่มี	-
- กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- มีการกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- ไม่มี	-
- จัดให้มีช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับเรื่องราวร้องเรียนในกรณีเกิดความเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่โครงการ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราวร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องราวร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-
- ในกรณีการรับคนงานต่างด้าวเข้ามาทำงาน ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องทำการลงบันทึกประวัติคนงาน ตรวจสอบสุขภาพคนงานเพื่อป้องกันการแพร่กระจายโรคโดยมีคนเป็นพาหะนำโรค และสร้างห้องพักแยกจากที่พักคนงานท้องถิ่น	- ผู้เหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่น และพิจารณารับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก หากพิจารณารับคนงานต่างด้าวเข้ามาทำงานจะดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด	- ไม่มี	-
- จัดให้มีระบบสัญญาณไฟนำร่องเป็นระบบสัญญาณไฟชั่วคราวบริเวณหัวทางวิ่ง 08 เป็น	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-

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

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

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>- <b>มาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพัก คนงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว</li> <li>● ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ</li> <li>● ปิดคลุมส่วนท้ายยานพาหนะที่ใช้น้ำมันส่งวัสดุอุปกรณ์ใดๆ จากการรื้อถอน</li> <li>● แจ้งแผนการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังให้ชุมชนทราบอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ก่อนการก่อสร้าง</li> <li>● กิจกรรมการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนให้มีการดำเนินงานเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน ยกเว้นกิจกรรมที่จำเป็นต้องดำเนินการต่อเนื่องให้แล้วเสร็จจะต้อง</li> </ul>	<p>- การดำเนินการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ซึ่งปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ 1 หากการดำเนินการโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยาน แล้วเสร็จ กรมทำอาภาศยานจะกำกับให้บริษัทผู้รับเหมาดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน</p>	<p>- ไม่มี</p>	<p>-</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>แจ้งให้ผู้นำชุมชนในพื้นที่ทราบก่อนดำเนินการใน กิจกรรมนั้นๆ อย่างน้อย 7 วัน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรในการ รื้อถอนที่มีระดับเสียงต่างๆ และตรวจสอบ บำรุงรักษาอุปกรณ์ และเครื่องจักรให้มี ประสิทธิภาพในการใช้งานให้ดียิ่งขึ้น</li> <li>เลือกใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงให้แก่ คนงานที่ทำงานบริเวณที่มีเสียงดัง และควบคุม ระดับเสียงทั่วไปให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน</li> <li>หลีกเลี่ยงการทิ้งสิ่งของจากที่สูง หาก จำเป็นต้องมีวัสดุรองรับเพื่อลดเสียงกระทบกันของ สิ่งของกับพื้นซึ่งมีการรื้อถอน โดยอาจใช้แผ่นยาง หรือพรม เป็นต้น</li> <li>ควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในเกณฑ์ มาตรฐานระดับเสียง</li> <li>ห้ามทิ้งขยะหรือเศษวัสดุจากการรื้อ ถอนลงในท่อระบายน้ำ หรือลำรางสาธารณะ โดย เด็ดขาด</li> </ul>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• กรณีมีข้อขัดแย้งในการพิจารณาว่า ปัญหาน้ำทิ้งที่เกิดขึ้นมาจากกิจกรรมการรื้อถอน ของโครงการ ให้ดำเนินการแก้ไขทันที และ ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำนั้น ตามวิธีการมาตรฐานสำหรับการวิเคราะห์น้ำและน้ำ เสียและคุณภาพน้ำทิ้งที่ระบายออกจากโครงการ</li> <li>• หากกิจกรรมการรื้อถอนทำให้ป้าย สัญญาณไฟ หรือผิวถนนชำรุดต้องรีบดำเนินการ ซ่อมแซมอย่างเร่งด่วน</li> <li>• การขนส่งวัสดุอุปกรณ์จากการรื้อถอน ต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมและต้องตรวจสอบความ เรียบร้อยของยานพาหนะในการขนส่งเสมอ</li> <li>• กรณีกิจกรรมการรื้อถอนมีของเสีย อันตรายที่มีลักษณะและคุณสมบัติตามที่กำหนดใน ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำจัดสิ่ง ปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2548 ให้หน่วยงาน ที่รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมรับไป กำจัดอย่างถูกต้อง และกำหนดวิธีปฏิบัติงานเรื่อง การแยกทิ้งขยะหรือของเสียอันตรายและอบรมให้ คนงานที่เกี่ยวข้องทราบ</li> </ul>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่ สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนว ทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การนำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไป กำจัด ต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงาน/หรือเจ้าของ พื้นที่</li> <li>● จัดให้มีการบริหารจัดการความ ปลอดภัยในการทำงานตามข้อกำหนดของกฎหมาย ว่าด้วยความปลอดภัยอาชีวอนามัยและ สภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการรื้อถอน อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ตามข้อกำหนด ของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน</li> <li>● ติดตั้งป้ายประกาศเตือนแนวเขตพื้นที่ รื้อถอนของโครงการในสถานที่ที่มองเห็นได้ชัดเจน และรับทราบได้ง่ายชัดเจน</li> </ul>			

## 1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

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

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

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
<b>(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน</b>	
- ไม่มี	- ไม่มี
<b>(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิก</b>	
- ให้ขยายวางระบายน้ำช่วง M-N ให้มีขนาดเท่ากับทางน้ำ ธรรมชาติที่จะทำการขุดลอก และขยาย จนถึงคลองลำ เลียงโดยมีความกว้างด้านบน 9 ม. ความกว้างท้องราง 5 ม. และลึก 1 ม.	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างทำอาภาศยานเสร็จ แล้วเสร็จทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความ เห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)
- ในกรณีที่มีเที่ยวบินมากกว่า 1 เที่ยวบินต่อวัน ควร กำหนดการขึ้นลงของเครื่องบินแต่ละเที่ยวห่างกัน 1 ชั่วโมง	- โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานได้มีการออกแบบเพื่อ รองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น มาตรการดังกล่าวจะ ถูกยกเลิกหลังจากโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานแล้ว เสร็จ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของทำ อาภาศยาน และสายการบินที่จะเข้ามาให้บริการภายในทำ อาภาศยาน
- งดการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-07.00 น.)	- ควรปรับปรุงมาตรการจาก “งดการบิน” เป็น “การ หลีกเลี่ยง” การบินในช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วง เวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน เช่น การกิจด้าน การทหารอากาศยานรับ-ส่งผู้ป่วยไม่สามารถกำหนดช่วงเวลา ที่แน่นอนได้และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์
- จัดให้มีการขุดลอกหรือขยายขนาดของรางระบายน้ำ M-N จนถึงคลองลำเลียงให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ลึก 1 เมตร เพื่อให้ สามารถรองรับปริมาณและอัตราการไหลของน้ำระบายได้ ใน กรณีที่ฝนตกหนักและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังด้านใต้ของทำ อาภาศยานและโรงเรียนวิเชียรมานุได้	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างทำอาภาศยานเสร็จแล้ว เสร็จทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความ เห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)

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

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

## 1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

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

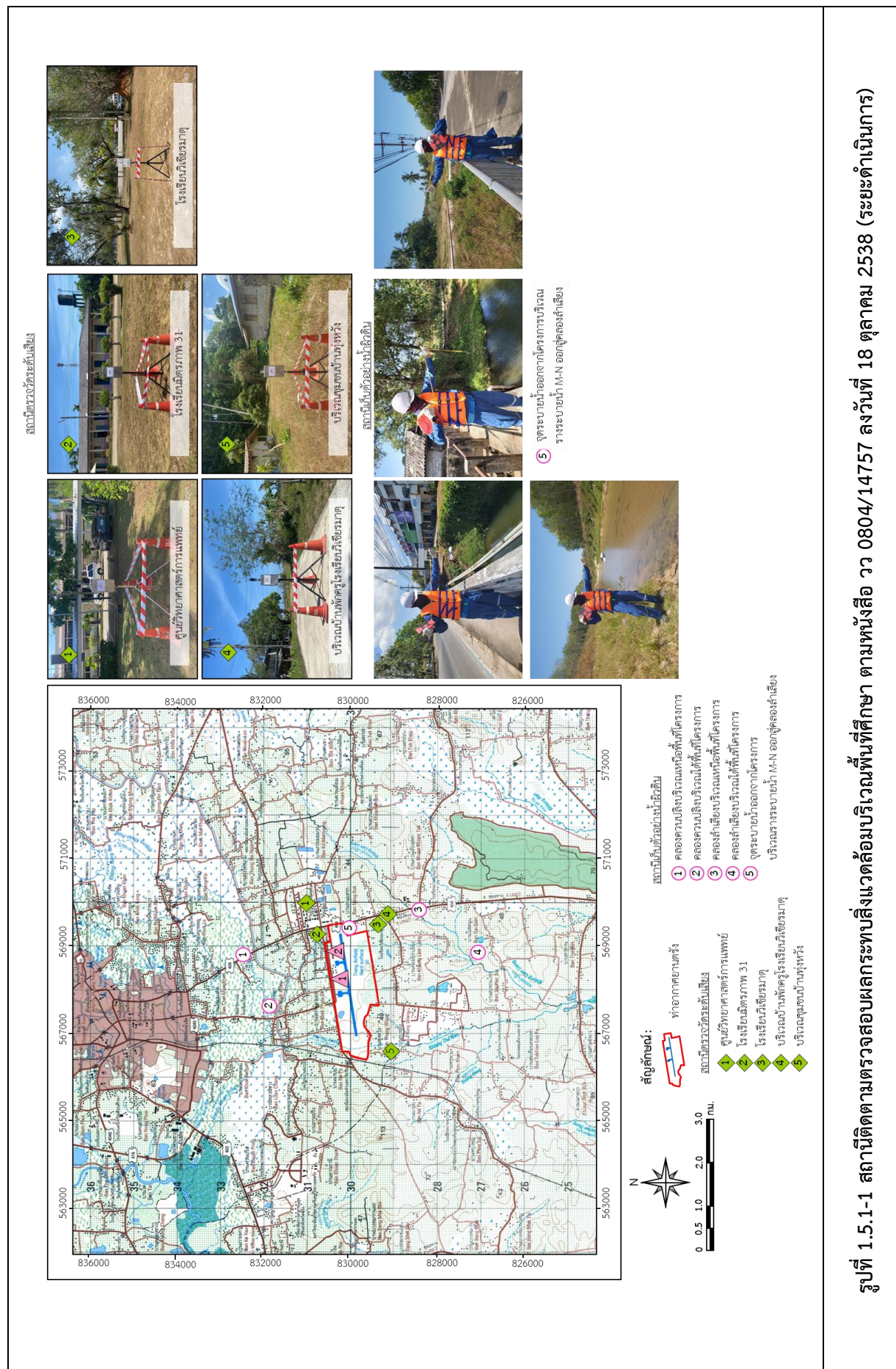
#### (1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะดำเนินการ)

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ดังตารางที่ 1.5.1-1 ส่วนสถานี  
 ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแสดงดังรูปที่ 3.5.1-1

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

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

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2538)







## (2) ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

### (2.1) ระดับเสียง

การตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ของโครงการทำอากาศยานกระบี่ ดำเนินการตรวจวัด 5 บริเวณ ได้แก่ วัดทุ่งหวัง วิทยาลัยการอาชีพตรัง โรงเรียนวิเชียรมาตุ บ้านเลขที่ 115 หมู่ 3 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และบ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-23 สิงหาคม 2566 ผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ผลการตรวจวัด ดังตารางที่ 1.5.1-2 และรูปที่ 1.5.1-2 ดังนี้

**ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์** พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 53.4-56.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 55.8-57.6 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 88.7-89.2 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 30.6-32.2

**โรงเรียนมิตรภาพ 31** พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 50.3-50.8 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 54.1-55.3 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 87.7-90.2 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 30.8-31.9

**บริเวณบ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ** พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 50.8-53.6 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 56.9-61.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 83.1-83.8 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 22.3-24.8

**บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง** พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 50.9-51.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 55.2-57.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 79.4-88.6 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 21.9-25.2

**โรงเรียนวิเชียรมาตุ** พบว่า พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 53.7-54.2 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 57.6-58.7 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 85.1-88.9 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 25.3-29.9

เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปมาเปรียบเทียบกับ ค่ามาตรฐานตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.1-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตริง

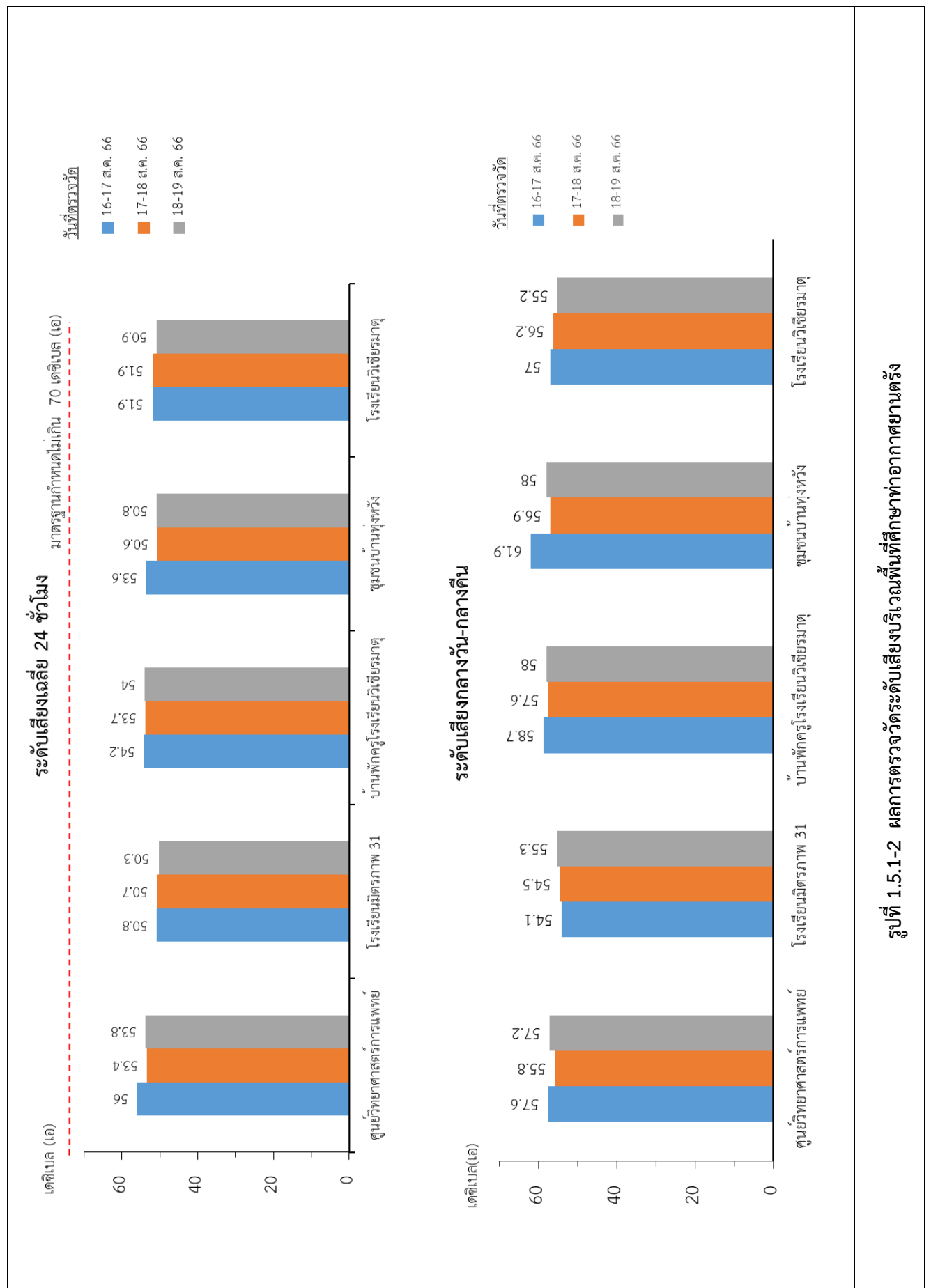
สถานี	วันที่	พารามิเตอร์			
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงสูงสุด เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน เดซิเบล(เอ)	NNI
ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์	16-17 ส.ค. 66	56.0	89.2	57.6	31.9
	17-18 ส.ค. 66	53.4	88.9	55.8	30.6
	18-19 ส.ค. 66	53.8	88.7	57.2	32.2
โรงเรียนมิตรภาพ 31	16-17 ส.ค. 66	50.8	88.1	54.1	30.8
	17-18 ส.ค. 66	50.7	90.2	54.5	31.9
	18-19 ส.ค. 66	50.3	87.7	55.3	31.2
บ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ	16-17 ส.ค. 66	54.2	85.1	58.7	25.3
	17-18 ส.ค. 66	53.7	87.9	57.6	27.1
	18-19 ส.ค. 66	54.0	88.9	58.0	29.9
ชุมชนบ้านทุ่งหวัง	16-17 ส.ค. 66	53.6	83.4	61.9	23.6
	17-18 ส.ค. 66	50.9	83.1	56.9	22.3
	18-19 ส.ค. 66	50.8	83.8	58.0	24.8
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	16-17 ส.ค. 66	51.9	84.1	57.0	24.3
	17-18 ส.ค. 66	51.9	82.7	56.2	21.9
	18-19 ส.ค. 66	50.9	84.2	55.2	25.2
มาตรฐาน*		70	115	NS	NS

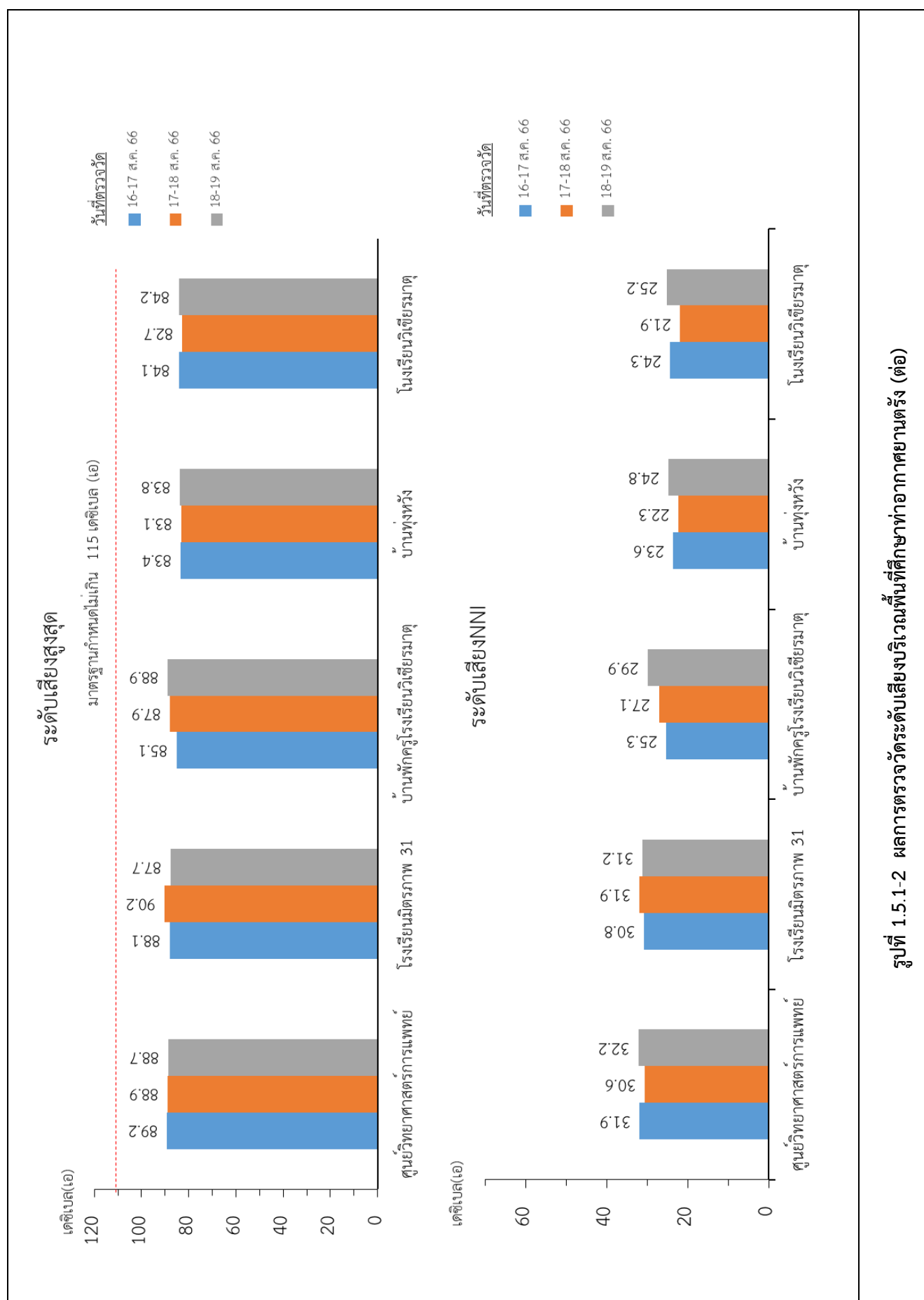
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อป-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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

- หมายถึง ไม่มีผลตรวจวัด

NS หมายถึง ไม่มีค่ามาตรฐานกำหนด





## (2.2) คุณภาพน้ำผิวดิน

การตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ของโครงการทำอากาศยานตรัง ดำเนินการเก็บตัวอย่าง 5 บริเวณได้แก่ จุดที่ 1 คลองควนปลิง บริเวณเหนือพื้นที่โครงการจุดที่ 2 คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ จุดที่ 3 คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ จุดที่ 4 คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ และจุดที่ 5 จุกระบายน้ำออก จากโครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2566 ผลการตรวจวัด สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.1-3 และรูปที่ 1.5.1-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

### ● จุดที่ 1 คลองควนปลิง บริเวณเหนือพื้นที่โครงการ

- ความเป็นกรด – ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.0 ที่ 25 องศาเซลเซียส
- บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) มีค่าเท่ากับ 1.5 มิลลิกรัมต่อลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 430 มิลลิกรัมต่อลิตร
- แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 240 เอ็ม.พี.เอ็น.ต่อ 100 มิลลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 8 มิลลิกรัมต่อลิตร
- น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัมต่อลิตร

สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 เดือนสิงหาคม 2566 พบว่า ทุกพารามิเตอร์มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินยกเว้นของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) และน้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) ไม่มีมาตรฐานกำหนด

### ● จุดที่ 2 คลองควนปลิง บริเวณใต้พื้นที่โครงการ

- ความเป็นกรด – ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.5 ที่ 25 องศาเซลเซียส
- บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) มีค่าเท่ากับ 1.4 มิลลิกรัมต่อลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 540 มิลลิกรัมต่อลิตร
- แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 430 เอ็ม.พี.เอ็น.ต่อ 100 มิลลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 9 มิลลิกรัมต่อลิตร
- น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัมต่อลิตร

สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 เดือนสิงหาคม 2566 พบว่า ทุกพารามิเตอร์มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนด

มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินยกเว้นของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) และน้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) ไม่มีมาตรฐานกำหนด

● **จุดที่ 3 คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ**

- ความเป็นกรด – ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.4 ที่ 25 องศาเซลเซียส
- บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) มีค่าเท่ากับ 1.6 มิลลิกรัมต่อลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 920 มิลลิกรัมต่อลิตร
- แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 430 เอ็ม.พี.เอ็น.ต่อ 100 มิลลิลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 140 มิลลิกรัมต่อลิตร
- น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัมต่อลิตร

สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 เดือนสิงหาคม 2566 พบว่า ทุกพารามิเตอร์มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินยกเว้นของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) และน้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) ไม่มีมาตรฐานกำหนด

● **จุดที่ 4 คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ**

- ความเป็นกรด – ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.0 ที่ 25 องศาเซลเซียส
- บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) มีค่าเท่ากับ 2.0 มิลลิกรัมต่อลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 1,600 มิลลิกรัมต่อลิตร
- แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 430 เอ็ม.พี.เอ็น.ต่อ 100 มิลลิลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 141 มิลลิกรัมต่อลิตร
- น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัมต่อลิตร

สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 เดือนสิงหาคม 2566 พบว่า ทุกพารามิเตอร์มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินยกเว้นของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) และน้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) ไม่มีมาตรฐานกำหนด

● **จุดที่ 5 จุติระบายน้ำออกจากโครงการ บริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง**

- ความเป็นกรด – ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.0 ที่ 25 องศาเซลเซียส
- บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) มีค่าเท่ากับ 1.9 มิลลิกรัมต่อลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 1,600 มิลลิกรัมต่อลิตร
- แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 920 เอ็ม.พี.เอ็น.ต่อ 100 มิลลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 12 มิลลิกรัมต่อลิตร
- น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัมต่อลิตร

สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 เดือนสิงหาคม 2566 พบว่า ทุกพารามิเตอร์มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินยกเว้นของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) และน้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) ไม่มีมาตรฐานกำหนด



	
จุดที่ 1 คลองควนปลิง บริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	
	
จุดที่ 2 คลองควนปลิง บริเวณใต้พื้นที่โครงการ	
	
จุดที่ 3 คลองลำเลียง บริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	
การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน (ระยะดำเนินการ)	

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	16 ส.ค. 66	7.0	1.5	<1	8	430	240
คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	16 ส.ค. 66	7.5	1.4	1	9	540	430
คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	16 ส.ค. 66	7.4	1.6	<1	140	920	430
คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	16 ส.ค. 66	7.0	2.0	<1	141	1,600	430
จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	16 ส.ค. 66	7.0	1.9	<1	12	1,600	920
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	-	-	๘'	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	-	-	≤5,000	≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	-	-	≤20,000	≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	-	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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

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

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

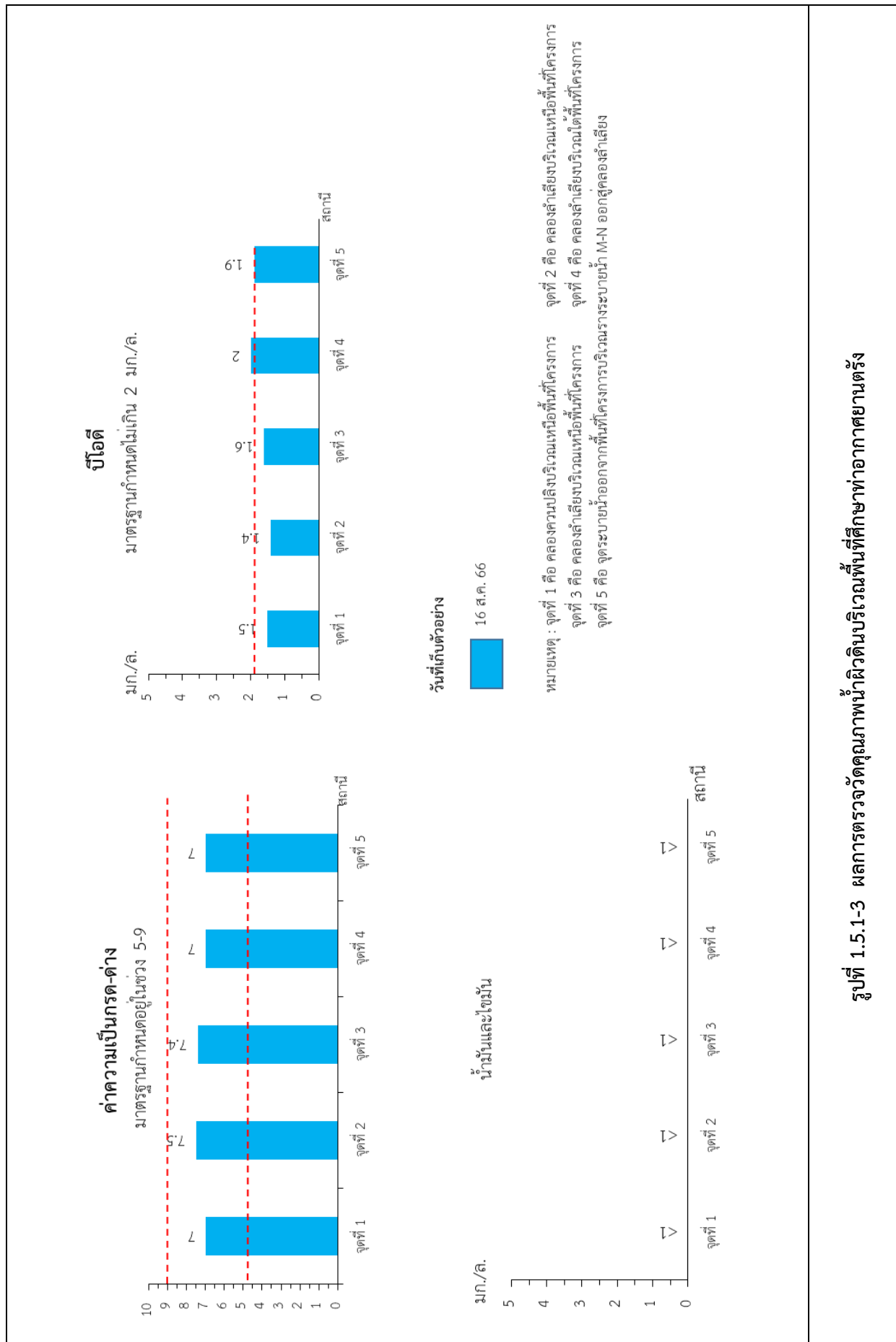
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

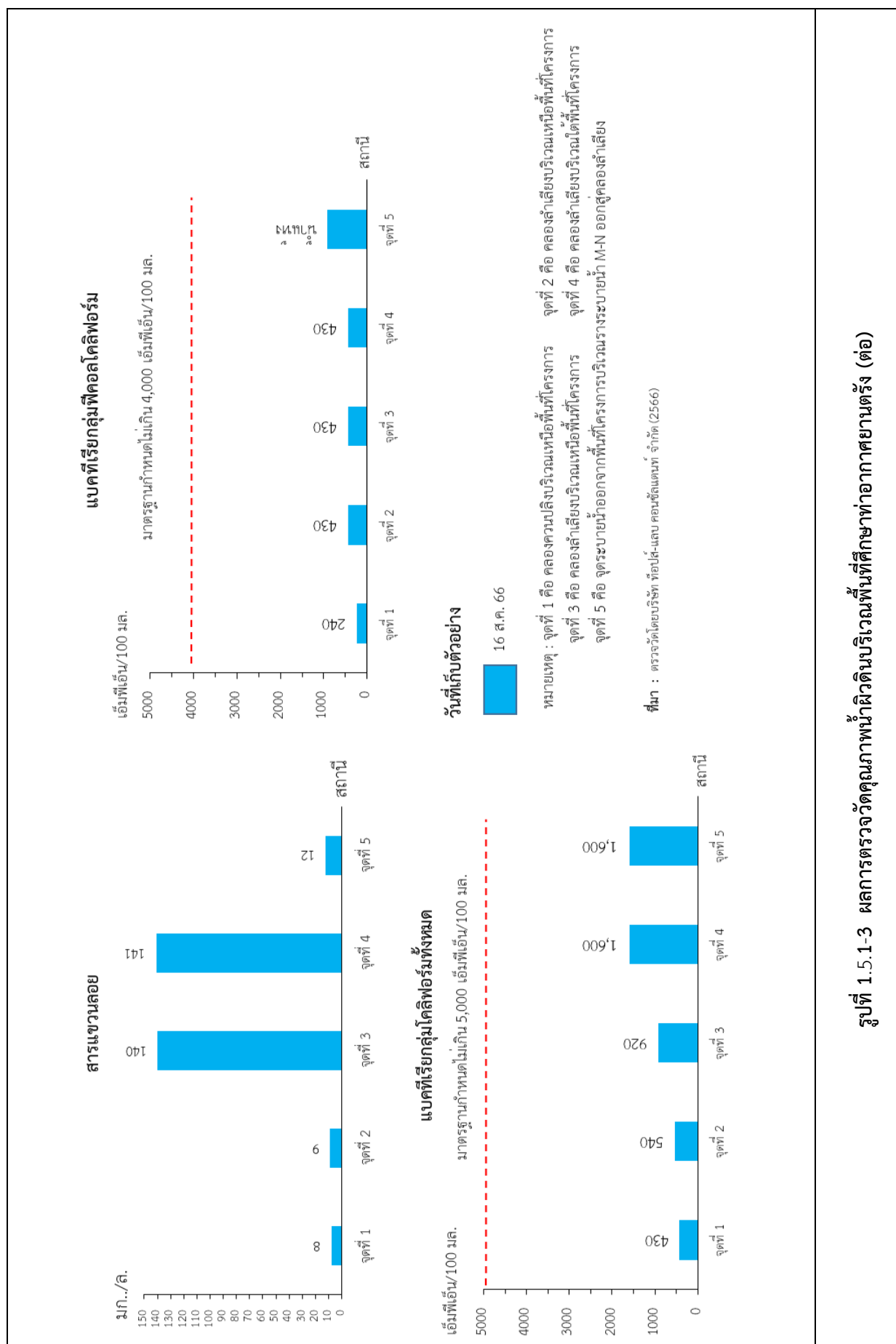
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

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





## (2.3) คุณภาพน้ำทิ้ง

การตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ของโครงการทำอาภาศยานตรัง ดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง จำนวน 2 บริเวณ ได้แก่ จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) และจุดที่ 2 น้ำทิ้งจาก อาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2566 ผลการตรวจวัด สรุปผลการ ตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-4 และรูปที่ 1.5.2-4 โดยมีรายละเอียดดังนี้

**น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย)** พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่า เท่ากับ 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 มีค่า น้อยกว่า 1 มก./ล.

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

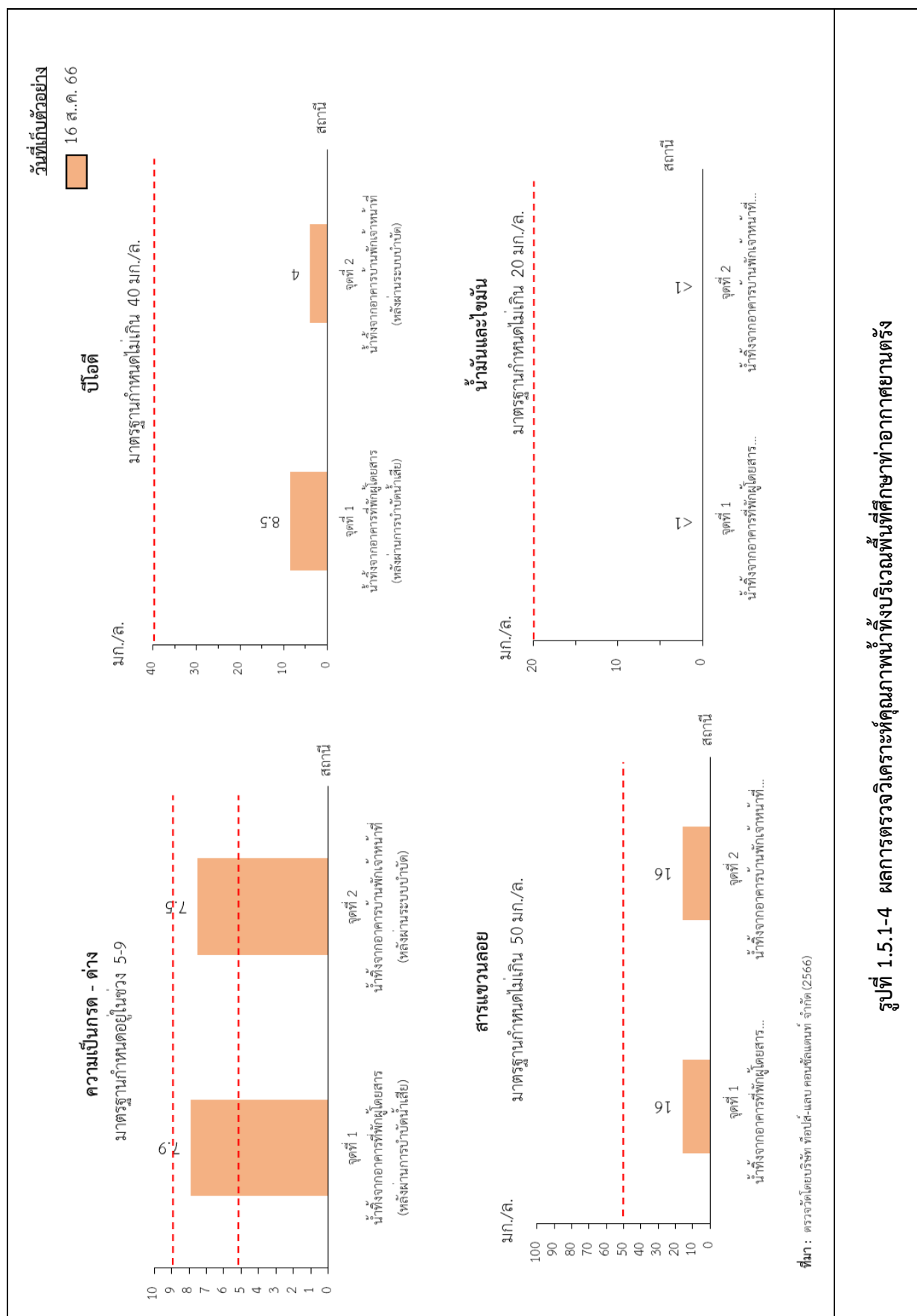
ตารางที่ 1.5.1-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	16 ส.ค. 66	7.9	8.5	16	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	16 ส.ค. 66	7.5	4.0	16	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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

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



รูปที่ 1.5.1-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง

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

### (1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะก่อสร้าง)

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานตรัง ดังแสดงในตารางที่ 1.5.2-1 ส่วน  
 สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 1.5.2-1

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

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

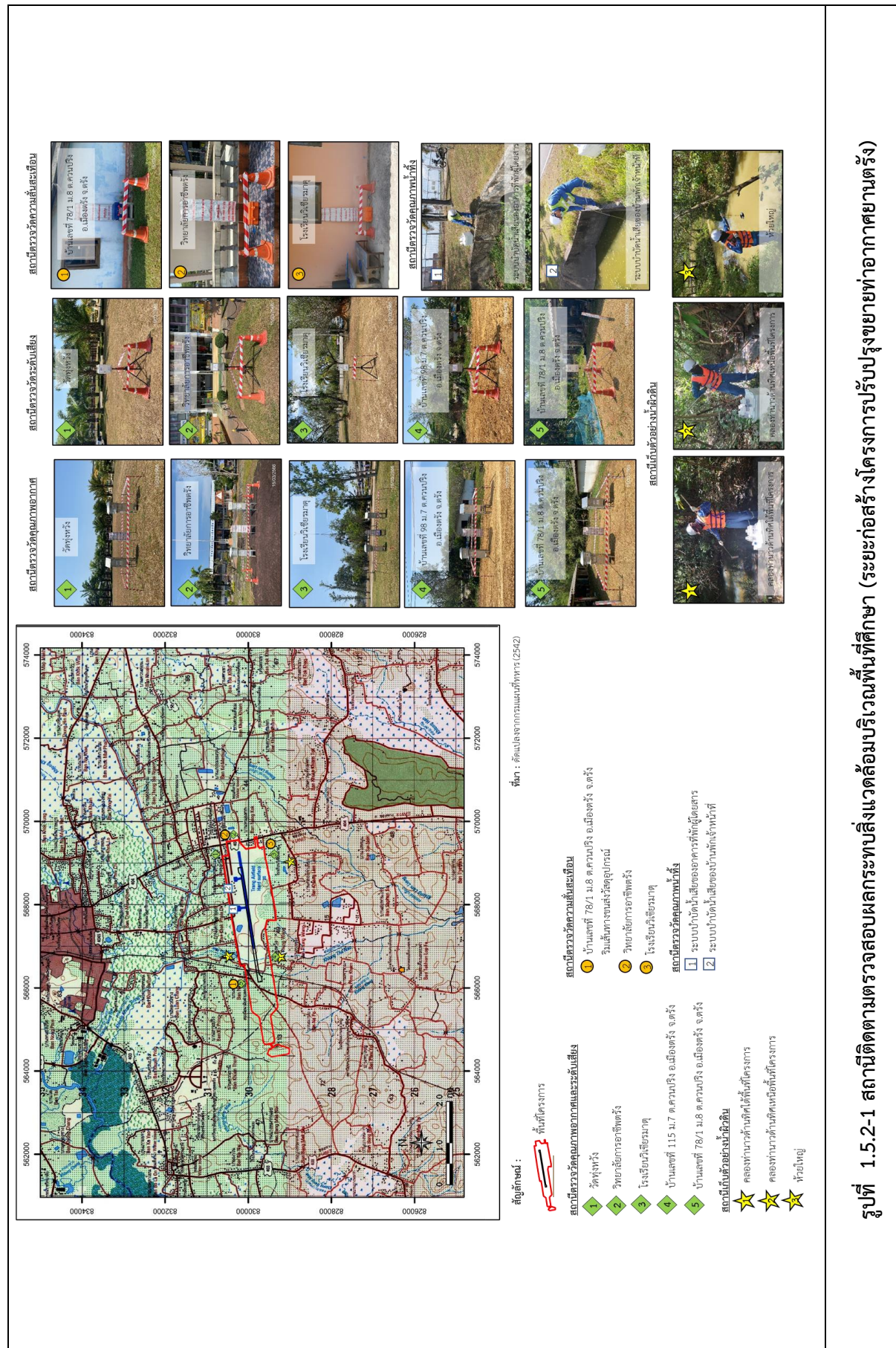
### ตารางที่ 1.5.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง (ระยะก่อสร้าง)

ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)

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

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2563





รูปที่ 1.5.2-1 สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษา (ระยะก่อสร้างโครงการปรับปรุงขยายทำอากาศยานตรง)

## (2) ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

### (2.1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-23 สิงหาคม 2566 ผลการตรวจวัดสรุปผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 1.5.2-2 และรูปที่ 1.5.2-2 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP)

- วัดทุ่งหวัง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.028-0.036 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- วิทยาลัยการอาชีพตรัง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.031-0.037 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- โรงเรียนวิเชียรมาตุ มีค่าอยู่ระหว่าง 0.020-0.027 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- บ้านเลขที่ 115 หมู่ 3 ตำบลควนปริง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.021-0.031 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.021-0.032 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร






สรุปผลการตรวจวัดฝุ่นละอองรวม (TSP) ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-23 เดือนสิงหาคม 2566 พบว่า ทุกบริเวณที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โดยกำหนดให้ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง จะต้องไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (mg/m<sup>3</sup>)

- ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10)

- วัดทุ่งหวัง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.010-0.018 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- วิทยาลัยการอาชีพตรัง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.014-0.020 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- โรงเรียนวิเชียรมาตุ มีค่าอยู่ระหว่าง 0.011-0.016 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- บ้านเลขที่ 115 หมู่ 3 ตำบลควนปริง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.011-0.017 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.011-0.016 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

สรุปผลการตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-23 สิงหาคม 2566 พบว่า ทุกบริเวณที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปโดยกำหนดให้ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง จะต้องไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (mg/m<sup>3</sup>)



	
<p>วัดทุ่งหวัง</p>	<p>วิทยาลัยการอาชีพตรัง</p>
	
<p>โรงเรียนนวิเชียรมาตุ</p>	<p>บ้านเลขที่ 115 หมู่ 3 ตำบลควนปริง อำเภอมืองตรัง จังหวัดตรัง</p>
	
<p>บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอมืองตรัง จังหวัดตรัง</p>	
<p>การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</p>	

### **ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม**

การตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ของโครงการทำอากาศยานตรัง ดำเนินการตรวจวัด 1 บริเวณ ได้แก่ โรงเรียนวิเชียรมาตุ ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-20 สิงหาคม 2566 พบว่า ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างไปทางตะวันตก (West-Southwest) คิดเป็นลมสงบร้อยละ 56.55 และมีความเร็วลมเฉลี่ย 0.55 เมตรต่อวินาที ความเร็วและทิศทางลมที่ตรวจพบมีลักษณะเป็นลมเบา (Light Air) พัดผ่านด้วยความเร็วช่วง 0.3-1.4 เมตรต่อวินาที ลมอ่อน (Light breeze) พัดผ่านด้วยความเร็วช่วง 1.4-3.1 เมตรต่อวินาที และลมโชย (Gentle Breeze) พัดผ่านด้วยความเร็วช่วง 3.1-5.3 เมตรต่อวินาที (เอกสารนิยามศัพท์อุตุนิยมวิทยา, กรมอุตุนิยมวิทยา)

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

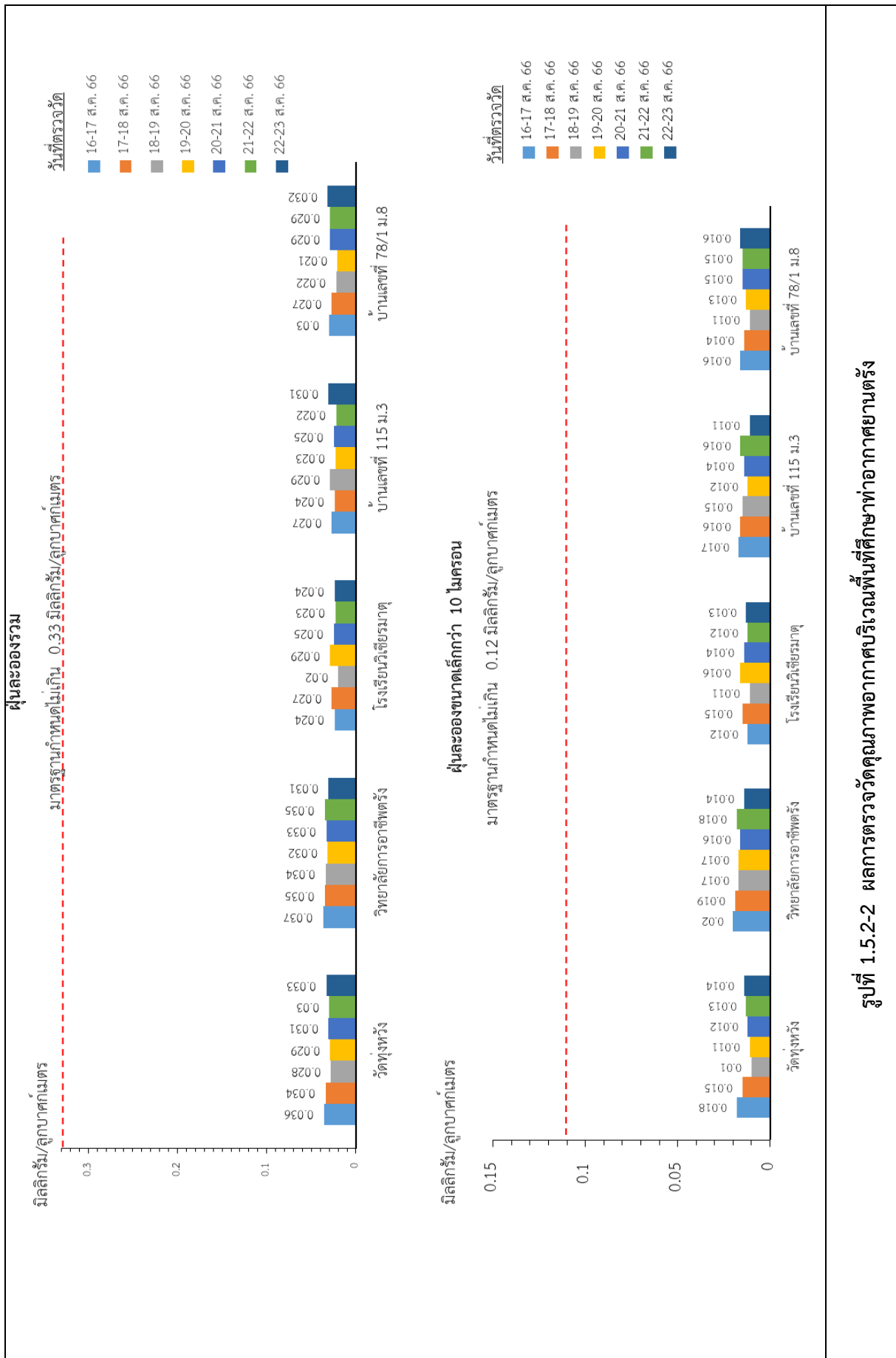
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ฝุ่นละอองแขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	16-17 ส.ค. 66	0.036	0.018
	17-18 ส.ค. 66	0.034	0.015
	18-19 ส.ค. 66	0.028	0.010
	19-20 ส.ค. 66	0.029	0.011
	20-21 ส.ค. 66	0.031	0.012
	21-22 ส.ค. 66	0.030	0.013
	22-23 ส.ค. 66	0.033	0.014
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	16-17 ส.ค. 66	0.037	0.020
	17-18 ส.ค. 66	0.035	0.019
	18-19 ส.ค. 66	0.034	0.017
	19-20 ส.ค. 66	0.032	0.017
	20-21 ส.ค. 66	0.033	0.016
	21-22 ส.ค. 66	0.035	0.018
	22-23 ส.ค. 66	0.031	0.014
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	16-17 ส.ค. 66	0.024	0.012
	17-18 ส.ค. 66	0.027	0.015
	18-19 ส.ค. 66	0.020	0.011
	19-20 ส.ค. 66	0.029	0.016
	20-21 ส.ค. 66	0.025	0.014
	21-22 ส.ค. 66	0.023	0.012
	22-23 ส.ค. 66	0.024	0.013
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	16-17 ส.ค. 66	0.027	0.017
	17-18 ส.ค. 66	0.024	0.016
	18-19 ส.ค. 66	0.029	0.015
	19-20 ส.ค. 66	0.023	0.012
	20-21 ส.ค. 66	0.025	0.014
	21-22 ส.ค. 66	0.022	0.016
	22-23 ส.ค. 66	0.031	0.011

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	16-17 ส.ค. 66	0.030	0.016
	17-18 ส.ค. 66	0.027	0.014
	18-19 ส.ค. 66	0.022	0.011
	19-20 ส.ค. 66	0.021	0.013
	20-21 ส.ค. 66	0.029	0.015
	21-22 ส.ค. 66	0.029	0.015
	22-23 ส.ค. 66	0.032	0.016
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 16-23 สิงหาคม 2566สรุปผลการตรวจวัด  
ดังตารางที่ 1.5.2-3 และรูปที่ 1.5.2-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

**วัดทุ่งหวัง** พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 48.3-50.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียง  
กลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 52.6-55.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 74.8-81.3  
เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 40.0-43.4 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง  
4.9-7.4 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 5.1-9.9 เดซิเบล (เอ)

**วิทยาลัยการอาชีพตรัง** พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 54.5-59.8  
เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 59.6-62.6 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 81.5-  
87.9 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 46.2-48.5 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่  
ในช่วง 6.2-9.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 9.4-9.9 เดซิเบล (เอ)

**โรงเรียนวิเชียรมาตุ** พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 50.9-54.2  
เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 55.5-58.7 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 78.3-  
88.9 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 43.1-46.1 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่  
ในช่วง 5.0-9.9 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 6.2-9.9 เดซิเบล (เอ)

**บ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง** พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่  
ในช่วง 43.6-47.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 48.3-54.1 เดซิเบล(เอ)  
ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 70.1-93.6 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 39.0-42.6 เดซิเบล(เอ)  
เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 5.2-8.3 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 2.2-7.6  
เดซิเบล (เอ)

**บ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง** พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง  
มีค่าอยู่ในช่วง 49.8-52.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 55.9-57.9 เดซิเบล(เอ)  
ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 77.0-85.3 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 43.6-45.7 เดซิเบล(เอ)  
เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 5.9-9.7 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 4.9-7.5  
เดซิเบล (เอ)

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



ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง เฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียง กลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน (06.00 น. - 22.00 น.)	กลางคืน (22.00 น. - 06.00 น.)
วัดทุ่งหวัง	16-17 ส.ค. 66	50.2	53.4	74.8	41.6	7.0	9.9
	17-18 ส.ค.66	49.0	52.6	81.3	41.4	5.1	7.2
	18-19 ส.ค.66	49.1	52.9	77.2	41.2	4.9	9.2
	19-20 ส.ค.66	50.0	54.2	78.4	43.4	6.5	6.4
	20-21 ส.ค.66	50.3	55.3	77.6	44.1	7.2	8.9
	21-22 ส.ค.66	48.3	52.6	76.3	40.0	7.2	9.3
	22-23 ส.ค.66	49.4	53.1	79.2	41.4	7.4	5.1
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	16-17 ส.ค. 66	57.0	60.3	82.2	46.2	9.3	9.7
	17-18 ส.ค.66	58.3	61.5	82.2	48.3	9.4	9.5
	18-19 ส.ค.66	58.0	60.8	87.9	46.8	9.3	9.4
	19-20 ส.ค.66	57.0	60.4	87.2	46.9	6.2	9.8
	20-21 ส.ค.66	55.4	59.6	83.2	46.6	6.8	9.9
	21-22 ส.ค.66	59.8	62.6	87.7	48.5	9.8	9.4
	22-23 ส.ค.66	54.5	59.8	81.5	47.6	9.7	9.5

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน (06.00 น. - 22.00 น.)	กลางคืน (22.00 น. - 06.00 น.)
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	16-17 ส.ค. 66	54.2	58.7	85.1	46.1	8.8	9.7
	17-18 ส.ค.66	53.7	57.6	80.6	43.9	5.0	9.9
	18-19 ส.ค.66	54.0	58.0	84.3	43.1	9.9	9.7
	19-20 ส.ค.66	52.4	55.5	87.4	43.4	5.8	7.9
	20-21 ส.ค.66	51.9	55.5	83.6	43.2	5.9	7.9
	21-22 ส.ค.66	51.7	56.6	79.8	43.5	6.9	9.5
	22-23 ส.ค.66	50.9	55.7	78	44.3	7.8	6.2
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	16-17 ส.ค. 66	47.6	51.0	80.4	39.0	8.3	5.6
	17-18 ส.ค.66	45.1	50.3	78.7	39.0	7.6	7.6
	18-19 ส.ค.66	47.8	54.1	93.6	42.6	5.6	2.2
	19-20 ส.ค.66	43.6	48.3	70.1	37.6	7.1	6.1
	20-21 ส.ค.66	45.8	51.8	73.2	40.7	7.2	5.4
	21-22 ส.ค.66	46.5	53.7	79.1	40.3	5.2	5.8
	22-23 ส.ค.66	46.7	53.2	76.5	41.5	7.9	6.5

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

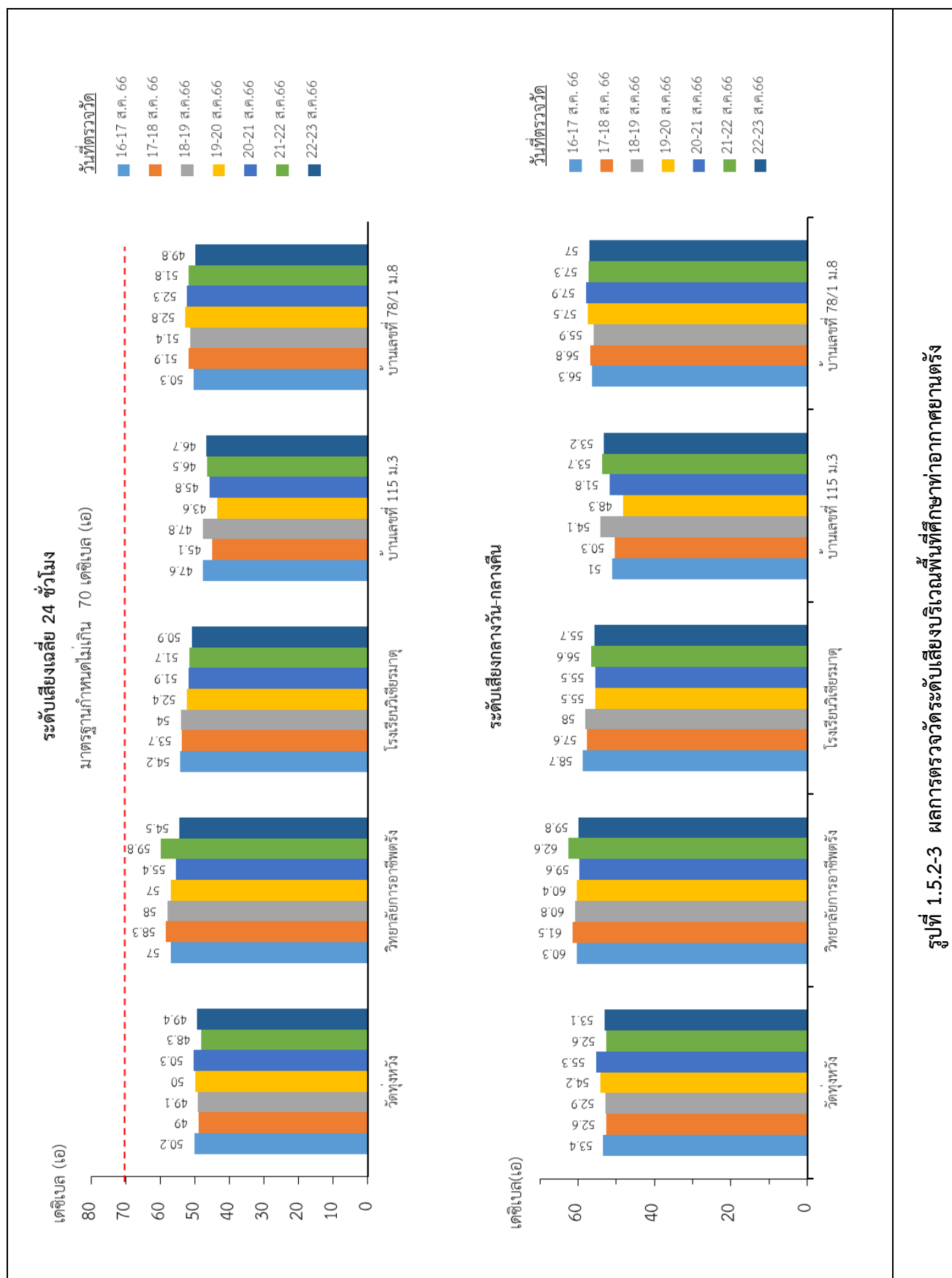
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน (06.00 น. - 22.00 น.)	กลางคืน (22.00 น. - 06.00 น.)
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	16-17 ส.ค. 66	50.3	56.3	78.1	44.5	8.1	6.7
	17-18 ส.ค.66	51.9	56.8	85.3	45.2	5.9	5.7
	18-19 ส.ค.66	51.4	55.9	84.3	44.0	6.2	5.7
	19-20 ส.ค.66	52.8	57.5	81.5	44.9	9.7	7.5
	20-21 ส.ค.66	52.3	57.9	80.9	45.7	7.6	4.9
	21-22 ส.ค.66	51.8	57.3	82.6	44.6	7.5	7.0
	22-23 ส.ค.66	49.8	57.0	77.0	43.6	7.9	5.3
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	≤10**	

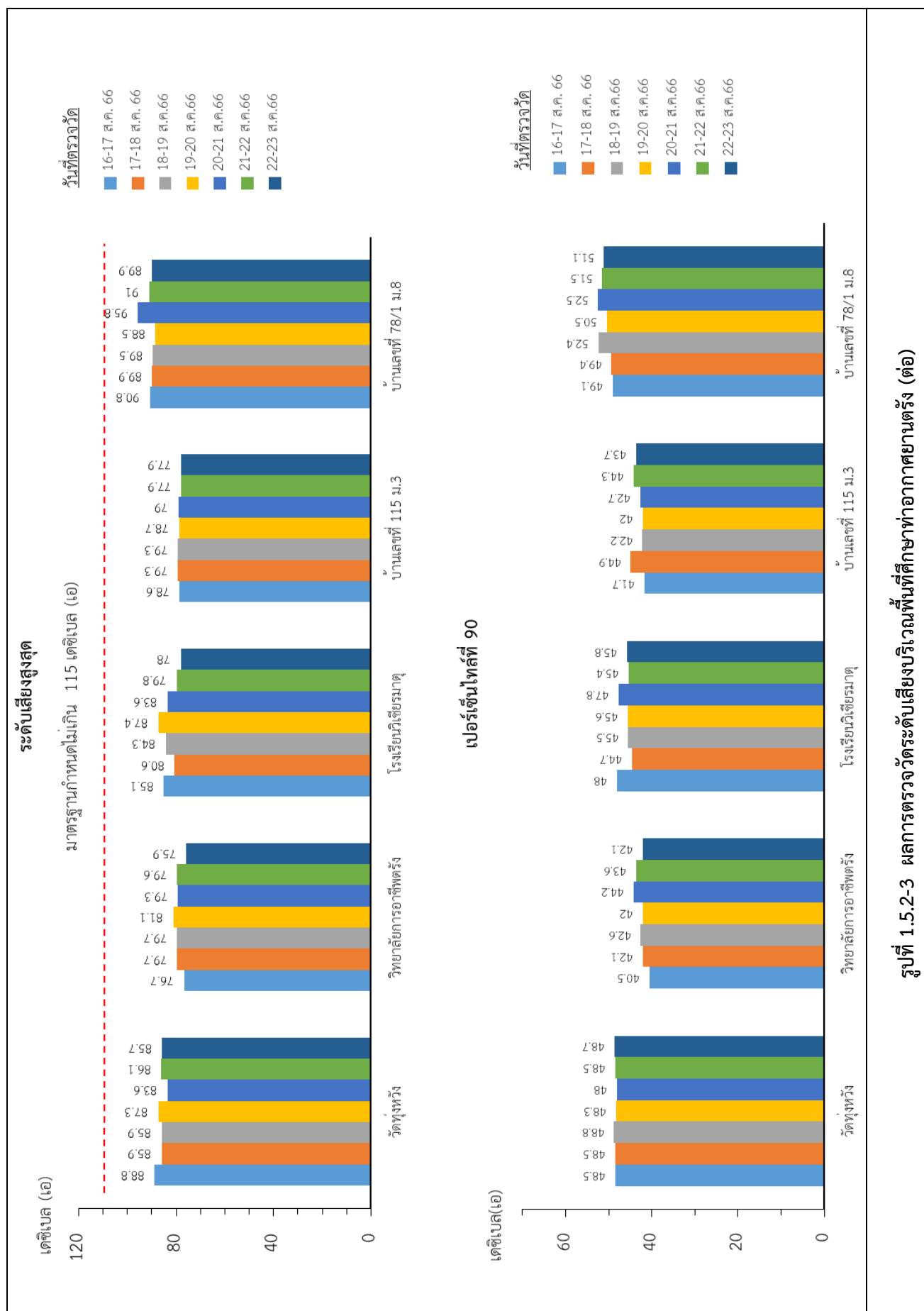
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอพี-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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

\*\* ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (พ.ศ.2550) เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน

- หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด





## (2.3) ความสั่นสะเทือน

การตรวจวัดความสั่นสะเทือน ของโครงการทำอากาศยานกระบี่ ตรวจวัด 3 บริเวณ ได้แก่ วิทยาลัยการอาชีพตรัง โรงเรียนวิเชียรมาตุ และบ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-23 สิงหาคม 2566 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

### • Transverse

#### - วิทยาลัยการอาชีพตรัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.055 ถึง 0.765 มิลลิเมตรต่อวินาที
- Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

#### - โรงเรียนวิเชียรมาตุ

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.039 ถึง 0.725 มิลลิเมตรต่อวินาที
- Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 13 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

#### - บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.221 ถึง 0.914 มิลลิเมตรต่อวินาที
- Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

### • Vertical

#### - วิทยาลัยการอาชีพตรัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.063 ถึง 0.765 มิลลิเมตรต่อวินาที
- Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึง 51 เฮิรตซ์

#### - โรงเรียนวิเชียรมาตุ

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.216 ถึง 0.938 มิลลิเมตรต่อวินาที
- Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 13 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

#### - บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.173 ถึง 0.804 มิลลิเมตรต่อวินาที
- Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึง 73 เฮิรตซ์

### • Longitudinal

#### - วิทยาลัยการอาชีพตรัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.110 ถึง 0.828 มิลลิเมตรต่อวินาที
- Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึง 39 เฮิรตซ์

#### - โรงเรียนวิเชียรมาตุ

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.063 ถึง 0.946 มิลลิเมตรต่อวินาที
- Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 11 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

#### - บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

- Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.181 ถึง 0.418 มิลลิเมตรต่อวินาที
- Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

## ● แร่ธาตุอากาศ

- วิทยาลัยการอาชีพตรัง มีค่าอยู่ระหว่าง 92.5 ถึง 99.8 เดซิเบล (แอล)
- โรงเรียนวิเชียรมาตุ มีค่าอยู่ระหว่าง 92.8 ถึง 98.7 เดซิเบล (แอล)
- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง มีค่าอยู่ระหว่าง 92.5 ถึง 98.5 เดซิเบล (แอล)

สรุปผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-23 เดือนสิงหาคม 2566 พบว่า บริเวณที่ทำการตรวจวัดปัจจุบันไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานแรงสั่นสะเทือนสำหรับสนามบิน จึงนำผลการตรวจวัดเทียบเคียงกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2533) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

### (2.1) คุณภาพน้ำผิวดิน

การตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ของโครงการทำอากาศยานตรัง ดำเนินการเก็บตัวอย่าง 3 บริเวณ ได้แก่ จุดที่ 1 คลองท่านาว จุดที่ 1 จุดที่ 2 คลองท่านาว จุดที่ 2 และจุดที่ 3 ห้วยใหญ่ ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2566 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-4 และรูปที่ 1.5.2-4 โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### ● จุดที่ 1 คลองท่านาว จุดที่ 1

- ความเป็นกรด – ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.6 ที่ 25 องศาเซลเซียส
- ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen) มีค่าเท่ากับ 6.2 มิลลิกรัมต่อลิตร
- บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) มีค่าเท่ากับ 1.8 มิลลิกรัมต่อลิตร
- แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 920 อี.พี.เอ็น.ต่อ 100 มิลลิลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 190 มิลลิกรัมต่อลิตร
- น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัมต่อลิตร

สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 เดือนสิงหาคม 2566 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินยกเว้นของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) และน้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) ไม่มีมาตรฐานกำหนด

#### ● จุดที่ 2 คลองท่านาว จุดที่ 2

- ความเป็นกรด – ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.4 ที่ 25 องศาเซลเซียส
- ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen) มีค่าเท่ากับ 6.8 มิลลิกรัมต่อลิตร
- บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) มีค่าเท่ากับ 1.6 มิลลิกรัมต่อลิตร
- แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 540 อี.พี.เอ็น.ต่อ 100 มิลลิลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 9 มิลลิกรัมต่อลิตร
- น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัมต่อลิตร

สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 เดือนสิงหาคม 2566 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ยกเว้นของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) และน้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) ไม่มีมาตรฐานกำหนด

### ● จุดที่ 3 ห้วยใหญ่

- ความเป็นกรด – ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.5 ที่ 25 องศาเซลเซียส
- ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen) มีค่าเท่ากับ 6.2 มิลลิกรัมต่อลิตร
- บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) มีค่าเท่ากับ 2.0 มิลลิกรัมต่อลิตร
- แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 1,600 เอ็ม.พี.เอ็น. ต่อ 100 มิลลิตร
- ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) มีค่าเท่ากับ 262 มิลลิกรัมต่อลิตร
- น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัมต่อลิตร

สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 เดือนสิงหาคม 2566 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ยกเว้นของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) และน้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) ไม่มีมาตรฐานกำหนด

### ตารางที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองท่านาว (ด้านทิศเหนือของพื้นที่โครงการ)	16 ส.ค 66	7.6	1.8	6.2	<1	190	920
คลองท่านาว (ด้านทิศใต้ของพื้นที่โครงการ)	16 ส.ค 66	7.4	1.6	6.8	<1	9	540
ห้วยใหญ่	16 ส.ค 66	7.5	2.0	6.2	<1	262	1,600
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	-	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	≥6.0	-	-	≤ 1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	≥4.0	-	-	≤ 4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	≥4.0	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

หมายเหตุ : \* ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรค ตามปกติก่อน 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิต



ระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดย  
ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและ  
กีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดย  
ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดย  
ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

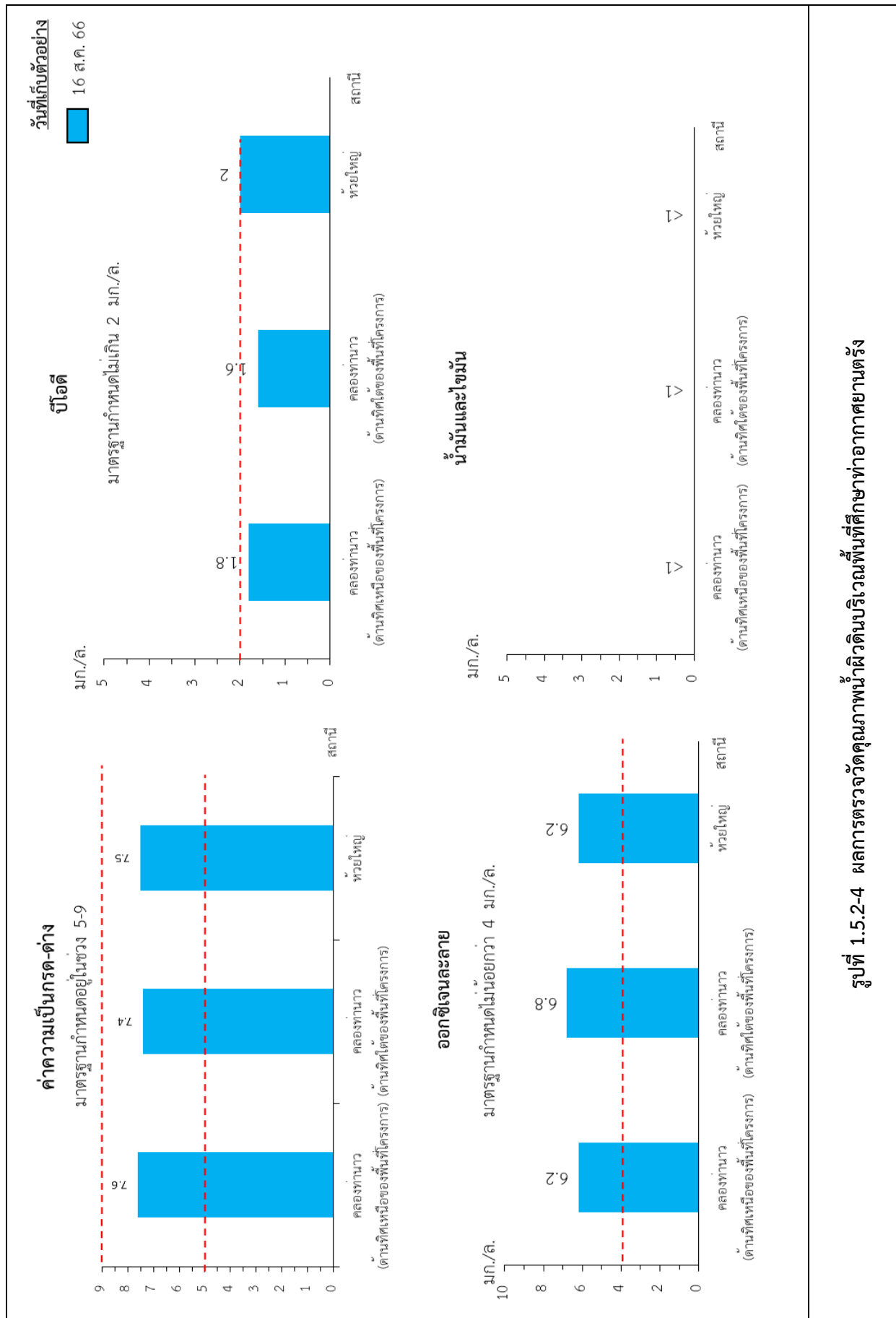
ธ' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

NS หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

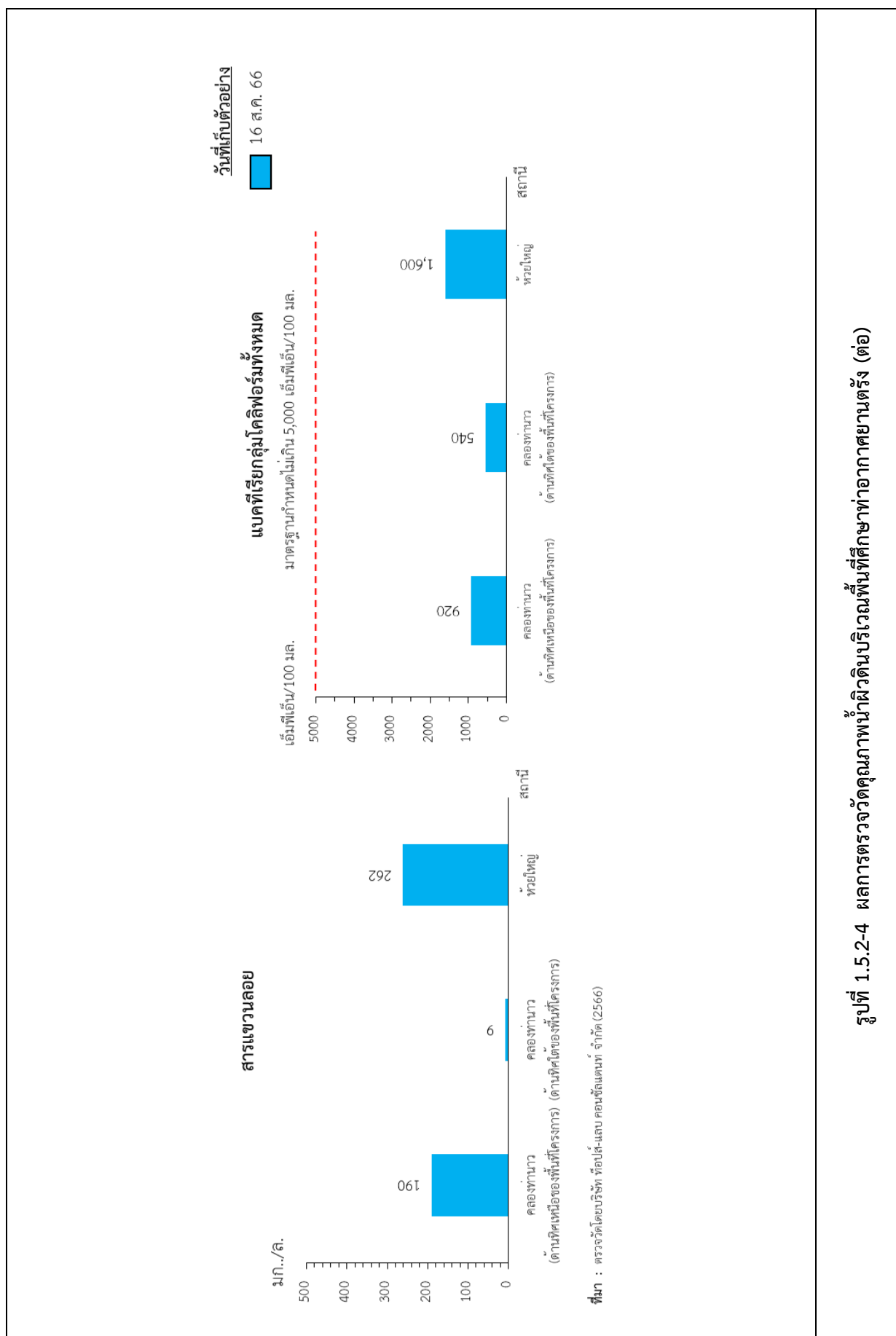
$\leq$  หมายถึง มีค่าไม่เกิน  $\geq$  หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า  $<$  หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

' หมายถึง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

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



รูปที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง



## (2.2) คุณภาพน้ำทิ้ง

การตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ของโครงการทำอาภาศยานตรัง ดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง จำนวน 2 บริเวณ ได้แก่ จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) และจุดที่ 2 น้ำทิ้งจาก อาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) ตรวจวัดเมื่อวันที่ 16 เดือนสิงหาคม 2566 ผลการตรวจวัด สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-5 และรูปที่ 1.5.2-5 โดยมีรายละเอียดดังนี้

**น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย)** พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่า เท่ากับ 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 มีค่า น้อยกว่า 1 มก./ล.

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากร ธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า อาคารที่ พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง มีขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,050 ตร.ม. โดยมีขนาดใกล้เคียงกับอาคารประเภท ค ซึ่งมี ลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ หรือของเอกชน ที่มีพื้นที่ใช้สอย รวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม. พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งส่วน ใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนด ยกเว้นค่าสารแขวนลอย บริเวณ จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพัก เจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด) ที่มีค่าเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

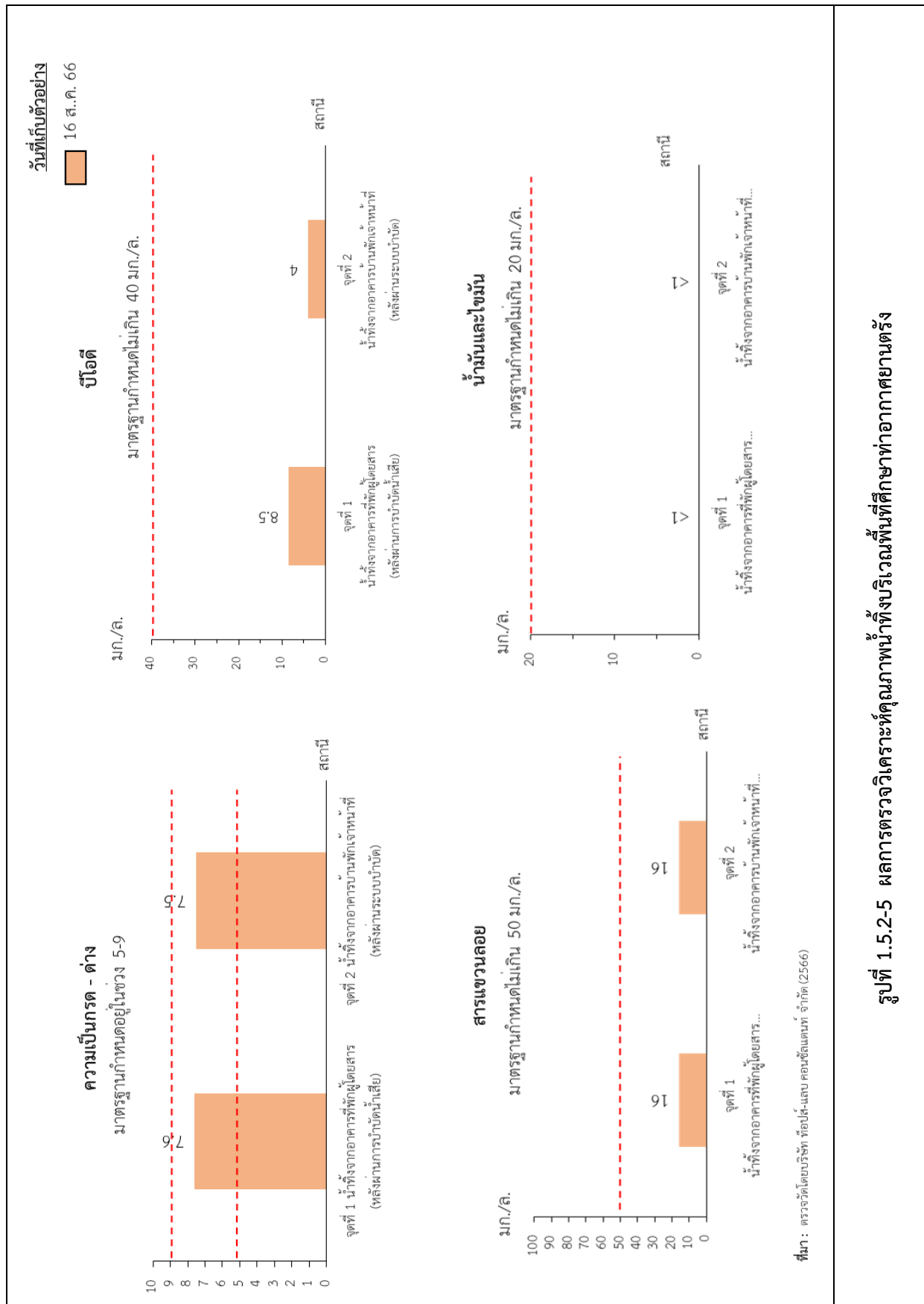
ตารางที่ 1.5.2-5 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	16 ส.ค. 66	7.6	8.5	16	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	16 ส.ค. 66	7.5	4.0	16	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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

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



## 1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

### (1) คุณภาพอากาศ

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

### (2) ระดับเสียง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ผลการตรวจวัดในปี 2555 , 2558 , 2562-2565 รวมทั้งผลการตรวจวัดโครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ 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 และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ผลการตรวจวัดในปี 2555 , 2558 , 2562-2565 รวมทั้งผลการตรวจวัดโครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ 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 และการเกษตรกรรม

### (4) คุณภาพน้ำทิ้ง

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

ในปี 2566 ดังตารางที่ 1.6-4 และรูปที่ 1.6-4 พบว่า ดัชนีส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นค่าบีโอดี บริเวณ  
 จุดที่ 2 นำทั้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ที่มีค่าเกินกว่ามาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานกระบี่ในปี 2563-2566

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนได ออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	มิ.ย. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.085	2.4
	ต.ค. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.225	1.56
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.055	0.029	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.029	0.016	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.041	0.025	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.03	0.017	-	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	0.058	0.031	-	-
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	0.032	0.013	-	-
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	มิ.ย. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.123	6.53
	ต.ค. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.167	0.94
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.057	0.028	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.027	0.015	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.038	0.02	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.031	0.016	-	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	0.066	0.037	-	-
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	0.034	0.017	-	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	มิ.ย. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.123	9.96
	ต.ค. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.16	7.74
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.038	0.019	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.028	0.014	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.035	0.018	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.03	0.018	-	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	0.055	0.029	-	-
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	0.025	0.013	-	-
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง	มิ.ย. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.217	3.09
	ต.ค. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.202	6.58
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.029	0.017	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.028	0.016	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.033	0.018	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.03	0.018	-	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	0.046	0.02	-	-
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	0.026	0.014	-	-

### 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 <sup>1/</sup>	-	-	0.141	8.59
	ต.ค. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.07	13.4
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.041	0.017	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.028	0.013	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.041	0.025	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.028	0.014	-	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	0.071	0.048	-	-
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	0.027	0.014	-	-
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*	34.2***	0.32****

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี  
 ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2565)

<sup>2/</sup>ตรวจวัดโดยบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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

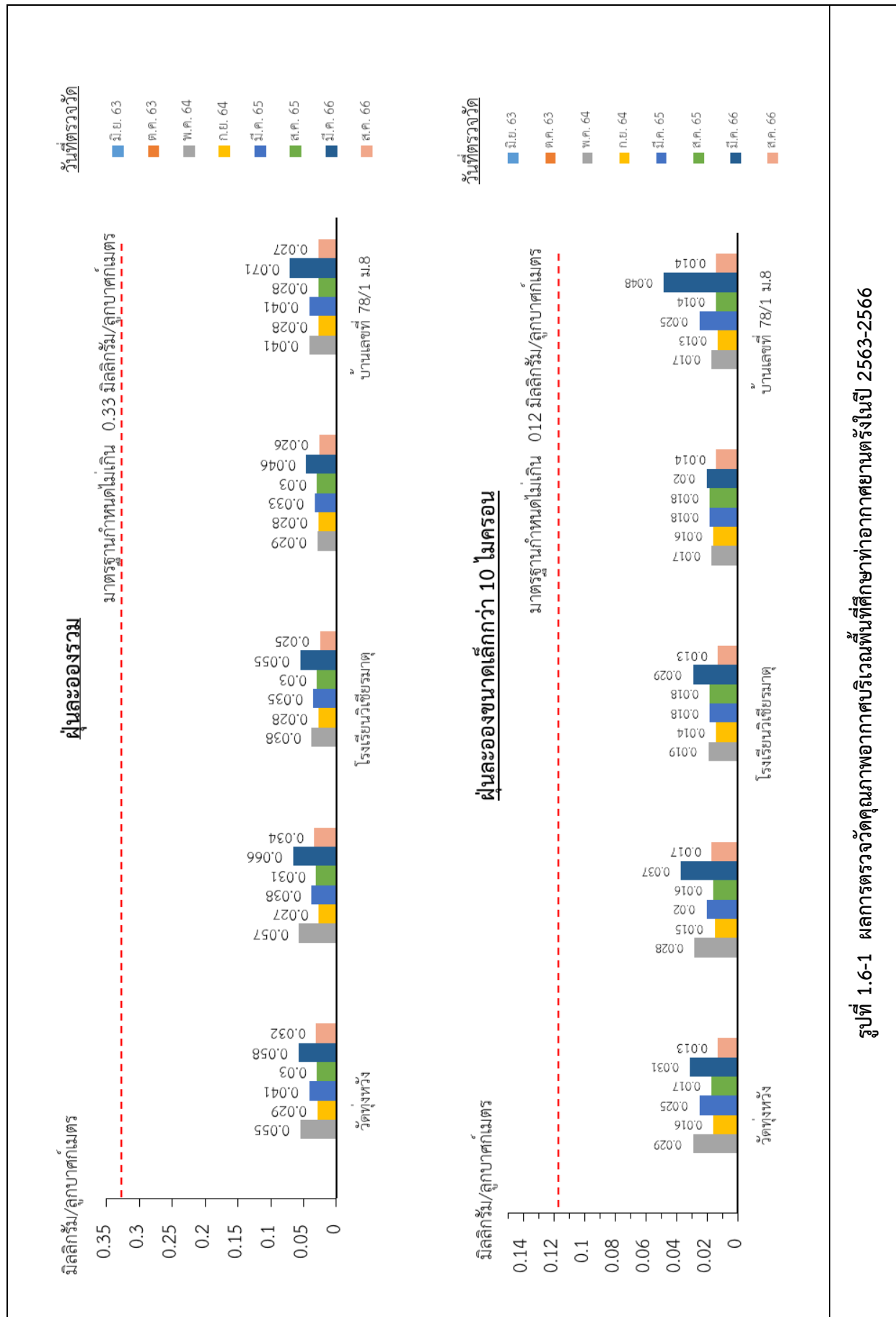
\*\*ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 (พ.ศ.2544) ออกตามความพระราชบัญญัติและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง  
 กำหนดมาตรฐาน ค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปเป็นเวลา 1 ชั่วโมง

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

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

- หมายถึง ไม่มีผลตรวจวัด





ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 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 <sup>1/</sup>	55.6	61.4	89.4	-	-	-	-
	ส.ค.60 <sup>1/</sup>	56.1	61.9	74.5	-	-	-	-
	มี.ย.62 <sup>1/</sup>	55.6	88.0	60.1	-	-	-	-
	มี.ย.62 <sup>1/</sup>	54.0	90.3	58.1	-	-	-	-
	มี.ย.63 <sup>1/</sup>	61.2	67.0	103.6	51.3	-	-	92.0
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	68.6	73.7	113.4	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	58.8	62.8	97.0	49.4	9.3	9.3	32.9
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	55.9	59.8	92.4	48.9	8.3	5.9	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	55.5	59.2	94.1	46.2	8.5	7.2	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	50.4	58.2	79.2	42	9.6	9.7	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	55.3	62.3	88.8	48.8	8.3	9.3	-
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	49.47	53.44	77.83	41.87	6.47	8.00	23.80
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	มี.ค.60 <sup>1/</sup>	53.8	59.8	87.4	-	-	-	-
	ส.ค.60 <sup>1/</sup>	51.4	57.6	71.5	-	-	-	-
	มี.ย.62 <sup>1/</sup>	60.6	87.7	64.5	-	-	-	-
	มี.ย.62 <sup>1/</sup>	58.1	86.0	62.7	-	-	-	-
	มี.ย.63 <sup>1/</sup>	69.2	63.6	107.0	53.8	-	-	65.6
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	64.0	73.1	94.5	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	55.8	59.2	90.0	46.3	8.9	9.6	28.6
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	56	59.5	98.8	48.2	7.7	6.4	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	52.5	57.3	98.5	44.8	8.8	7.4	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	59.8	62.3	92.8	50.1	9.9	9.5	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	55.1	60.1	87.4	48	9.2	9.9	-
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	53.97	58.10	87.30	43.93	7.16	8.69	27.43

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 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	
บริเวณบ้านพักครู โรงเรียนวิเชียรมาตุ	มี.ค.60 <sup>1/</sup>	48.7	55.2	83.2	-	-	-	-
	ส.ค.60 <sup>1/</sup>	53.4	60	72.4	-	-	-	-
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	55.8	90.3	60.7	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	58.3	86.2	64.1	-	-	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	52.9	57.2	81.3	-	-	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	49.9	54.4	83.1	-	-	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	59.1	62.3	93.0	-	-	-	40.7
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	49.9	53.5	77.7	-	-	-	14.2
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	51.77	58.93	83.43	-	-	-	23.57
โรงเรียนมิตรภาพ 31	มี.ค.60 <sup>1/</sup>	65.6	60.8	89.1	-	-	-	-
	ส.ค.60 <sup>1/</sup>	58.5	64.8	79.7	-	-	-	-
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	55.4	86.3	59.9	-	-	-	-
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	57.2	92.0	62.4	-	-	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	51.8	56.9	79.7	-	-	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	46.4	51.2	87.5	-	-	-	--
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	59.9	62.7	87.9	-	-	-	29.6
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	47.1	50.4	79	-	-	-	15.0
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	50.60	54.63	88.67	-	-	-	31.30

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 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	
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	64.0	66.6	99.7	52.0	-	-	93.9
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	62.6	67.4	95.8	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	56.3	60.2	97.0	46.7	9.0	10.0	30.4
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	54.5	59.5	98.2	47.8	8.1	5.6	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	53.3	57.7	99.4	45.4	8.4	7.5	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	59.9	62.7	93.9	-	-	-	40.6
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	50.1	54.4	81.1	44.2	9.1	9.9	-
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	57.14	60.71	47.27	47.27	8.64	9.60	-
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	66.1	67.9	109.8	45.0	-	-	95.7
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	62.8	96.5	96.3	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>2/</sup>	52.8	56.8	90.4	45.4	9.8	9.5	37.5
	ก.ย. 64 <sup>2/</sup>	52.3	57.6	79.7	445.3	7.6	6.7	-
	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	66.7	68.1	99.6	52.1	-	-	94.7
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	57.5	64.1	92.1	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	57.3	61.9	93.5	49.1	9.7	9.7	37.7
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	57.9	61.9	99.8	50.3	8.4	7.4	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	56.7	61.3	95	50.1	8.9	8.3	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	55.6	59.6	88.3	46.7	9.9	9.9	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	51	55.2	79.3	44.9	7.6	6.2	-
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	46.16	51.77	78.80	40.10	6.99	5.60	-

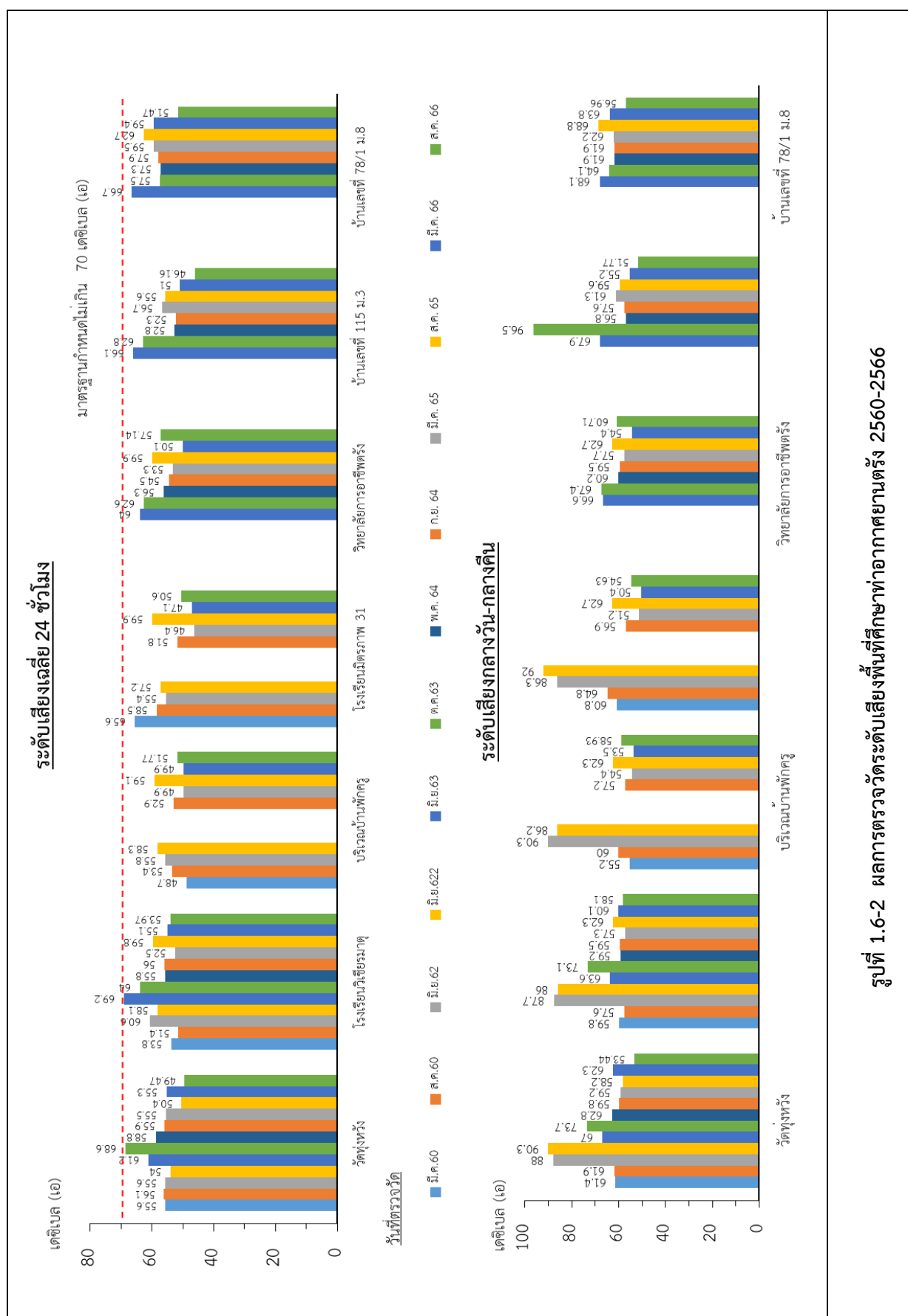
ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 2560-2566 (ต่อ)

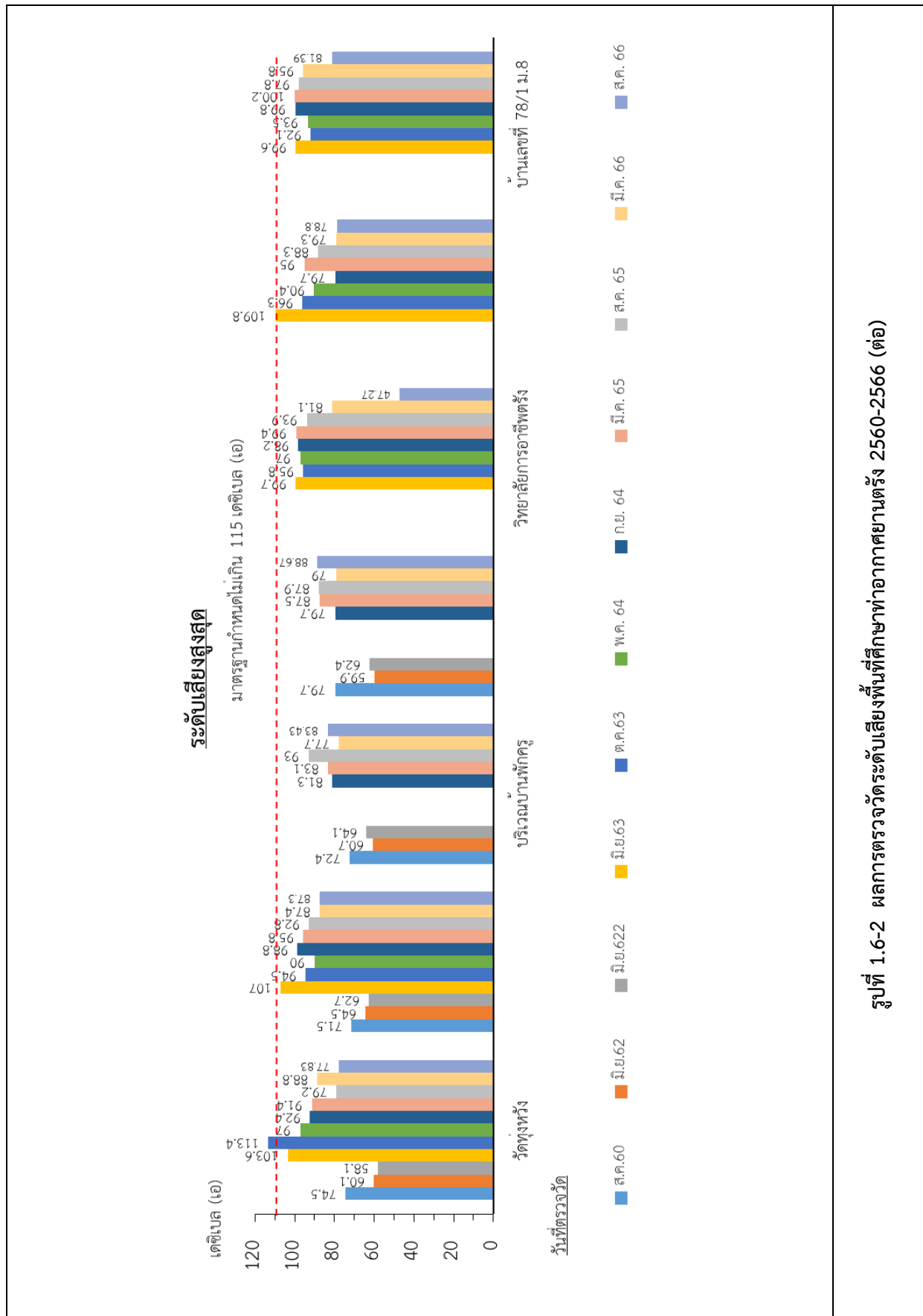
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	66.7	68.1	99.6	-	-	-	-
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	57.5	64.1	92.1	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	57.3	61.9	93.5	-	-	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	57.9	61.9	99.8	-	-	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	59.5	62.2	100.2	50.7	6.8	8.7	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	62.7	68.8	97.8	55.6	9.9	9.9	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	59.4	63.8	95.8	52.5	8.6	5.8	-
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	51.47	56.96	81.39	44.64	7.56	6.11	-
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**		-

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2565)

<sup>2/</sup>ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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





ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 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.)
คลองควนปลิง บริเวณเหนือพื้นที่ โครงการ	มี.ค.60 <sup>1/</sup>	7.3	6.9	<1	23.6	<2	3300	130
	ส.ค.60 <sup>1/</sup>	7.3	6	<2	11	2	17	490
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	8	9.2	2.1	3	<1	5500	240
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.6	5.8	2.7	9	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.3	2.5	6.0	<1	<3	430	280
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.9	6.0	1.9	<1	4	540	240
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	8.0	-	1.6	<1	18	920	540
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	8.2	1.9	<1	3	<1	920	8.2
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.0	-	1.5	8	<1	430	240
คลองควนปลิง บริเวณใต้พื้นที่ โครงการ	มี.ค.60 <sup>1/</sup>	8	6.2	1	180	<2	1700	230
	ส.ค.60 <sup>1/</sup>	7.1	8.5	<2	21	<2	490	3300
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	8	8.8	1.8	6	<1	5500	39
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.3	7.4	3.7	88	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.4	2.2	6.6	<1	6	210	140
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.2	6.6	2.0	<1	5	920	540
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.6	-	1.8	<1	14	1600	920
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	8	2	1	4	<1	920	8
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.5	-	1.4	9	<1	540	430



ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 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.)
คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	มี.ค.60 <sup>1/</sup>	7.3	6.9	2	8.4	<2	1900	46
	ส.ค.60 <sup>1/</sup>	7.1	9.2	<2	14	2	4	350
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	8.1	8.3	2.1	18	<1	5500	280
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.3	8.2	1.2	85	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.5	1.8	7.1	<1	31	350	220
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	8.4	7.1	2.0	<1	3	920	540
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.9	-	2	<1	44	5500	1600
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.4	1.8	<1	8	<1	540	920
คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.4	-	1.6	140	<1	920	430
	มี.ค.60 <sup>1/</sup>	7.4	6.9	1	13.2	<2	70	17
	ส.ค.60 <sup>1/</sup>	7.2	9.8	<2	14	<2	4	49
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	8.4	7.6	2.5	32	<1	5500	79
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.3	8.3	1.5	89	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.4	2.1	6.8	<1	70	350	180
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	8	6.8	1.7	<1	24	350	170
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	8	-	1.8	<1	40	1600	920
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	8.2	1.6	<1	3	<1	920	8.2
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.0	-	2.0	140	<1	1600	430

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 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.)
จุดระบายน้ำออกจากโครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	มี.ค.60 <sup>1/</sup>	7.1	5.7	2	22.4	<2	240	790
	ส.ค.60 <sup>1/</sup>	6.7	6.8	2	6	2	<1.8	170
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.8	4.2	10.2	38	<1	79	<1.8
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.6	9	1.3	5	<1	120	33
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.4	3.1	5.6	<1	45	280	170
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.6	5.6	1.6	<1	25	210	110
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.6	-	1.4	<1	37	920	350
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง
คลองท่านาวด้านทิศเหนือพื้นที่โครงการ	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.0	-	1.9	12	<1	1,600	920
	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	7.5	5	<1	5.2	<1	7.3	-
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	6.70	5.8	<1	17.2	3	68	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	7.6	6.8	2.9	20	<1	1,600	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.2	1.8	7.6	<1	<3	280	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.8	6.8	1.9	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.8	8.1	1.3	<1	5	1600	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.9	7	1.6	<1	<3	-	540
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.6	6.2	1.8	190	<1	-	920

## ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 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 ด้านทิศใต้พื้นที่ โครงการ	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	7.1	3	4	27.8	1	17	-
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	6.7	5.6	<1	9.4	2	33	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	7.5	7.6	1.8	4	<1	280	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.3	1.9	7.5	<1	5	920	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.9	7	2.0	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.8	8.2	1.2	<1	5	920	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	8	7.4	1.2	<1	<3	-	430
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.4	6.8	1.6	9	<1	-	540
ห้วยใหญ่ ห้วยใหญ่	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	7.3	5	1	227	<1	490	-
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	6.6	5.6	<1	207	2	400	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	7.5	7.0	2.0	392	<1	350	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.4	2.4	6.2	<1	396	1,600	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.9	6.7	1.8	<1	340	220	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.9	8	1.4	<1	131	1,600	-
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.8	6	2	<1	45	-	920
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.5	6.2	2.0	262	<1	-	1,600
ค่ามาตรฐาน		5-9	≥4.0	≤2.0	NS	NS	≤20,000	≤4,000

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2565)

<sup>2/</sup>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) 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) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

ธ' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

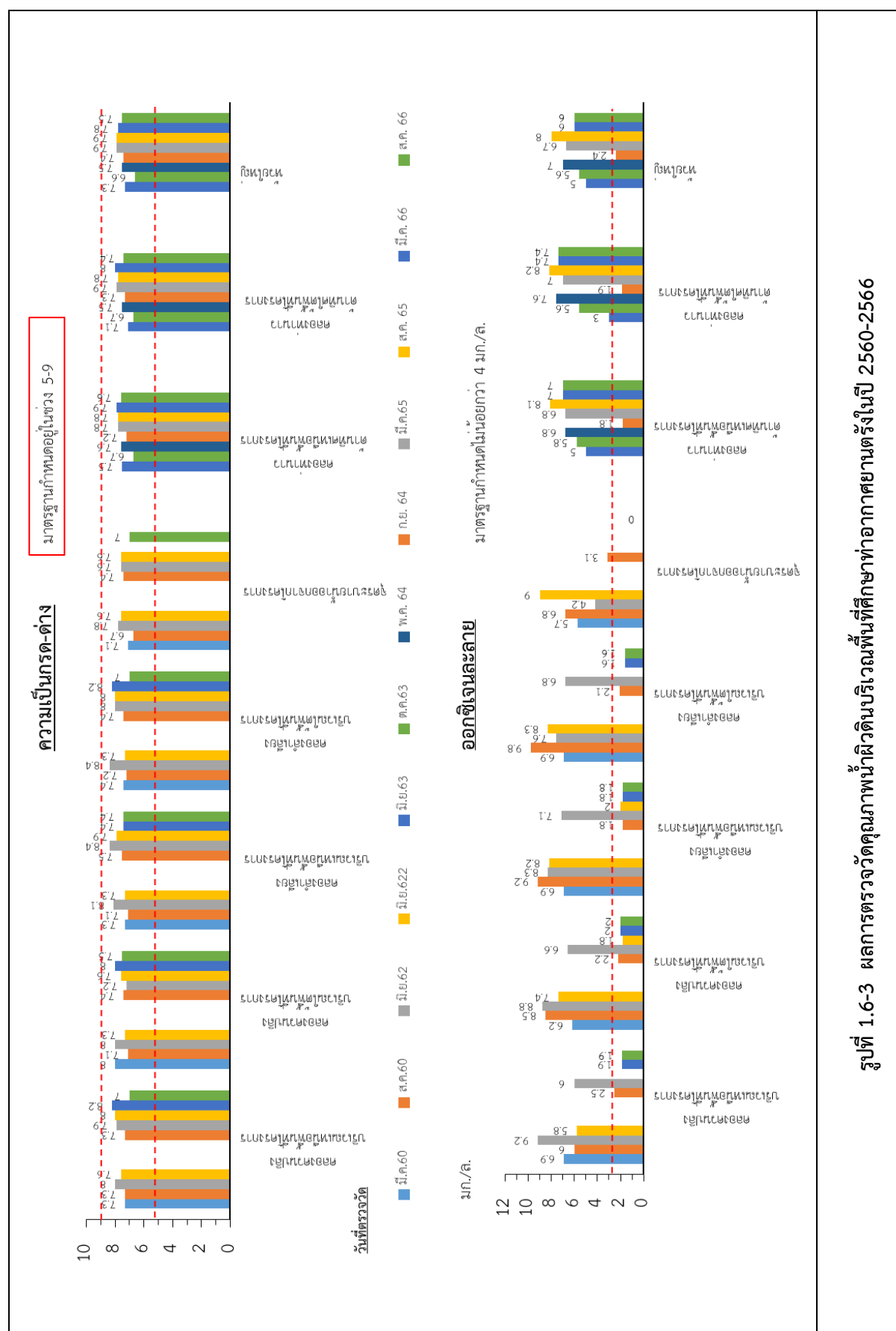
≥ หมายถึง มีค่าไม่เกิน

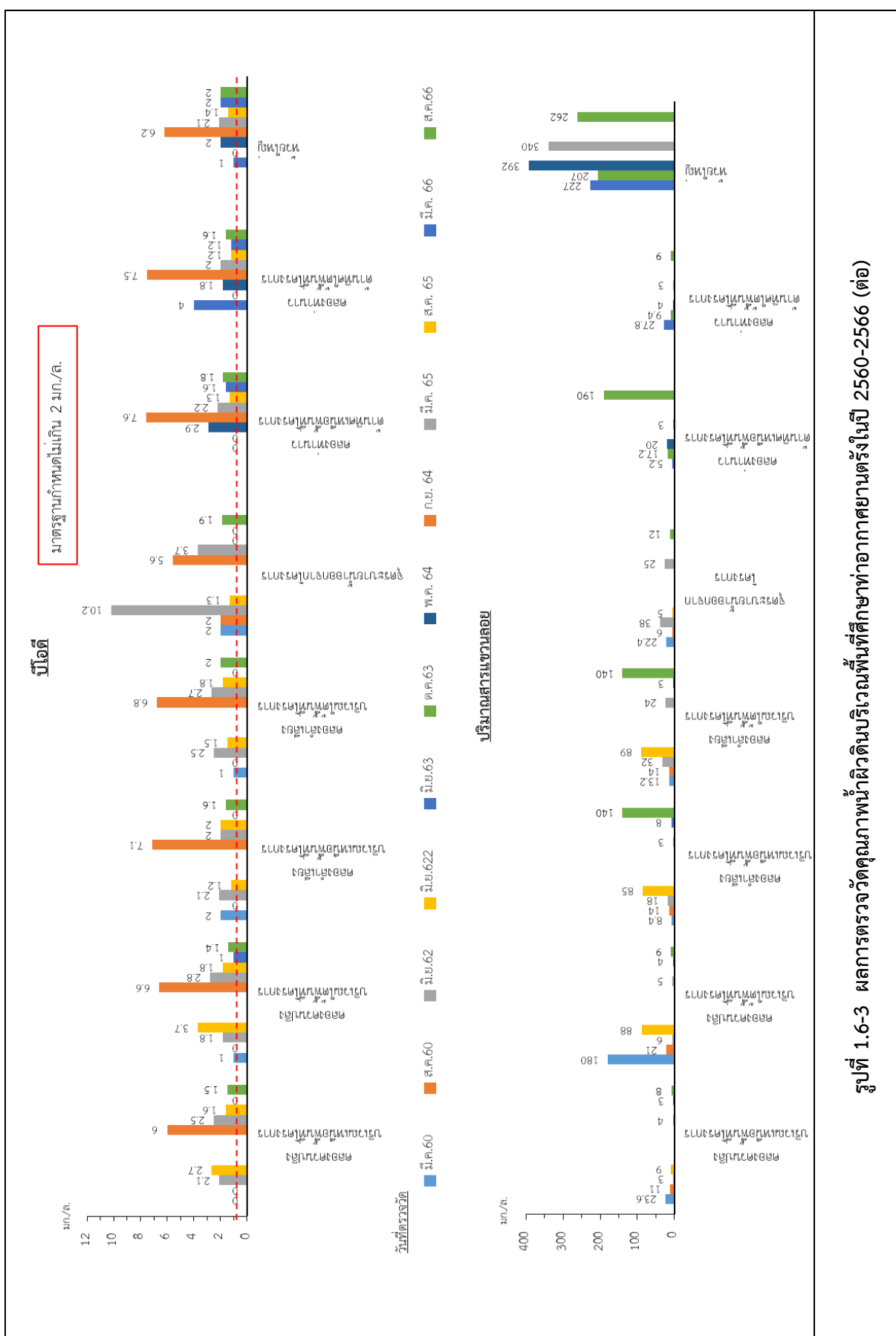
≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า

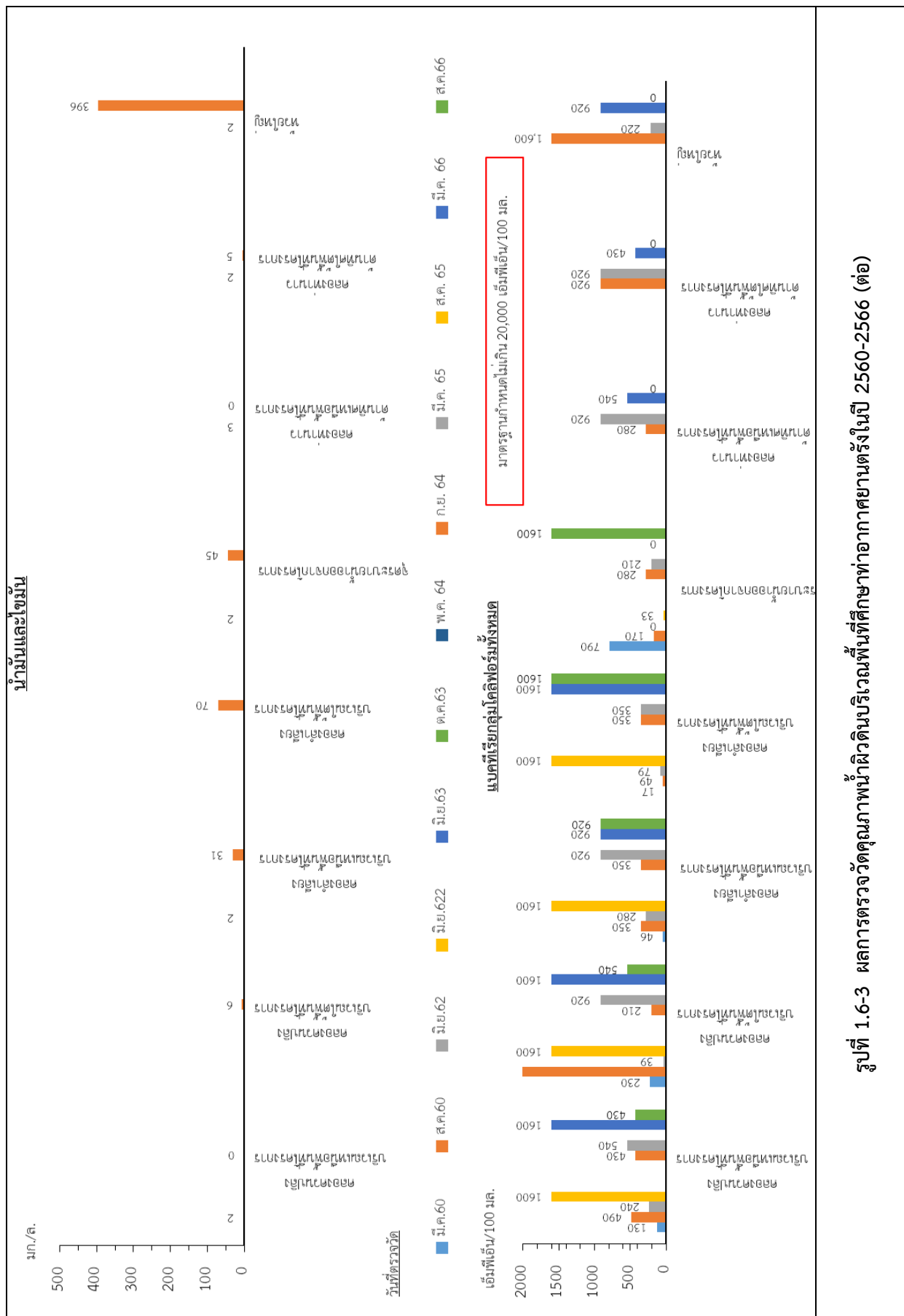
' หมายถึง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

NS หมายถึง ไม่มีค่ามาตรฐาน











ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2560-2566

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ อาคารที่พัก ผู้โดยสาร	มี.ค.60 <sup>1/</sup>	7.3	14	11.4	3
	ส.ค.60 <sup>1/</sup>	7.1	12	25.9	3
	มี.ค.62 <sup>1/</sup>	8.4	12.2	63	1
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.8	18.5	34	<1
	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	7.1	43	23.3	3
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	7.3	4	36.0	<1
	พ.ค.64 <sup>1/</sup>	7.8	4.2	6	<1
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.1	9.2	9	<1
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.7	4.2	15	<1
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.5	6.8	<5	<1
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.9	9.9	8	<1
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.6	8.5	16	<1
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ บ้านพักเจ้าหน้าที่	มี.ค.60 <sup>1/</sup>	7	9	26	<2
	ส.ค.60 <sup>1/</sup>	7.1	17	11	<2
	มี.ค.62 <sup>2/</sup>	7.9	13.1	14	<1
	มิ.ย.62 <sup>2/</sup>	7.8	4.1	13	<1
	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	7.1	31	42.4	3
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	7.4	5	54.9	<1
	พ.ค.64 <sup>1/</sup>	7.9	8.5	10	<1
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.8	6.6	6	<1
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.7	5.1	5	<1
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	8	7.6	99	<1
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.9	10.7	80	<1
	ส.ค. 66 <sup>2/</sup>	7.5	4.0	16	<1
มาตรฐานอาคารประเภท ค*		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2565)

<sup>2/</sup>ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2566)

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

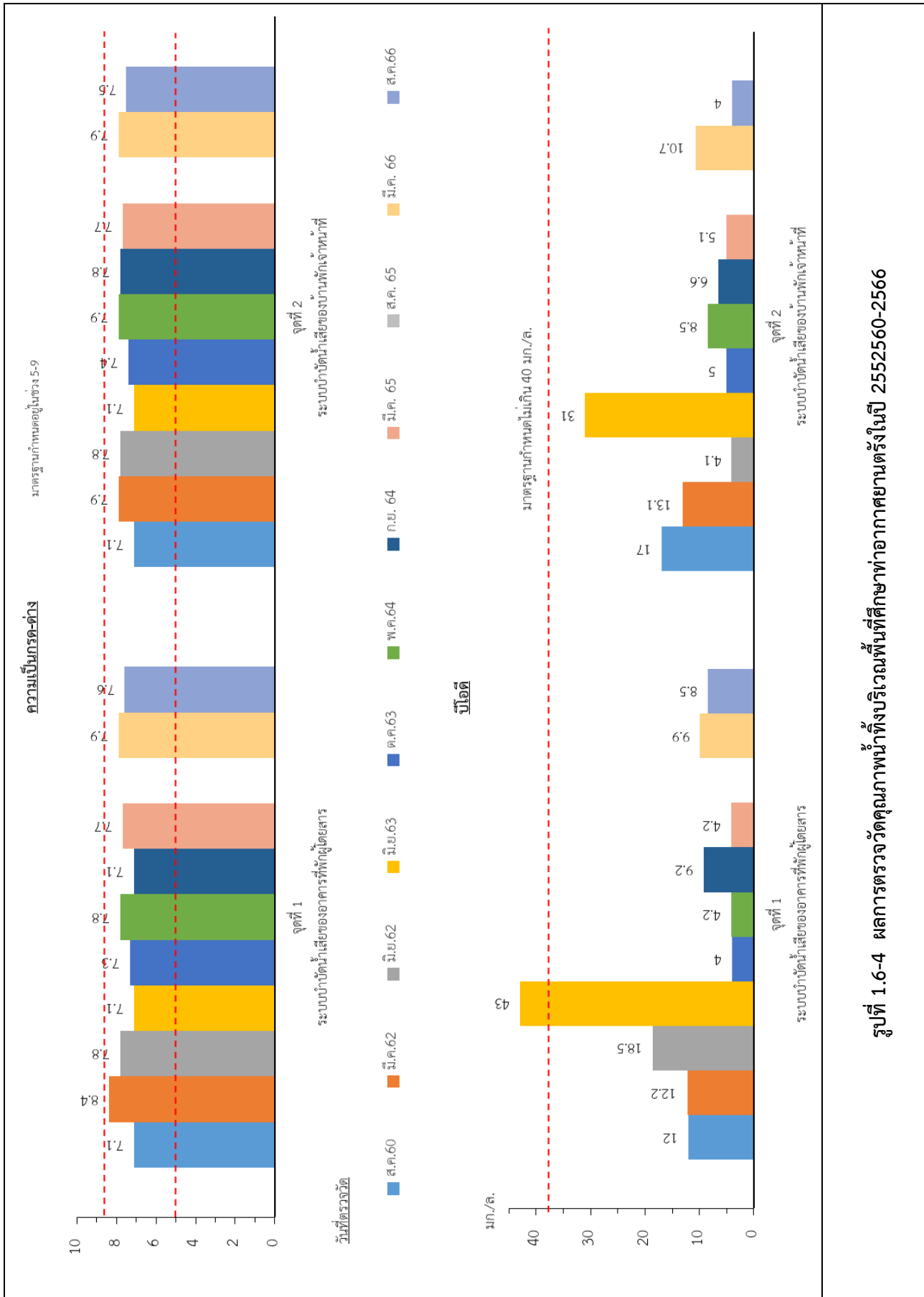
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

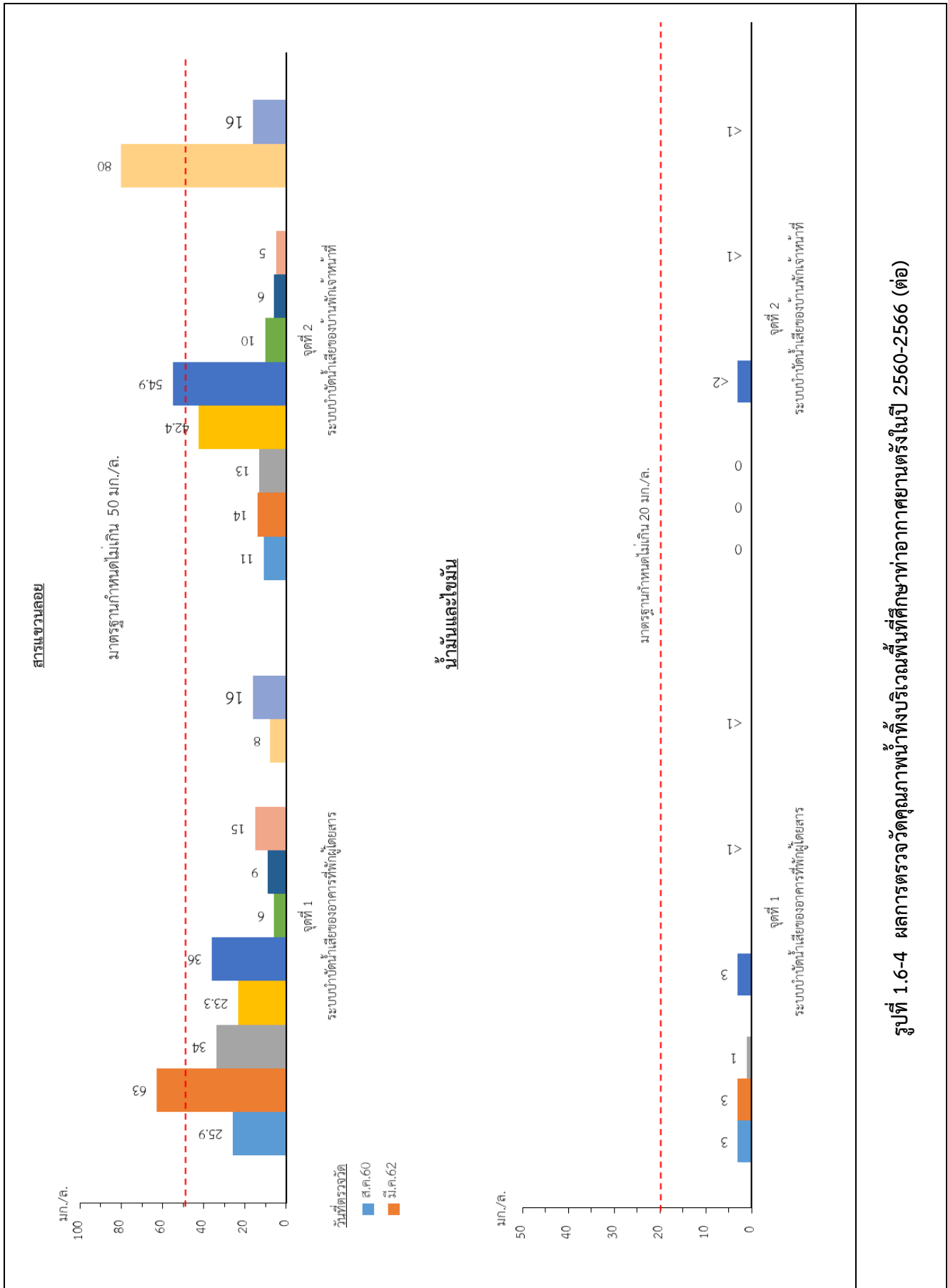
> หมายถึง มีค่ามากกว่า

≤

หมายถึง มีค่าไม่เกิน

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า





## 1.7 การติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยการสำรวจความคิดเห็น

กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่รอบทำอาภาศยานตรัง โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นผู้นำชุมชนและครัวเรือนที่อยู่ในชุมชนที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 6 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านทุ่งหวัง ชุมชนบ้านโคกพลา ชุมชนบ้านหัวทางวัง 26 ชุมชนบ้านนาป้อ ชุมชนบ้านไชนุน ชุมชนบ้านหนองกก และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 3 แห่ง คือ โรงเรียนวิเชียรมาตุ โรงเรียนมิตรภาพที่ 31 และโรงเรียนนาป้อ โดยทำการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามเป็นเครื่องมือประกอบการสัมภาษณ์ เพื่อให้ประชาชนบริเวณใกล้เคียงทำอาภาศยานได้ร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะหรือข้อสงสัยต่อโครงการ โดยเข้าทำการสำรวจความคิดเห็นในวันพฤหัสบดีที่ 17 สิงหาคม 2566 ดังแสดงในรูปที่ 1.7-1 ถึง รูปที่ 1.7-2 มีผลการสำรวจความคิดเห็นต่อโครงการ ดังนี้

### 1) ผลการสำรวจความคิดเห็นผู้นำชุมชน

#### (1) ชุมชนบ้านทุ่งหวัง

##### ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ช่วยกำนันตำบลควนปริง เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 5 ปี ปัจจุบันอายุ 50 ปี นับถือศาสนาอิสลาม จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

##### ข้อมูลชุมชน

ชุมชนบ้านทุ่งหวัง ลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาอิสลาม ในชุมชนมีประชากร 500 คน 150ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพหลักส่วนใหญ่ทำเกษตรกรรม (สวนยางและสวนปาล์ม) ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ มีรายได้ที่แน่นอนและเพียงพอต่อการครองชีพ ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน และกลุ่มพัฒนาฝีมือแม่บ้าน ในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

##### ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนใช้น้ำประปาในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุลงใน การบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำ สาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีรถขยะจากองค์การบริหารส่วนตำบลควนปริงมาจัดเก็บ 7 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณสุข

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนเคยเจ็บป่วยด้วยโรคผิวหนัง/โรคภูมิแพ้ และโรคเกี่ยวกับทางเดินอาหาร และเมื่อเจ็บป่วยส่วนใหญ่จะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรังและซื้อยากินเอง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวนจากทำอาภาศยานในระดับปานกลาง

### ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ชุมชนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากป้ายประกาศเอกสาร/แผ่นพับ และเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลใด ๆ และคาดว่าชุมชนไม่ได้รับผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เนื่องจากทำอาภาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรองรับ

### ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า เสียงของเครื่องบินพาณิชย์และของเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกรบกวนไม่ได้รบกวนชุมชน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยจากที่เดิม

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น มีแหล่งงานทำมากขึ้น และทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

## **(2) ชุมชนบ้านโคกพลา**

### ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า กำนันตำบลควนปรัง เป็นเพศชายดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 13 ปี ปัจจุบันอายุ 59 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

### ข้อมูลชุมชน

ชุมชนบ้านโคกพลา มีลักษณะเป็นชุมชนเมือง ถูกรองกรรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด และ น.ส.3 ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาพุทธ ในชุมชนมีประชากร 1,200 คน 550 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพหลักส่วนใหญ่ทำเกษตรกรรม (สวนยางและสวนปาล์ม) ประกอบอาชีพเสริมโดยการค้าขาย ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ มีรายได้ที่แน่นอนและเพียงพอต่อการครองชีพ

### ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนใช้น้ำประปาในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจลงใน การบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำ สาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากเทศบาลตำบลโคกพลาจัดเก็บ 7 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณสุข

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนเคยเจ็บป่วยด้วยโรคผิวหนัง/โรคภูมิแพ้ และโรคเกี่ยวกับทางเดินอาหาร และเมื่อเจ็บป่วยส่วนใหญ่จะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ไม่มี

### ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ชุมชนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากเอกสาร/แผ่นพับ และเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน ในภาพรวมคาดว่าชุมชนไม่ได้รับผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ และไม่มีข้อห่วงกังวลใด ๆ เนื่องจากทำอาภาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรองรับ

### ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า เสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รับกวนชุมชน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยจากที่เดิม

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น มีแหล่งงานทำมากขึ้น ทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น และทำให้คมนาคมสะดวกขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

### **(3) ชุมชนบ้านหัวทางวัง 26**

#### ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านหัวทางวัง 26 เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 2 ปี ปัจจุบันอายุ 40 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับประถมศึกษาและเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

#### ข้อมูลชุมชน

ชุมชนหัวทางวัง 26 มีลักษณะชุมชนเมือง ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาพุทธ ในชุมชนมีประชากร 700 คน 180 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพหลักส่วนใหญ่ทำการเกษตร (สวนยาง) และมีอาชีพเสริมโดยการค้าขาย มีรายได้ที่ไม่แน่นอน แต่เพียงพอต่อการครองชีพและไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน ในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

#### ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจู่ใช้ในการบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำสาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากสำนักงานเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บ 7 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนมีการเจ็บป่วยด้วยโรคผิวหนังและโรคภูมิแพ้ โรคเกี่ยวกับทางเดินอาหาร ส่วนใหญ่เมื่อเจ็บป่วยจะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ชุมชนได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวนและความสั่นสะเทือนจากทำอาภาศยาน และแหล่งที่อยู่อาศัยในชุมชนในระดับน้อย

### ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ชุมชนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากป้ายประกาศเอกสาร/แผ่นพับ และเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน ในภาพรวมคาดว่าชุมชนไม่ได้รับผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ และไม่มีข้อห่วงกังวลใด ๆ เนื่องจากทำอาภาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรองรับ

### ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

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

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ราคาที่ดินสูง และมีแหล่งงานทำมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

## **(4) ชุมชนบ้านนาป้อ**

### ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านนาป้อ เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 15 ปี ปัจจุบันอายุ 49 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

### ข้อมูลชุมชน

ชุมชนบ้านนาป้อ มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด น.ส.3 ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาอิสลาม ในชุมชนมีประชากร 1,300 คน 300 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่รับจ้างเป็นอาชีพหลัก มีอาชีพเสริมโดยการค้าขาย ซึ่งมีรายได้ไม่แน่นอน แต่เพียงพอต่อการครองชีพและไม่มีปัญหาการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ และกลุ่มกองทุนหมู่บ้าน ในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

### ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุถังในการบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำสาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากองค์การบริหารส่วนตำบลควนปรังมาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณสุข

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนส่วนใหญ่เมื่อเจ็บป่วยจะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ในชุมชนได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละอองและเสียงดังรบกวนจากยานพาหนะที่สัญจรผ่านในระดับน้อย

### ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ชุมชนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากเอกสาร/แผ่นพับ และเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน

### ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

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

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น มีแหล่งงานทำและราคาที่ดินสูงขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

## **(5) ชุมชนบ้านไชนุน**

### ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านไชนุน เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 4 ปี ปัจจุบันอายุ 44 ปี นับถือศาสนาอิสลาม จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

### ข้อมูลชุมชน

ชุมชนบ้านไชนุน มีลักษณะชุมชนเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาอิสลาม ในชุมชนมีประชากร 750 คน 167 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพหลักส่วนใหญ่ทำเกษตรกรรม (ทำสวน) ประกอบอาชีพเสริมโดยการรับจ้าง ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ เนื่องจากมีรายได้ที่แน่นอนและเพียงพอต่อการครองชีพ ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน ในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

### ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนใช้น้ำประปาในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจลงใน การบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำ สาธารณะโดยตรง ด้านการจัดขยะจะมีขยะจากองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านควนมาจัดเก็บ 7 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนส่วนใหญ่เมื่อเจ็บป่วยจะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ชุมชนได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละอองและเสียงดังรบกวนจากทำอาภาศยานในระดับมาก



### ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ชุมชนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากเอกสาร/แผ่นพับ และจากเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยานในภาพรวมคาดว่าชุมชนไม่ได้รับผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ และไม่มีข้อห่วงกังวลใด ๆ เนื่องจากทำอาภาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรองรับ

### ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า รู้สึกว่าเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยเสียงรบกวนจากอาภาศยานขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รบกวนชุมชน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยจากเดิม

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น และมีแหล่งงานทำเพิ่มมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

## **(6) ชุมชนบ้านหนองกก**

### ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านหนองกก เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 2 ปี ปัจจุบันอายุ 39 ปี นับถือศาสนาพุทธ ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับปริญญาตรีและเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

### ข้อมูลชุมชน

ชุมชนบ้านหนองกก มีลักษณะชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด และ น.ส.3 ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาพุทธ ในชุมชนมีประชากร 1,500 คน 600 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพหลักส่วนใหญ่รับจ้างเป็นหลักและมีอาชีพเสริมโดยการค้าขายมีรายได้ที่ไม่แน่นอน แต่เพียงพอต่อการครองชีพและไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน ในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

### ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจู่ถึงในการบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำสาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านควนมาจัดเก็บ 3 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า สมาชิกครัวเรือนในชุมชนส่วนใหญ่เมื่อเจ็บป่วยจะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง และซื้อยากินเอง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ชุมชนได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวนจากทำอาภาศยานในระดับมาก

### ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ชุมชนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากป้ายประกาศเอกสาร/แผ่นพับ และเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน ในภาพรวมคาดว่าชุมชนไม่ได้รับผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ และไม่มีข้อห่วงกังวลใด ๆ เนื่องจากทำอาภาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรองรับ

### ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

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

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ราคาที่ดินสูง และทำให้คมนาคมสะดวกขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

## **(7) โรงเรียนวิเชียรมาตุ (พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม)**

### ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งครูกลุ่มสาระการเรียนรู้ศิลปะปัจจุบัน อายุ 40 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับปริญญาโท

### ข้อมูลของโรงเรียน

โรงเรียนวิเชียรมาตุ เป็นโรงเรียนประจำจังหวัดตรัง สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 13 กระทรวงศึกษาธิการ เป็นโรงเรียนมัธยมศึกษาขนาดใหญ่พิเศษ เปิดสอนในระดับมัธยมศึกษาต้น ถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย มีบุคลากร ประกอบด้วย ครู/อาจารย์ นักการภารโรง ทั้งหมด 189 คน และมีนักเรียนทั้งหมด 2,682 คน 72 ห้องเรียน

### ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค ระบุว่า โรงเรียนใช้น้ำบาดาลในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุถังในการบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำขปล่องลงบริเวณท่อระบายน้ำสาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บ 5 ครั้ง/สัปดาห์ ในภาพรวมโรงเรียนไม่มีปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า เมื่อเจ็บป่วย/เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อยจะเลือกใช้บริการที่โรงพยาบาลเอกชน

ด้านสังคม ระบุว่า โดยรอบสถานศึกษาพบปัญหาด้านยาเสพติดและปัญหาการมั่วสุมของวัยรุ่น

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า โรงเรียนได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง ด้านเสียงดังรบกวน ด้านการจราจรติดขัดในระดับปานกลาง และปัญหาด้านความสิ้นสะอาด ในระดับน้อยซึ่งปัญหาเกิดจากการพัฒนาทำอาภาศยานตรัง

### ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

การรับทราบข้อมูล พบว่า ทางโรงเรียนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากหน่วยงานราชการ  
ด้านผลกระทบจากการพัฒนา พบว่า ในระยะก่อสร้างได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน  
การจราจรติดขัด และด้านความสั่นสะเทือนจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างของทำอาภาศยานเข้า-ออกใกล้โรงเรียน สำหรับระยะ  
ดำเนินการคาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบใดๆ

ด้านข้อห่วงกังวล ในระยะก่อสร้าง ระบุว่า มีข้อห่วงกังวลเรื่องโครงสร้างอาคารหากมีเครื่องจักรขนาดใหญ่เข้า  
มาใกล้บริเวณอาคารโรงเรียน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของอาคารเรียน ในระยะดำเนินการ ระบุว่า ไม่มีข้อห่วงกังวลใดๆ

### ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า รู้สึกว่าเสียง  
ไม่เปลี่ยนแปลง โดยเสียงรบกวนจากอาภาศยานขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการ  
อื่น รู้สึกว่ารบกวนขณะบินขึ้นในระดับปานกลาง ทั้งนี้ ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้ม  
ต้องการเปลี่ยนที่ตั้งของโรงเรียน

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากทำให้คมนาคม  
สะดวกขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

## **(8) โรงเรียนมิตรภาพที่ 31 (พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม)**

### ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเพศหญิง ตำแหน่งครูธุรการโรงเรียนมิตรภาพที่ 31 ปัจจุบัน  
อายุ 50 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี เป็นคนอำเภอนายง จังหวัดตรัง และย้ายตามหน่วยงานมาอยู่ที่  
อำเภอเมืองประมาณ 5 ปี

### ข้อมูลของโรงเรียน

โรงเรียนมิตรภาพที่ 31 เป็นโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาตรัง เขต 1  
กระทรวงศึกษาธิการ เปิดสอนในระดับอนุบาลถึงระดับประถมศึกษา มีบุคลากรทั้งหมด 14 คน และมีนักเรียนทั้งหมด 123 คน

### ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค ระบุว่า โรงเรียนใช้น้ำประปาภูมิภาคและน้ำบ่อน้ำตื้นในการอุปโภค ซึ่งจะมีปัญหาเรื่องน้ำ  
น้อยและขุ่นแดงน้ำบ่อ และน้ำขาดแคลนช่วงเดือนกุมภาพันธ์-เมษายนของทุกปี และซื้อน้ำดื่ม/บรรจุถังในการบริโภค ด้าน  
ไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคมีปัญหาไฟตกเป็นบางครั้ง ด้านการระบายน้ำขบปล่อยลงบริเวณท่อระบายน้ำ  
สาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะทางโรงเรียนจะนำขยะไปทิ้ง ณ จุดทิ้งขยะด้านนอกเพื่อให้รถขยะจากเทศบาลตำบลโคก  
หล่อมาจัดเก็บ

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า เมื่อเจ็บป่วย/เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อยจะเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาล  
ส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่อและไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการ

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า โรงเรียนได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวนการเรียนการสอน และปัญหาฝุ่น  
ละอองจากทำอาภาศยานตรังจากเครื่องบิน ในระดับปานกลาง

#### ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ทางโรงเรียนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรังจากเจ้าหน้าที่โครงการ  
เจ้าหน้าที่ทำอาภาศยานตรัง

ด้านผลกระทบจากการพัฒนา พบว่า ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการคาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ  
เนื่องจากทำอาภาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมรองรับ

ด้านข้อห่วงกังวล ในระยะก่อสร้าง ระบุว่า จากการสังเกตการณ์รู้สึกว่ามีสัตว์เลื้อยคลานจำพวกงูเข้ามาใน  
โรงเรียนมากขึ้นอาจเกิดจากการปรับหน้าดินของทำอาภาศยาน สำหรับระยะดำเนินการ ระบุว่า มีข้อห่วงกังวลด้านเสียงดัง  
รบกวนหากทางทำอาภาศยานใช้เครื่องบินลำใหญ่กว่าปัจจุบันหรือเพิ่มความถี่การบินมากขึ้น

#### ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า รู้สึกว่าเสียง  
ไม่เปลี่ยนแปลง โดยรู้สึกว่ามีเสียงรบกวนจากอาภาศยานของเครื่องบินพาณิชย์รบกวนขณะบินขึ้นในขณะทำการเรียนการ  
สอน หรือกิจกรรมอื่นๆ ในระดับปานกลาง สำหรับเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่รบกวน ทั้งนี้ ใน  
ภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่ตั้งของโรงเรียน

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากทำให้คมนาคม  
สะดวกขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

### **(9) โรงเรียนบ้านนาป้อ (พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม)**

#### ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านนาป้อ  
ปัจจุบันอายุ 52 ปี นับถือศาสนาอิสลาม จบการศึกษาระดับปริญญาโท และเป็นคนจังหวัดพัทลุง ย้ายตามหน่วยงานมาอยู่ที่  
จังหวัดตรังประมาณ 20 ปี

#### ข้อมูลของโรงเรียน

โรงเรียนบ้านนาป้อ เป็นโรงเรียนสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาตรัง เขต 1 กระทรวงศึกษาธิการ  
เปิดสอนในระดับอนุบาลถึงระดับประถมศึกษาปีที่ 6 มีบุคลากรทั้งหมด 13 คน และมีนักเรียนทั้งหมด 135 คน

#### ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค ระบุว่า โรงเรียนใช้น้ำบาดาลในการอุปโภค มีปัญหาเรื่องน้ำเป็นตะกอนขุ่นแดงและชื้อ  
น้ำดื่ม/บรรจุถังในการบริโภค ด้านไฟฟ้าใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำขบถลงบริเวณท่อระบายน้ำ  
สาธารณะโดยตรง ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากองค์การบริหารส่วนตำบล ควนปริงมาจัดเก็บ 1 ครั้ง/สัปดาห์ ทำให้มี  
ปัญหาขยะล้นในบางครั้ง

ด้านสาธารณสุข ระบุว่า เมื่อสมาชิกในโรงเรียนเจ็บป่วยส่วนใหญ่จะใช้บริการที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลควนปริง หากเกิดอุบัติเหตุสามารถใช้บริการที่โรงพยาบาลรัฐ หรือโรงพยาบาลเอกชนได้เนื่องจากมีประกันอุบัติเหตุและไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการ

ด้านสังคม ระบุว่า ไม่มี

ด้านสิ่งแวดล้อม ระบุว่า ไม่มี

#### ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอากาศยาน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ทางโรงเรียนรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอากาศยานตั้งจากบ้าน/ผู้ใหญ่บ้าน

ด้านผลกระทบจากการพัฒนา พบว่า ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการคาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ เนื่องจากทำอากาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรองรับ

ด้านข้อห่วงกังวล ในระยะก่อสร้าง ระบุว่า ไม่มี สำหรับระยะดำเนินการ ระบุว่า มีข้อห่วงกังวลด้านเสียงดังรบกวนหากทางทำอากาศยานใช้เครื่องบินลำใหญ่กว่าปัจจุบัน

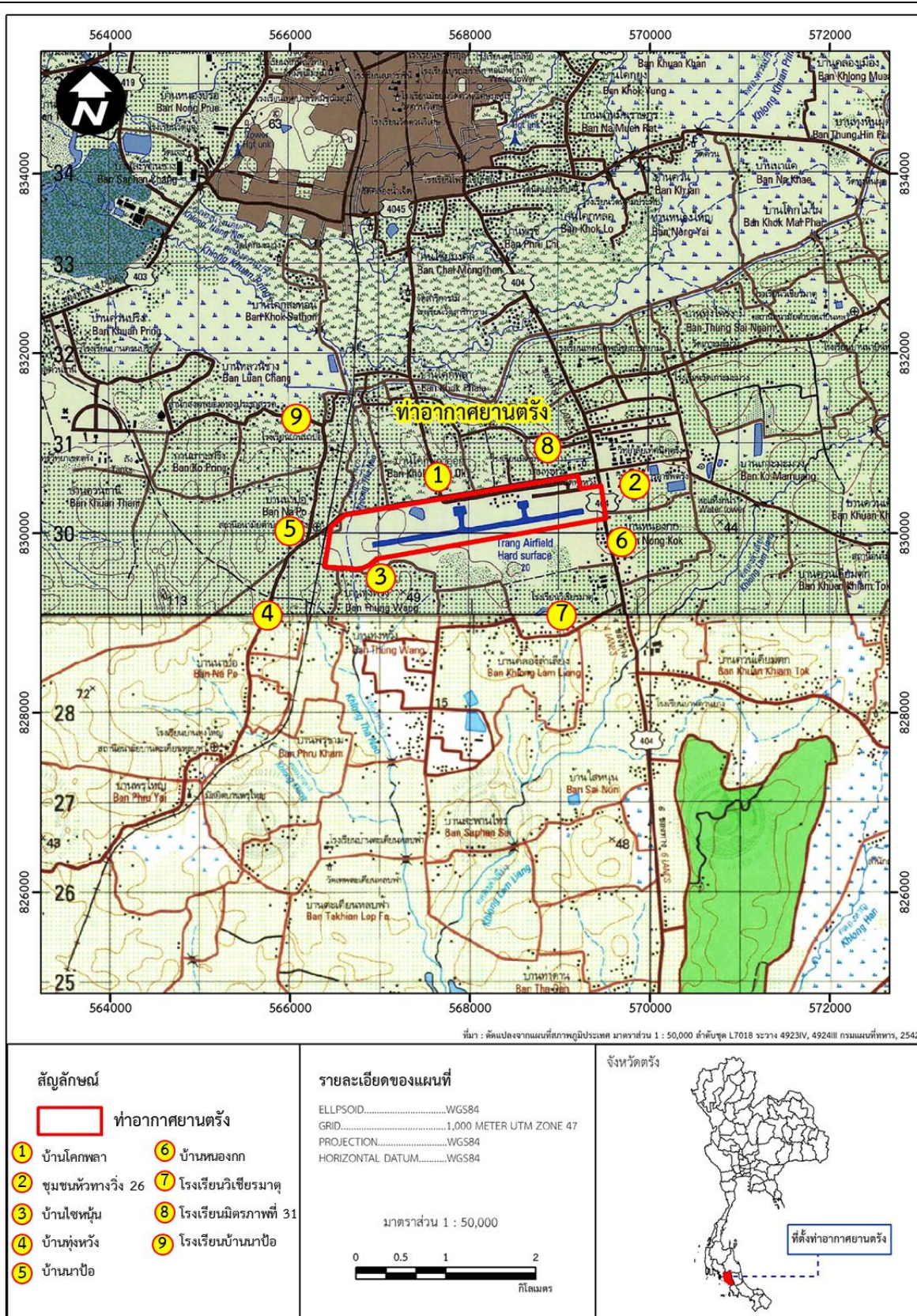
#### ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอากาศยาน

จากการสัมภาษณ์ผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า รู้สึกว่าเสียงไม่เปลี่ยนแปลง และเสียงรบกวนจากอากาศยานขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่รบกวนในขณะทำการเรียนการสอน หรือกิจกรรมอื่นๆ ทั้งนี้ ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบิน และไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่ตั้งของโรงเรียน

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอากาศยาน ระบุว่า มีความพึงพอใจเนื่องจากทำให้คมนาคมสะดวกขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี





ที่มา : กรมแผนที่ทหาร (2543) และการสำรวจภาคสนาม (2566)

รูปที่ 1.7-1 ตำแหน่งชุมชนที่ทำการสำรวจแบบสอบถาม





ชุมชนบ้านทุ่งหวัง



ชุมชนบ้านโคกปลา



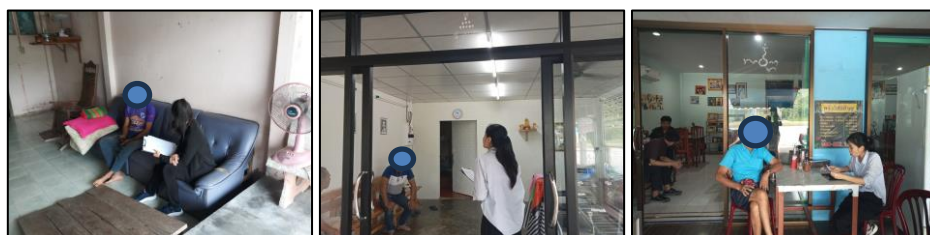
ชุมชนหัวทางวัง 26



ชุมชนบ้านนาป้อ



ชุมชนบ้านไชนูน



ชุมชนบ้านหนองกก

รูปที่ 1.7-2 ประมวลภาพการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมและ  
 ความคิดเห็นต่อโครงการบริเวณทำอาภาศยานตรัง

## 2) ผลการสำรวจความคิดเห็นครัวเรือน

จากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 34 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

### ● ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเพศหญิง ร้อยละ 52.9 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 47.1 อายุเฉลี่ย 53 ปี นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 70.6 ส่วนที่เหลือนับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 29.4 มีสถานภาพในครัวเรือนเป็นหัวหน้าครัวเรือน (ร้อยละ 67.6) คู่สมรส (ร้อยละ 17.6) และบุตร (ร้อยละ 14.7) ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 44.1) ประกอบอาชีพหลักโดยการประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ร้อยละ 55.9) และเป็นคนที่ต้องถิ่นอยู่อาศัยที่นี้มาตั้งแต่เกิด (ร้อยละ 94.1) มีเพียงร้อยละ 5.9 ที่ย้ายตามครอบครัวจากจังหวัดนราธิวาสและจังหวัดสตูลมาอยู่ที่ประมาณ 19 ปี รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-1

### ● ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการสำรวจ พบว่า ในครัวเรือนมีสมาชิกเฉลี่ย 4 คน/ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ทำการเกษตร (สวนยาง) รับจ้างทั่วไป ตามลำดับ (ร้อยละ 52.9 ร้อยละ 26.5 ร้อยละ 11.8) ในภาพรวมครัวเรือนทั้งหมดไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ และมีครัวเรือนเพียงร้อยละ 2.9 ที่ประกอบอาชีพเสริมโดยการรับจ้างกรีดยาง โดยครัวเรือนกึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 50.0) มีรายได้อยู่ที่ 20,001-30,000 บาท/เดือน ซึ่งเป็นรายได้ที่แน่นอนร้อยละ 85.3 และมีรายจ่ายอยู่ที่ 10,001 – 20,000 บาท/เดือน (ร้อยละ 64.7) ทั้งนี้ครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 97.1 มีรายได้เพียงพอต่อการครองชีพ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-2

### ● ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณสุข พบว่า ครัวเรือนทั้งหมดใช้น้ำประปาในการอุปโภค และซื้อน้ำดื่มจากตู้จำหน่าย/ถังบรรจุในการบริโภค ด้านการระบายน้ำเสียของครัวเรือนจัดการโดยปล่อยลงท่อปล่อยน้ำสาธารณะโดยตรงและปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน (ร้อยละ 91.2 และร้อยละ 8.8) ด้านการกำจัดขยะมีรถจากหน่วยงานเข้ามาจัดเก็บ เฉลี่ย 3 ครั้ง/สัปดาห์ ทั้งนี้ทั้งหมดไม่มีปัญหาด้านสาธารณสุข รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสาธารณสุข พบว่า ในรอบปีที่ผ่านมาไม่มีสมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่ ร้อย 97.1 ไม่มีปัญหาด้านการเจ็บป่วย มีเพียงร้อยละ 2.9 เคยเจ็บป่วยด้วยโรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ (ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ) เมื่อเจ็บป่วยครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 94.3 จะเลือกใช้บริการสถานพยาบาลโรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลตรัง) มีเพียงร้อยละ 5.7 ที่ซื้อยามากินเอง ในภาพรวมผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดรู้สึกว่าการให้บริการด้านสาธารณสุขเพียงพอต่อความต้องการ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสังคม พบว่า ไม่มี รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ในชุมชนพบปัญหาด้านเสียงดังรบกวนมากที่สุด (ร้อยละ 55.9) ซึ่งเกิดจากจากทำอาภาศยาน (ร้อยละ 78.9) การสัญจรของยานพาหนะ (ร้อยละ 21.1) ในระดับปานกลาง รองลงมาด้านฝุ่นละออง (ร้อยละ 35.3) ซึ่งเกิดจากจากทำอาภาศยาน (ร้อยละ 66.7) การสัญจรของยานพาหนะ (ร้อยละ 33.3) ในระดับปานกลาง และด้านความสิ้นสະเทือน (ร้อยละ 29.4) ซึ่งเกิดจากการการสัญจรของยานพาหนะ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-4

### ● ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยาน

ด้านข้อมูลข่าวสารการพัฒนาทำอาภาศยาน พบว่า ครัวเรือนทั้งหมดรับทราบข้อมูลการพัฒนาทำอาภาศยานตรงจากผู้นำชุมชนเจ้าหน้าที่โครงการ/เจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน ป้ายประกาศ เอกสาร/แผ่นพับ ตามลำดับ



ด้านผลกระทบจากกาพัฒนาทำอาภาศยานในระยะก่อสร้าง พบว่า ร้อยละ 50.0 ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างด้านฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือน ในระยะดำเนินการ ร้อยละ 17.6 คาดว่า จะได้รับผลกระทบด้านเสียง และส่วนใหญ่คาดว่าจะไม่ได้ผลกระทบใด ๆ

ด้านข้อห่วงกังวล พบว่า ในระยะก่อสร้างครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 88.2 ไม่มีข้อห่วงกังวล เนื่องจากทำอาภาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรองรับ และการพัฒนาทำอาภาศยานเกิดขึ้นในพื้นที่ที่ทำอาภาศยานไม่ส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวัน ส่วนที่เหลือร้อยละ 25.6 มีข้อห่วงกังวลด้านการขับขี่ของรถบรรทุก ด้านกังวลมลภาวะสิ่งแวดล้อมก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพ ด้านอุบัติเหตุเวลาฉีดยานบนถนนเพื่อล้างดิน และบ้านร้าง (ร้อยละ 25.0 ในสัดส่วนที่เท่ากัน) และได้เสนอแนวทางลดข้อห่วงกังวลโดยการลดความเร็วรถบรรทุกช่วงผ่านชุมชน ควบคุมมลภาวะเรื่องฝุ่นในการก่อสร้าง และควรตั้งป้ายเตือน ในระยะดำเนินการส่วนใหญ่ร้อยละ 97.1 ไม่มีข้อห่วงกังวล มีเพียงร้อยละ 2.9 ที่ห่วงกังวลแต่ไม่ระบุสาเหตุรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-5

- **ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน**

จากการดำเนินงานของทำอาภาศยานที่ผ่านมา ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 58.8 รู้สึกว่าการดำเนินงานของทำอาภาศยานส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจชุมชน โดยรู้สึกว่าการทำให้รายได้มากขึ้น เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น และมีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น

ด้านผลกระทบเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 85.3 รู้สึกว่าระดับเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนที่เหลือร้อยละ 8.8 รู้สึกว่าเสียงดังมากขึ้น และร้อยละ 5.9 รู้สึกว่าเสียงดังน้อยลง ด้านเสียงรบกวนจากอาภาศยานขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ พบว่า รู้สึกว่ารบกวน ร้อยละ 52.9 ในขณะที่บินขึ้น (ร้อยละ 51.4) และบินลง (ร้อยละ 48.6) ในระดับปานกลาง และเสียงรบกวนจากอาภาศยานขึ้น-ลงของเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น พบว่า รู้สึกว่ารบกวน ร้อยละ 8.8 ในขณะที่บินขึ้น (ร้อยละ 40.0) บินลง (ร้อยละ 40.0) และบินผ่าน (ร้อยละ 20.0) ในระดับปานกลาง

ด้านข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 91.2 ไม่มีข้อห่วงกังวล มีเพียงร้อยละ 8.8 ที่ห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุทางการบิน บ้านร้าง และช่วงเวลากลางคืนเสียงดังของเครื่องบินทำให้รู้สึกกลัว

ด้านการเป็นที่ยู้อาศัย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 97.1 ไม่มีแนวโน้ม หรือต้องการเปลี่ยนที่อยู่ เนื่องจากมีทำอาภาศยานอยู่ใกล้ที่พักอาศัย มีเพียงร้อยละ 2.9 ที่มีแนวโน้มเนื่องจากเสียงจากอาภาศยานทำให้มีรอยร้าวและเสียงรบกวน

ด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 63.5 มีความพึงพอใจเนื่องจากทำอาภาศยานสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น เป็นต้น และมีผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 36.5 ไม่พึงพอใจจากเสียงดังรบกวน ทำให้บ้านแตกร้าง เกิดความสั่นสะเทือนรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-6

- **ข้อเสนอแนะ**

หากมีการขยายพื้นที่การพัฒนาทำอาภาศยานควรให้ค่าเวนคืนที่เหมาะสม

## ตารางที่ 1.7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

รายการ		ทำอาภาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		34	
ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปผู้ให้สัมภาษณ์			
1.1	เพศ		
(1)	ชาย	16	47.1
(2)	หญิง	18	52.9
	รวม	34	100.0
1.2	อายุเฉลี่ย (ปี)	53	
1.3	การนับถือศาสนา		
(1)	พุทธ	24	70.6
(2)	คริสต์	0	0.0
(3)	อิสลาม	10	29.4
(4)	อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	34	100.0
1.4	สถานภาพในครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์		
(1)	หัวหน้าครัวเรือน	23	67.6
(2)	คู่สมรส	6	17.6
(3)	อื่น ๆ (ระบุ)	5	14.7
	รวม	34	100.0
	กรณี สถานภาพอื่น ๆ (ระบุ)		
(1)	บุตร	5	100.0
	รวม	5	100.0
1.5	ระดับการศึกษา		
(1)	ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ	0	0.0
(2)	ประถมศึกษา	15	44.1
(3)	มัธยมศึกษาตอนต้น	3	8.8
(4)	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	6	17.6
(5)	อนุปริญญา/ปวส.	2	5.9
(6)	ปริญญาตรี	8	23.5
(7)	ปริญญาโท	0	0.0
(8)	ปริญญาเอก	0	0.0
(9)	อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	34	100.0
1.6	อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์		
(1)	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	0	0.0
(2)	พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	1	2.9
(3)	พนักงานโรงงานอุตสาหกรรม	0	0.0
(4)	รับจ้างทั่วไป (ระบุ)	4	11.8
(5)	เกษตรกร (ระบุ)	9	26.5

## ตารางที่ 1.7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
<b>จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)</b>	<b>34</b>	
(6) ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์ (ระบุ)	0	0.0
(7) ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ)	0	0.0
(8) ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)	19	55.9
(9) อื่น ๆ (ระบุ)	1	2.9
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป (ระบุ)</b>		
(1) ไม่ระบุ	4	100.0
<b>รวม</b>	<b>4</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (ระบุ)</b>		
(1) สวนยาง	7	77.8
(2) สวนผลไม้และสวนปาล์ม	1	11.1
(3) สวนปาล์มและสวนยาง	1	11.1
<b>รวม</b>	<b>9</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)</b>		
(1) ร้านตัดผม	1	5.3
(2) ร้านเสริมสวย	1	5.3
(3) ไม่ระบุ	17	89.5
<b>รวม</b>	<b>19</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี ประกอบอาชีพอื่น ๆ (ระบุ)</b>		
(1) ข้าราชการบำนาญ	1	100.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>
<b>1.7 ภูมิสำเนา</b>		
(1) อยู่ที่นี่มาแต่เกิด	32	94.1
(2) ย้ายมาจากที่อื่น (ระบุ)	2	5.9
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี ย้ายมาจากที่อื่น (ระบุ)</b>		
(1) จังหวัดนราธิวาส	1	50.0
(2) จังหวัดสตูล	1	50.0
<b>รวม</b>	<b>2</b>	<b>100.0</b>
<b>จำนวนปีที่ย้ายมาอยู่ เฉลี่ย (ปี)</b>	<b>19</b>	
<b>สาเหตุการย้าย (ระบุ)</b>		
(1) ย้ายตามหน่วยงาน	0	0.0
(2) ย้ายตามครอบครัว	2	100.0
(3) ย้ายมาหางานทำ	0	0.0
(4) ย้ายตามคู่สมรส	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>2</b>	<b>100.0</b>

## ตารางที่ 1.7-2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

รายการ		ทำอาภาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		34	
ส่วนที่ 2 : ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม			
2.1	สมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย มีจำนวน.... คน (รวมผู้ให้สัมภาษณ์)	4	
2.2	อาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์		
(1)	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	1	2.9
(2)	พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	2	5.9
(3)	พนักงานโรงงานอุตสาหกรรม	0	0.0
(4)	รับจ้างทั่วไป (ระบุ)	4	11.8
(5)	เกษตรกรรม (ระบุ)	9	26.5
(6)	ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์ (ระบุ)	0	0.0
(7)	ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ)	0	0.0
(8)	ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)	18	52.9
	รวม	34	100.0
	กรณี ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป (ระบุ)		
(1)	ไม่ระบุ	4	100.0
	รวม	4	100.0
	กรณี ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (ระบุ)		
(1)	สวนยาง	7	77.8
(2)	สวนผลไม้และสวนปาล์ม	1	11.1
(3)	สวนปาล์มและสวนยาง	1	11.1
	รวม	9	100.0
	กรณี ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)		
(1)	ร้านตัดผม	1	5.6
(2)	ร้านเสริมสวย	1	5.6
(3)	ไม่ระบุ	16	88.9
	รวม	18	100.0
2.3	ท่านมีปัญหาในการประกอบอาชีพในครัวเรือน หรือไม่		
(1)	ไม่มี	34	100.0
(2)	มี (ระบุ)	0	0.0
	รวม	34	100.0
2.4	ปัจจุบันครัวเรือนของท่านมีอาชีพรอง/อาชีพเสริมหรือไม่ (ทำเพื่อเสริมรายได้อาชีพหลัก ใช้เวลาน้อยกว่า)		
(1)	ไม่มี	33	97.1
(2)	มี (ระบุ)	1	2.9
	รวม	34	100.0
	กรณี มีอาชีพเสริม (ระบุ)		
(1)	ตัดยาง	1	100.0
	รวม	1	100.0

ตารางที่ 1.7-2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
<b>จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)</b>	<b>34</b>	
<b>2.5 รายได้ของครัวเรือน (บาท/เดือน)</b>		
(1) น้อยกว่า 10,000	1	2.9
(2) 10,001 – 20,000	11	32.4
(3) 20,001 – 30,000	17	50.0
(4) 30,001 – 40,000	5	14.7
(5) 40,001 – 50,000	0	0.0
(6) มากกว่า 50,001	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>2.6 รายจ่ายของครัวเรือน (บาท/เดือน)</b>		
(1) น้อยกว่า 10,000	1	2.9
(2) 10,001 – 20,000	22	64.7
(3) 20,001 – 30,000	11	32.4
(4) 30,001 – 40,000	0	0.0
(5) 40,001 – 50,000	0	0.0
(6) มากกว่า 50,001	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>2.7 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน</b>		
(1) เป็นรายได้ที่แน่นอน	29	85.3
(2) เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน	5	14.7
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>2.8 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอแก่การครองชีพ/ค่าใช้จ่ายหรือไม่</b>		
(1) เพียงพอ	33	97.1
(2) ไม่เพียงพอ แก้ไขปัญหาโดย (ระบุ)	1	2.9
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี รายได้ของครัวเรือนไม่เพียงพอ แก้ไขโดย (ระบุ)</b>		
(1) ไม่ระบุ	1	100.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>

## ตารางที่ 1.7-3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

รายการ		ทำอาภาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		34	
ส่วนที่ 3 : ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม			
3.1	แหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้)		
(1)	น้ำประปาจากประปาภูมิภาค/ประปาหมู่บ้าน	34	100.0
(2)	น้ำบาดาล	0	0.0
(3)	น้ำฝน	0	0.0
(4)	อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	34	100.0
3.2	ท่านมีปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้) หรือไม่		
(1)	ไม่มี	34	100.0
(2)	มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
	รวม	34	100.0
3.3	แหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม,ประกอบอาหาร)		
(1)	ชื้อน้ำจากตู้ น้ำดื่ม/บรรจุถัง	34	100.0
(2)	น้ำจากเครื่องกรอง	0	0.0
(3)	น้ำฝน	0	0.0
(4)	อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	34	100.0
3.4	ท่านมีปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม,ประกอบอาหาร) หรือไม่		
(1)	ไม่มี	34	100.0
(2)	มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
	รวม	34	100.0
3.5	ในชุมชนของท่านมีปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าหรือไม่		
(1)	ไม่มี	34	100.0
(2)	มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
	รวม	34	100.0
3.6	ครัวเรือนของท่านมีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสียอย่างไร		
(1)	ปล่อยลงท่อระบายน้ำสาธารณะโดยตรง	31	91.2
(2)	ปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน	3	8.8
(3)	ปล่อยลงแม่น้ำ/คลอง/หนองน้ำ	0	0.0
(4)	ปล่อยลงบ่อกักน้ำที่ทำขึ้นเอง	0	0.0
(5)	ผ่านการกรองเศษขยะก่อนกำจัด	0	0.0
(6)	ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยสู่สาธารณะ	0	0.0
	รวม	34	100.0
3.7	ครัวเรือนของท่าน มีปัญหาด้านการจัดการและการระบายน้ำเสียหรือไม่		
(1)	ไม่มี	34	100.0
(2)	มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
	รวม	34	100.0

ตารางที่ 1.7-3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
<b>จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)</b>	<b>34</b>	
<b>3.8 คริวเรือนของท่านมีการกำจัดขยะ อย่างไร</b>		
(1) มีรถขยะของ อบต./เทศบาล...	34	100.0
(2) ขุดหลุมฝัง	0	0.0
(3) เเผา	0	0.0
(4) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>ความถี่ในการเก็บ (ครั้ง/สัปดาห์)</b>	<b>3</b>	
<b>รถขยะของ อบต./เทศบาล...</b>		
(1) องค์การบริหารส่วนตำบลโคกหล่อ	21	61.8
(2) องค์การบริหารส่วนตำบลควนปริง	13	38.2
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>3.9 คริวเรือนของท่านมีปัญหาด้านการกำจัดขยะ หรือไม่</b>		
(1) ไม่มี	34	100.0
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>3.10 ในรอบปีที่ผ่านมาคนในคริวเรือน มีการเจ็บป่วย หรือไม่</b>		
(1) ไม่เจ็บป่วย	33	97.1
(2) เจ็บป่วย ด้วยโรค	1	2.9
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>เจ็บป่วย ด้วยโรค (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
(1) โรคระบบทางเดินหายใจ เช่น หอบ หืด	0	0.0
(2) โรคปอด	0	0.0
(3) โรคเกี่ยวกับหู ตา ฟัน	0	0.0
(4) โรคผิวหนังและโรคภูมิแพ้	1	50.0
(5) โรคเกี่ยวกับหัวใจและทางเดินโลหิต	0	0.0
(6) โรคเกี่ยวกับระบบทางเดินอาหาร	0	0.0
(7) โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ (ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ)	1	50.0
(8) โรคชรา	0	0.0
(9) โรคจากการทำงาน/ประกอบอาชีพ	0	0.0
(10) ไข้หวัด	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>2</b>	<b>100.0</b>

ตารางที่ 1.7-3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
<b>จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)</b>	<b>34</b>	
<b>3.11 เมื่อเจ็บป่วยท่านและคนในครัวเรือนเข้ารับการรักษาหรือใช้บริการสถานพยาบาลที่ใด (ตอบมากกว่า 1 ข้อ)</b>		
(1) โรงพยาบาลของรัฐ (ระบุ)	33	94.3
(2) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (ระบุ)	0	0.0
(3) คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (ระบุ)	0	0.0
(4) ไปหาหมอเอง	0	0.0
(5) ซื้อยากินเอง	2	5.7
(6) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>35</b>	<b>100.0</b>
<b>โรงพยาบาลของรัฐ (ระบุ)</b>		
(1) โรงพยาบาลตรัง	33	100.0
<b>รวม</b>	<b>33</b>	<b>100.0</b>
<b>3.12 ท่านคิดว่าการให้บริการสาธารณสุข/สถานพยาบาลในปัจจุบันเพียงพอหรือไม่</b>		
(1) เพียงพอ	34	100.0
(2) ไม่เพียงพอ เนื่องจาก...	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>3.13 ท่านเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคม หรือไม่</b>		
(1) ไม่มีปัญหาด้านสังคม	34	100.0
(2) มีปัญหา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>



ตารางที่ 1.7-4 ข้อมูลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

ผลกระทบ/ปัญหา	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ (ราย)	ได้รับผลกระทบ ร้อยละ (ราย)	ระดับผลกระทบ ร้อยละ (ราย)			สาเหตุร้อยละ (ราย)		
			น้อย	ปานกลาง	มาก	การสัญจรของ ยานพาหนะ	ทำอาภาศยานฯ	แหล่งที่อยู่อาศัย/ ชุมชน
1. ฝุ่นละออง	64.7 (22 ราย)	35.3 (12 ราย)	8.3 (1 ราย)	83.4 (10 ราย)	8.3 (1 ราย)	33.3 (4 ราย)	66.7 (8 ราย)	0.0
2. เสียงดังรบกวน	44.1 (15 ราย)	55.9 (19 ราย)	0.0	84.2 (16 ราย)	15.8 (3 ราย)	21.1 (4 ราย)	78.9 (15 ราย)	0.0
3. ความสั่นสะเทือน	70.6 (24 ราย)	29.4 (10 ราย)	50.0 (5 ราย)	50.0 (5 ราย)	0.0	0.0	100.0 (10 ราย)	0.0
4. กลิ่นเหม็น	100.0 (34 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5. เหม่าควั่น	100.0 (34 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6. น้ำเสีย	100.0 (34 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7. ขยะ	100.0 (34 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8. การระบายน้ำ/น้ำท่วม	100.0 (34 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9. การจราจรติดขัด	100.0 (34 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2566)

#### ตารางที่ 1.7-5 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอากาศยานตรัง

รายการ		ท่าอากาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		34	
ส่วนที่ 4 : ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาท่าอากาศยาน (ตอบเฉพาะท่าอากาศยานที่กำลังดำเนินการก่อสร้างตามแผนพัฒนาท่าอากาศยาน)			
4.1	ท่านเคยทราบข้อมูลข่าวสารการพัฒนาท่าอากาศยานหรือไม่		
(1)	ไม่ทราบ	0	0.0
(2)	ทราบ จาก...	34	100.0
	รวม	34	100.0
	กรณี ทราบจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1)	ป้ายประกาศ	14	15.1
(2)	เอกสาร/แผ่นพับ	14	15.1
(3)	หน่วยงานราชการ	11	11.8
(4)	เจ้าของโครงการ (กรมท่าอากาศยาน)	5	5.4
(5)	ผู้นำชุมชน	23	24.7
(6)	เคยเข้าร่วมประชุมโครงการ	2	2.2
(7)	เจ้าหน้าที่ของโครงการ	18	19.4
(8)	เพื่อนบ้าน/เพื่อนร่วมงาน	6	6.5
(9)	อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	93	100.0
4.2	ท่านได้รับผลกระทบจากการพัฒนาท่าอากาศยานหรือไม่		
4.2.1	ระยะก่อสร้าง		
(1)	ไม่ได้รับผลกระทบ	17	50.0
(2)	ได้รับผลกระทบ (ระบุ)	17	50.0
	รวม	34	100.0
	กรณีได้รับผลกระทบ (ระบุ)		
-	ผลกระทบทางลบ (ไม่ดี) ได้แก่		
(1)	ฝุ่นละออง	9	52.9
(2)	ความสั่นสะเทือน	2	11.8
(3)	เสียงรบกวน	1	5.9
(4)	ฝุ่นละอองและความสั่นสะเทือน	3	17.6
(5)	ความสั่นสะเทือนและเสียงดัง	2	11.8
	รวม	17	100.0
4.2.2	ระยะดำเนินการ (เปิดให้บริการ)		
(1)	ไม่ได้รับผลกระทบ	28	82.4
(2)	ได้รับผลกระทบ (ระบุ)	6	17.6
	รวม	34	100.0
	กรณีได้รับผลกระทบ (ระบุ)		
-	ผลกระทบทางลบ (ไม่ดี) ได้แก่		
(1)	เสียงดังรบกวน	6	100.0
	รวม	6	100.0

ตารางที่ 1.7-5 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
<b>จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)</b>	<b>34</b>	
<b>4.3 ท่านมีข้อห่วงกังวลจากการพัฒนาทำอาภาศยานหรือไม่</b>		
<b>4.3.1 ระยะก่อสร้าง</b>		
(1) ไม่ได้มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)	30	88.2
(2) มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)	4	11.8
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี ไม่ได้มีข้อห่วงกังวล (ระบุ) (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
(1) ทำอาภาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรองรับ	29	74.4
(2) การพัฒนาทำอาภาศยานเกิดขึ้นในพื้นที่ทำอาภาศยานไม่ส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวัน	10	25.6
(3) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>39</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)</b>		
(1) การขับขี่ยานพาหนะบรรทุก	1	25.0
(2) ด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อมก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพ	1	25.0
(3) อุบัติเหตุเวลาฉีดน้ำบนถนนเพื่อล้างดิน	1	25.0
(4) บ้านร้าว	1	25.0
<b>รวม</b>	<b>4</b>	<b>100.0</b>
<b>แนวทางแก้ไขลดข้อห่วงกังวล (ระบุ)</b>		
(1) อยากรให้ลดความเร็วรถบรรทุกช่วงผ่านชุมชน	1	25.0
(2) ควบคุมมลภาวะเรื่องฝุ่นในการก่อสร้าง	1	25.0
(3) ควรตั้งป้ายเตือน	1	25.0
(4) ไม่ระบุ	1	25.0
<b>รวม</b>	<b>4</b>	<b>100.0</b>
<b>4.3.2 ระยะดำเนินการ (เปิดให้บริการ)</b>		
(1) ไม่ได้มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)	33	97.1
(2) มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)	1	2.9
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี ไม่ได้มีข้อห่วงกังวล เนื่องจาก...</b>		
(1) ไม่ระบุ	33	100.0
<b>รวม</b>	<b>33</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี มีข้อห่วงกังวล (ระบุ)</b>		
(1) ไม่ระบุ	1	100.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>

**ตารางที่ 1.7-6 ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยานตรัง**

รายการ		ท่าอากาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		34	
ส่วนที่ 5 : ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน			
5.1	การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชนหรือไม่		
(1)	ไม่มี	14	41.2
(2)	มี	20	58.8
	รวม	34	100.0
	กรณี ตอบว่า “มี” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1)	มีรายได้มากขึ้น	17	33.3
(2)	เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	17	33.3
(3)	มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น	13	25.5
(4)	มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	4	7.8
(5)	อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	51	100.0
5.2	ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบันเป็นอย่างไร		
(1)	เสียงดังมากขึ้น	3	8.8
(2)	เสียงดังน้อยลง	2	5.9
(3)	ไม่เปลี่ยนแปลง	29	85.3
(4)	อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	34	100.0
5.3	ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่านมากน้อยเพียงใด		
5.3.1	เครื่องบินพาณิชย์		
(1)	ไม่ได้รับกวน	16	47.1
(2)	ไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน	0	0.0
(3)	รู้สึกว่ารบกวน	18	52.9
	รวม	34	100.0
	กรณี ตอบว่า “รบกวน” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1)	ขณะบินขึ้น	18	51.4
(2)	ขณะบินผ่าน	0	0.0
(3)	ขณะบินลง	17	48.6
	รวม	35	100.0
-	ระดับความรบกวน ขณะบินขึ้น		
-	น้อย	1	5.6
-	ปานกลาง	12	66.7
-	มาก	5	27.8
-	มากที่สุด	0	0.0
	รวม	18	100.0

**ตารางที่ 17-6 ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอากาศยานตรัง (ต่อ)**

รายการ	ทำอากาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
<b>จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)</b>	<b>34</b>	
- ระดับความรบกวน ขณะบินลง		
-     น้อย	1	5.9
-     ปานกลาง	13	76.5
-     มาก	3	17.6
-     มากที่สุด	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>17</b>	<b>100.0</b>
<b>5.3.2 เครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น</b>		
(1) ไม่ได้รบกวน	31	91.2
(2) ไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน	0	0.0
(3) รู้สึกว่า รบกวน	3	8.8
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี ตอบว่า “รบกวน” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
(1) ขณะบินขึ้น	2	40.0
(2) ขณะบินผ่าน	2	40.0
(3) ขณะบินลง	1	20.0
<b>รวม</b>	<b>5</b>	<b>100.0</b>
- ระดับความรบกวน ขณะบินขึ้น		
-     น้อย	0	0.0
-     ปานกลาง	2	100.0
-     มาก	0	0.0
-     มากที่สุด	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>2</b>	<b>100.0</b>
- ระดับความรบกวน ขณะบินผ่าน		
-     น้อย	0	0.0
-     ปานกลาง	2	100.0
-     มาก	0	0.0
-     มากที่สุด	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>2</b>	<b>100.0</b>
- ระดับความรบกวน ขณะบินลง		
-     น้อย	0	0.0
-     ปานกลาง	1	100.0
-     มาก	0	0.0
-     มากที่สุด	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>
<b>5.4 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกหงุดหงิดกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่</b>		
(1) ไม่วิตกกังวล	31	91.2
(2) มีความวิตกกังวล เรื่อง (ระบุ)	3	8.8
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>

**ตารางที่ 1.7-6 ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอากาศยานตรัง (ต่อ)**

รายการ	ทำอากาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
<b>จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)</b>	<b>34</b>	
<b>กรณี ตอบว่า “มีความวิตกกังวล” เรื่อง (ระบุ)</b>		
(1) สภาพอากาศทำให้เกิดอุบัติเหตุ	1	33.3
(2) ช่วงเวลากลางคืนเสียงดังของเครื่องบินทำให้รู้สึกกลัว	1	33.3
(3) บ้านร้าว	1	33.3
<b>รวม</b>	<b>3</b>	<b>100.0</b>
<b>ปัจจุบันท่านมีแนวโน้ม หรือต้องการเปลี่ยนที่อยู่เนื่องจากมีทำอากาศยานอยู่ใกล้ที่พักอาศัยหรือไม่</b>		
<b>5.5 หรือไม่</b>		
(1) ไม่มีแนวโน้ม/ไม่ต้องการย้ายที่อยู่	33	97.1
(2) มีแนวโน้ม/ต้องการย้ายที่อยู่ เนื่องจาก	1	2.9
<b>รวม</b>	<b>34</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี ตอบว่า “มีแนวโน้ม/ต้องการที่อยู่” เนื่องจาก (ระบุ)</b>		
(1) มีรอยร้าวและเสียงรบกวน	1	100.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>
<b>ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของทำอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่หรือไม่</b>		
<b>5.6 (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
(1) พอใจ เนื่องจาก	33	63.5
(2) ไม่พอใจ เนื่องจาก	19	36.5
<b>รวม</b>	<b>52</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี ตอบว่า “พอใจ เนื่องจาก” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
(1) สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	33	47.8
(2) เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	17	24.6
(3) มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	16	23.2
(4) ราคาที่ดินสูงขึ้น	2	2.9
(5) เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	0	0.0
(6) คมนาคมสะดวก	1	1.4
<b>รวม</b>	<b>69</b>	<b>100.0</b>
<b>กรณี ตอบว่า “ไม่พอใจ เนื่องจาก” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
(1) ผลผลิตทางการเกษตรกรรมลดลง	0	0.0
(2) อาชญากรรมเพิ่มขึ้น	0	0.0
(3) อุบัติเหตุจากการคมนาคม (ทางบก)	1	4.5
(4) เสียงดังรบกวน	19	86.4
(5) การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น	0	0.0
(6) แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	0	0.0
(7) อื่น ๆ (ระบุ)	2	9.1
<b>รวม</b>	<b>22</b>	<b>100.0</b>

ตารางที่ 1.7-6 ข้อมูลทัศนคติด้านเสียงและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ท่าอากาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	34	
กรณี ไม่พอใจเนื่องจากสาเหตุอื่น ๆ (ระบุ)		
(1) บ้านแตกร้าง	1	50.0
(2) ความสั่นสะเทือน	1	50.0
รวม	2	100.0

## 1.8 การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ตามขอบเขตข้อกำหนดสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2566 โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1.8.1 วิธีการศึกษา

#### 1.8.1.1 การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น เพื่อจำแนกสภาพพื้นที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร แหล่งหลบภัยของนกในบริเวณทำอาภาศยาน และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลจากรายงาน เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

#### 1.8.1.2 วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ และมีรายละเอียด วิธีการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

- บริเวณภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน 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 รวมทั้งบริเวณอาคารส่วนประกอบของทำอาภาศยาน

- บริเวณพื้นที่ภายนอกทำอาภาศยาน 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) จะนำเสนอข้อมูลบัญชีชนิดพันธุ์ของนกที่พบในบริเวณทำอาภาศยานฯ และบริเวณโดยรอบ พร้อมทั้งบรรยายสถานภาพตาม พระราชบัญญัติสงวน



และคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 และสถานภาพตามเกณฑ์ของ IUCN และสถานภาพการอยู่ใน  
ถิ่นอาศัยการจำแนกชนิดนก และการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธานใช้เอกสารที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

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

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

ทั้งนี้กำหนดความชุกชุมเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์ คือ

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

ประเมินชนิดของนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

- การประเมินอันตรายของนกต่ออากาศยาน ประยุกต์ใช้วิธีการตามแนวทางของกระทรวงขนส่งของแคนาดา (Transport Canada, 2007) ใช้วิธีตารางการประเมินความเสี่ยงเชิงคุณภาพ (Qualitative Risk Assessment Matrix) ประกอบกับประสบการณ์ของที่ปรึกษาที่ใช้ในการประเมินอันตรายที่เกิดจากนกของทำอากาศยานต่างๆ 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 <sup>1/</sup>	ขนาด <sup>2/</sup>
เล็ก	< 300 กรัม	เล็กมากและเล็ก
กลาง	300-1,000 กรัม	เล็กถึงกลาง, กลาง และกลางถึงใหญ่
ใหญ่	> 1,000 กรัม	ใหญ่ และใหญ่มาก

ที่มา : <sup>1/</sup> Kelly, 2004 (อ้างตาม Transport Canada, 2005)

<sup>2/</sup> 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 cinerea*; 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) นกยางเป็ย (*Egretta garzetta*; Little Egret) นกแขวก (*Nycticorax nycticorax*; Black-crowned Night-Heron)
  - **ขนาดกลาง (Medium)** ความยาว 46-60 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับไก่แจ้ เช่น นกคาน้ำเล็ก (*Phalacrocorax niger*; Little Cormorant) นกยางคาวาย (*Bubulcus ibis*; Cattle Egret) นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*; Greater Coucal)
  - **ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (Moderate medium)** ขนาดความยาว 31-45 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับนกฟิราบ เช่น นกอีล้ำ (*Gallinula chloropus*; Common Moorhen) เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*; Lesser Whistling-Duck) นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*; Red-wattled Lapwing)
  - **ขนาดเล็ก (Small)** ความยาว 16-30 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับนกเอี้ยงสาริกา เช่น นกเป็ดผีเล็ก (*Tachybaptus ruficollis*; Little Grebe) นกพริก (*Metopidius indicus*; Bronze-winged Jacana) นกเขาใหญ่ (*Streptopelia chinensis*; Spotted Dove) นกเอี้ยงต่าง (*Sturnus contra*; Asian Pied-Starling)
  - **ขนาดเล็กมาก (Very small)** ความยาวต่ำกว่า 16 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับ นกกระจอกบ้าน เช่น นกกระจอกตาสี (*Passer flaveolus*; Plain-backed Sparrow) นกกระจกาดธรรมดา (*Ploceus philippinus*; Baya Weaver) นกกระต๊อตะโพกขาว (*Lonchura striata*; White-rumped Munia) นกกระต๊อขี้หมู (*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 นกกระเต็นน้อยที่พบจากการสำรวจมีประชกรน้อย และจากการวิเคราะห์พบว่า มีปริมาณความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการช่นอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่นกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรืออาจไม่เกิดความเสียหายเลย จึงสรุปได้ว่า นกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสาขาวจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่า อยู่ในระดับต่ำมีโอกาสในการช่นน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมากก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

## 1.8.2 ผลการศึกษา

การศึกษาสำรวจภาคสนาม ได้ดำเนินการไปในวันที่ 16-17 สิงหาคม 2566 โดยได้ศึกษาในพื้นที่ทำอาภาศยานตรัง ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบทำอาภาศยาน มีรายละเอียด ดังนี้

### 1.8.2.1 พืชพรรณในบริเวณทำอาภาศยานตรัง

พื้นที่บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เนื่องจากสภาพพื้นที่ของทำอาภาศยานตรังโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ดอน และมีขนาดพื้นที่ไม่กว้างมากนัก รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นทำอาภาศยานเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติที่เป็นป่าละเมาะ สวนปาล์มและสวนยางพารา และปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงในบริเวณทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด และอื่นๆ ทำให้พรรณไม้ต่างๆถูกแผ้วถางลงเพื่อการก่อสร้าง และความปลอดภัยในการบิน

สำหรับในบริเวณพื้นที่เขตการบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งทั้งสองข้างในระยะ 50 ม. เป็นพื้นที่ปลูกหญ้าเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง ได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดออกไปจากพื้นที่ปลูกหญ้าข้างทางวิ่ง และในปัจจุบันได้การพัฒนาบริเวณสองข้างทางวิ่ง ลานจอด จนทำให้พืชพรรณไม้ต่างๆ หลงเหลืออยู่น้อยมาก เว้นแต่ทางด้านปลายทางวิ่ง 08 และแนวรั้วทางด้านทิศใต้ยังเป็นพื้นที่ที่รกร้างมีพรรณไม้ยืนต้น ไม้พุ่มเจริญเติบโตอยู่บ้างแต่ไม่มากนัก

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณทำอาภาศยานตรังทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ และเขตพื้นที่การบิน พบ 50 ชนิด พืชพรรณที่สำรวจพบ อาทิ ไม้ยืนต้นที่พบ ได้แก่ พุงฟ้า (*Alstonia macrophylla* Wall.) ก้างปลา (*Bridelia*

*affinis Craib*) ตับเต่าตัน (*Diospyros ehretioides* Wall.) มะม่วงหิมพานต์ (*Anacardium occidentale* Linn.) มะเดื่อปล้อง (*Ficus hispida* Linn. f.) และเปล้าใหญ่ (*Croton oblongifolius* Roxb.) เป็นต้น บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชในวงศ์หญ้า ได้แก่ หญ้าคา (*Imperata cylindrica* Beauv.) หญ้าชันกาด (*Panicum repens* Linn.) และหญ้านวลน้อย (*Pennisetum polystachyon* Schumacher.) เป็นต้น นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ทำอาภาศยาน 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 และนกบริเวณทำอาภาศยานตรัง

จากการสำรวจพบสัตว์ป่ารวมทั้งสิ้น 76 ชนิด จำแนกเป็น สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammal) 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptile) 14 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibian) 8 ชนิด และนก (Birds) 50 ชนิด

(1) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammal) การศึกษาได้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่โครงการจำนวน 4 ชนิด ซึ่งทั้งหมดเป็นสัตว์ที่อยู่ในอันดับสัตว์ฟันแทะ (Order Rodentia) ที่มีฟันหน้าเจริญ สัตว์ป่ากลุ่มนี้ที่รวบรวมความหลากหลายได้ส่วนใหญ่มีขนาดตัวเล็กและแพร่กระจายกว้างในพื้นที่เกี่ยวเนื่องกับโครงการ เพราะเป็นชนิดที่ปรับตัวสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพนิเวศได้ดี ทำให้อาศัยและหากินในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศได้หลากหลาย โดยเฉพาะตามที่รกร้างและพื้นที่เกษตรที่มีการรบกวนอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ กระรอกทองเทา (*Callosciurus caniceps*) หนูท้องขาว (*Rattus tanezumii*) และหนูป่ามาเลย์ (*Rattus tiomanicus*)

(2) สัตว์เลื้อยคลาน (Reptile) พบจำนวน 14 ชนิด สัตว์เลื้อยคลานชนิดที่มีความชุกชุมมากมี 4 ชนิด ประกอบด้วย จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) จิ้งจกหางเรียบ (*Hemidactylus garnotii*) จิ้งจกหางแบน (*Cosymbotus platyurus*) และตุ๊กแกบ้าน (*Gekko gecko*) ชนิดที่มีความชุกชุมปานกลางมี 2 ชนิดเช่นกันประกอบด้วย กิ้งก่าสวน, กิ้งก่าหัวสีน้ำเงิน (*Calotes mystaceus*) และกิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) ชนิดที่มีความชุกชุมน้อย มี 8 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) จิ้งเหลนหางยาว (*Mabuya longicaudata*) จิ้งเหลนหลากหลาย (*Mabuya macularia*) งูทางมะพร้าวลายขีด (*Elaphe radiata*) งูกะปะ (*Calloselasma rhodostoma*) และงูเห่า (*Naja* spp.) เป็นต้น

(3) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก พบ 8 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกชนิดที่มีระดับความชุกชุมปานกลางมี 2 ชนิด คือ คางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*) และอึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) และชนิดที่มีความชุกชุมน้อย ได้แก่ เขียดจะนา (*Occidozyga lima*) กบบัว, เขียดจิก (*Rana erythraea*) เขียดลิ้น (*O. laevis*) กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) เขียดตะปาด (*Polypedates mutus*) และอึ่งน้ำเต้า (*Microhyla ornata*)

(4) นก จากการสำรวจทั้งภายในและภายนอกทำอาภาศยานฯ พบนกทั้งหมด 50 ชนิด ในจำนวนนี้เป็นชนิดที่พบภายในทำอาภาศยานฯ 36 ชนิด ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นนกที่มีขนาดเล็ก และสามารถพบเห็นได้ทั่วไปในสภาพแวดล้อมที่มีการรบกวน ซึ่งแสดงให้เห็นว่านกเหล่านี้สามารถปรับตัวในสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี นกชนิดที่พบชุกชุมมากมี 9 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) นกเขาใหญ่ (*Spilopella chinensis*) และนกกระเต็นอกขาว (*Halcyon smyrnensis*) เป็นต้น นกชนิดที่พบชุกชุมในระดับปานกลางมี 15 ชนิด เช่น นก

ยางกรอกพันธุ์ชวา (*Ardeola speciose*) นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*) และนกตีนเทียน (*Himantopus himantopus*) เป็นต้น ชนิดที่พบชุกชุมน้อยมี 12 ชนิด คือ เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) นกอีลุ้ม (*Gallicrex cinerea*) และนกพิราบ (*Columba livia*) เป็นต้น

### 1.8.2.3 การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินทำอาภาศยานตรัง

จากการสำรวจภาคสนามในช่วงเดือนสิงหาคม 2566 ได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชน อาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายหรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของ ทำอาภาศยาน มีจำนวน 6 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

(1) โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกก็จะสูง มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกก็อยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก กล่าวคือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลอยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อาภาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อาภาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังนี้

ตารางที่ 1.8-3 วิเคราะห์โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (สิงหาคม, 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 ซึ่งจากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ

#### ตารางที่ 1.8-4 วิเคราะห์โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอาภาศยานหากเกิดการชน

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (สิงหาคม, 2566)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อาภาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหายหากชน สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ดังตารางที่ 1.8-5 รายละเอียด ดังนี้

#### ตารางที่ 1.8-5 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอาภาศยานตรัง

Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	อันตรายต่ำ นกเขาใหญ่ ( <i>Streptopelia chinensis</i> ) นกแอ่นทุ่งใหญ่ ( <i>Glareola maldivarum</i> ) นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> ) 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 (สิงหาคม, 2566)

- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง 2 ชนิด ดังนี้

- นกยางเป็ย (*Egretta garzetta*) , *Egretta garzetta* เป็นนกขนาดกลาง (46 - 56 ซม.; 250 - 510 กรัม) มีอุปนิสัยหากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางควาย กินอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ทำอาภาศยาน หากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอาภาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร
- นกยางควาย (*Bubulcus coromandus*), Eastern Cattle Egret เป็นนกขนาดกลาง (46 - 56 ซม.; 250 - 510 กรัม) มีอุปนิสัยหากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางเป็ย โดยมีอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ทำอาภาศยาน โดยมากจะหากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง ด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอาภาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร

- ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง 4 ชนิด
  - นกเขาใหญ่ (*Streptopelia chinensis*) , Spotted Dove เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยและสร้างรังตามต้นไม้ ตามลานจอดรถ รวมทั้งตัวอาคารสำนักงาน หากินเมล็ดพืช หญ้า โดยเฉพาะตามสนามหญ้าข้างทางวิ่ง ทางขับ หากินเป็นฝูง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่บินชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง
  - นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*), Oreintal Praticole เป็นนกขนาดเล็กเข้ามาอาศัยและหากิน รวมทั้งสร้างรังวางไข่ ในบริเวณปลายทางวิ่ง รวมทั้งบริเวณสองข้างทางวิ่งเป็นบางส่วนของพื้นที่ห่างจากบริเวณที่มีกิจกรรมทางการบิน นกชนิดนี้หากินเป็นฝูง โดยบินโฉบกินแมลงในอากาศตลอดเวลากลางวัน ดังนั้นจึงมีโอกาสที่บินชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้
  - นกพิราบป่า (*Columba livia*) Rock Pigeon เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยและสร้างรังตามต้นไม้ ตามลานจอดรถ รวมทั้งตัวอาคารสำนักงาน หากินเมล็ดพืช หญ้า โดยเฉพาะตามสนามหญ้าข้างทางวิ่ง ทางขับ หากินเป็นฝูง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่บินชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง
  - นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*) ,Red-wattled Lapwing เป็นนกขนาดเล็ก (32 - 35 ซม.; 110 - 230 กรัม) เข้ามาหาอาหารและอาศัยในบริเวณทำอาภาศยานฯ บริเวณทางระบายน้ำ รวมทั้งสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และมักทำรังวางไข่ตามสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง/บริเวณปลายทางวิ่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากนกกระแตแต้แว๊ดเป็นนกที่มีประชากรเป็นจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

## 1.9 การประเมินผลกระทบด้านเสียง

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ต.รัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2566 ที่ปรึกษาจะดำเนินการโดยใช้วิธีการประเมินค่าระดับเสียง (NEF) จากอากาศยานโดยแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour) โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1.9.1 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 ที่ปรึกษานำเสนอในรูปแบบของการคาดการณ์ค่าระดับเสียง (NEF) จากโครงการทำอากาศยานซึ่งปกติมักจะแสดงเป็นเส้นแสดงระดับเสียง (Noise Contour) การคำนวณว่าในพื้นที่โดยรอบโครงการสนามบินได้รับเสียงรบกวนหรือไม่ คำนวณได้จากสมการ

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

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

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

โดย  $I$  = จำนวนเครื่องบินแต่ละประเภท  
 $J$  = จำนวนเส้นทางการบินทั้งหมด

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



ค่า NEF	ผลกระทบ
> 40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนต่อโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของ Airport Hotel ควรติดตั้งอุปกรณ์เสียงรบกวน
30-40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้างที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว ควรได้รับการป้องกันด้วยวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
< 30	ค่าระดับเสียงจากโครงการได้รับการยอมรับในพื้นที่

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 สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้ให้การยอมรับมาเป็นเวลานาน โดยสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้จัดทำหนังสือคู่มือการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียง ซึ่งในเรื่องของการทำนายระดับเสียงจากโครงการสนามบินได้ระบุการเลือกใช้ค่า NEF ในการประกอบการพิจารณาระดับของผลกระทบ และการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบไว้อย่างชัดเจน และแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการด้านคมนาคม (อุษณีย์ ศิวารุ, 2549)
- คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ใช้ค่า NEF เป็นหลัก ในการพิจารณาระดับของผลกระทบและพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบมาโดยต่อเนื่อง ส่วนค่า Ldn, Leq หรือค่าพารามิเตอร์อื่น ๆ นั้น ในเรื่องของการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของบริเวณหรือพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบยังไม่มีกำหนดหรือระบุวิธีการแนวทางที่ชัดเจน จึงยังไม่ได้นำมาใช้กันมากนัก โดยได้นำมาใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาเพียงบางกรณีเท่านั้น

## (2) เครื่องมือในการการจัดทำแผนที่เส้นเสียง

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

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

ผลที่ได้จากการจำลองด้วยระบบคอมพิวเตอร์ จะออกมาในลักษณะเส้นเสียง (Arie van der Eijk, 2018) และนำเสนอในรูปแบบของหน่วยการประเมินผลกระทบที่กำหนดเป็นมาตรฐาน คือ Noise Exposure Forecast (NEF) คำนวณได้จาก Effective Perceived Noise Decibel (EPN db) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงอากาศยานแต่ละประเภท

## (3) การประเมินผลกระทบด้านเสียง

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

### แนวทางการใช้ที่ดินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

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

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

หมายเหตุ: (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

## 1.9.2 การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

### 1) การใช้หัวทางวิ่ง

ทางวิ่งของท่าอากาศยานตั้งวางตัวในทิศทาง 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 จากข้อมูลสถิติการขึ้นลงของอากาศยานภายในท่าอากาศยานตั้งเดือนธันวาคม 2565 และในช่วงเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2566 ดังนี้

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

### 3) ช่วงเวลาที่ทำการบิน

การกำหนดช่วงเวลาการบินตามแนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียงของกรมควบคุมมลพิษได้กำหนดให้แบ่งช่วงเวลาในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานแบ่งออกเป็น 2 ช่วงเวลา ได้แก่ เที่ยวบินในเวลากลางวัน หมายถึง อากาศยานที่มีกิจกรรมการขึ้น-ลง ระหว่างเวลา 07.00 - 22.00 น. และเที่ยวบินในช่วงเวลากลางคืน หมายถึง อากาศยานที่มีกิจกรรมการขึ้น-ลง ระหว่างเวลา 22.00-07.00 น.

### 4) สถิติการให้บริการของอากาศยาน

สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของอากาศยานเดือนธันวาคม 2565 และในช่วงเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2566 ของท่าอากาศยานตั้ง ดังตารางที่ 1.9-1

### 5) แหล่งกำเนิดเสียง

รวบรวมสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สอดคล้องกับกำหนดการส่งรายงานตามข้อกำหนดในสัญญาจ้าง ที่ปรึกษาจึงจำเป็นต้องใช้สถิติเที่ยวบินย้อนหลังช่วงเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2565 เพื่อเป็นตัวแทนสถิติเที่ยวบินสูงสุดของเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2566 มาร่วมพิจารณาจำนวนเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินในรอบ 6 เดือน ของท่าอากาศยาน

รวบรวมสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบินเดือนธันวาคม 2565 และในช่วงเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2566 ของท่าอากาศยานตั้ง ดังแสดงในตารางที่ 1.9-2

**ตารางที่ 1.9-1 สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรังเดือนธันวาคม 2565 และในช่วงเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2566**

เดือน	เที่ยวบิน (Movement)		ผู้โดยสาร (Passengers)	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
มิถุนายน 2566	152	152	22,536	23,116
กรกฎาคม 2566	150	150	22,157	22,498
สิงหาคม 2566	153	153	21,604	23,144
กันยายน 2566	140	140	20,269	20,331
ตุลาคม 2566	164	164	25,297	25,896
พฤศจิกายน 2566	141	141	22,755	23,376
ธันวาคม 2565	155	155	23,963	22,130
<b>รวม</b>	<b>1,055</b>	<b>1,055</b>	<b>158,581</b>	<b>160,491</b>
<b>เฉลี่ยต่อเดือน</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>5,286</b>	<b>5,349</b>
<b>เฉลี่ยต่อวัน</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>741</b>	<b>750</b>

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

หมายเหตุ : เฉพาะเที่ยวบินพาณิชย์

จากสถิติเที่ยวบินของท่าอากาศยาน เดือนธันวาคม 2565 และในช่วงเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2566รวมทั้งสิ้นจำนวน 2,130 เที่ยวบิน โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 22 มิถุนายน 2566 จำนวน 14 เที่ยวบิน อย่างไรก็ตามในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ AEDT ที่ปรึกษาจะใช้ชนิดของอากาศยานและการคำนวณเที่ยวบินเฉลี่ย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.9-2

**ตารางที่ 1.9-2 ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์**

ชนิดอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน เดือนธ.ค. 65 และ ในช่วงเดือนมิ.ย.-พ.ย. 66 (เที่ยว)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย เดือนธ.ค. 65 และ ในช่วงเดือนมิ.ย.-พ.ย. 66 (เที่ยว/วัน)
Airbus 320	883	4
Boeing 737-800	1,220	6
<b>รวม</b>	<b>2,130</b>	<b>10</b>

ที่มา : ท่าอากาศยานตรัง, เดือนธันวาคม 2566

หมายเหตุ : ข้อมูลเจ้าแบบจำลองใช้เฉพาะอากาศยานพาณิชย์ ผักบิน ผ่นหลวง และเฮลิคอปเตอร์ ไม่รวมอากาศยานที่ใช้ทางการทหาร  
 จำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 22 มิถุนายน 2566 จำนวน 14 เที่ยวบิน

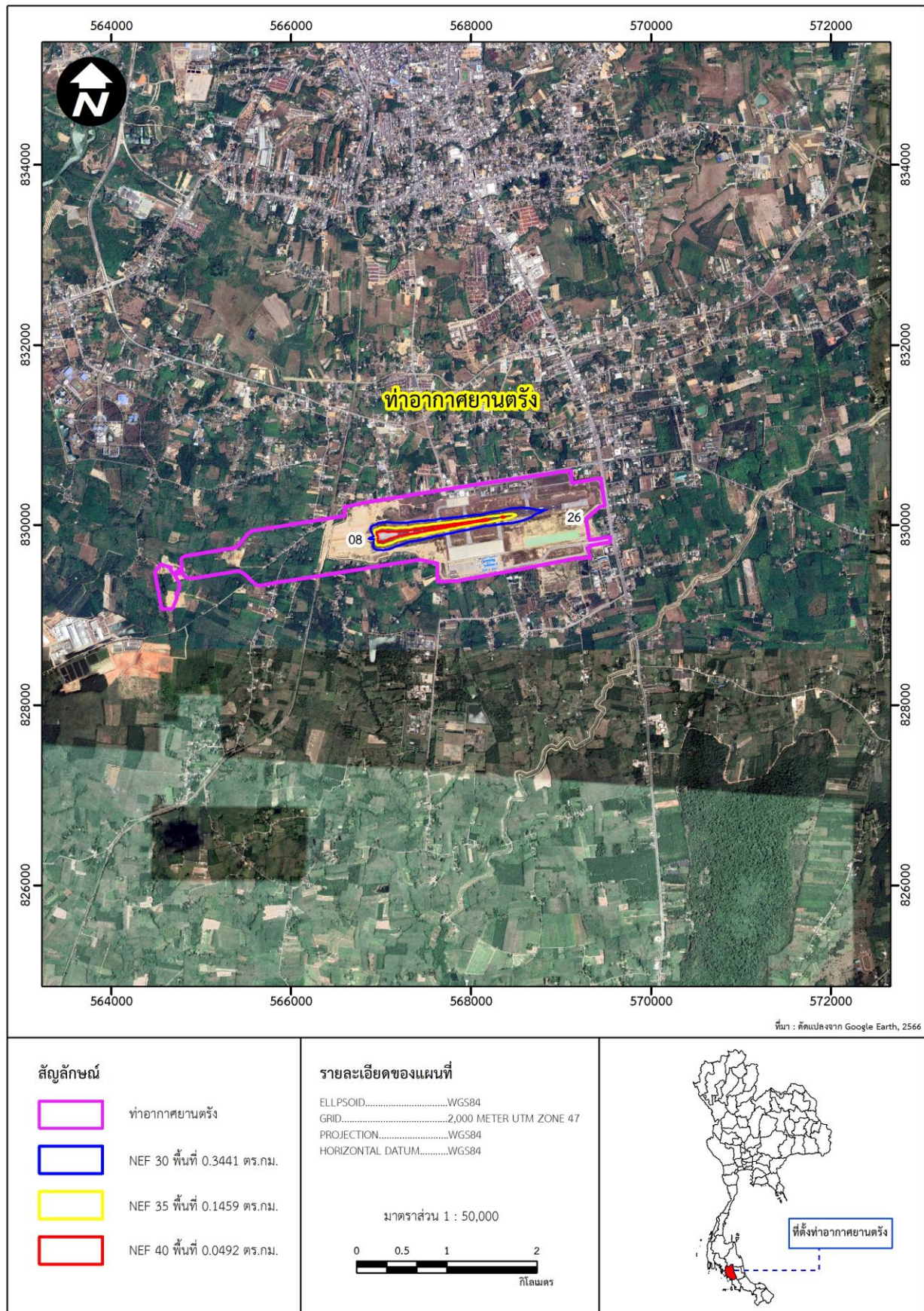
## 6) ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน

การประเมินแนวโน้มเสียงจากอากาศยานในช่วงเดือนมิถุนายน-พฤศจิกายน 2566 ดังรูปที่ 1.9-1  
รายละเอียดดังนี้

- **แนวเส้น NEF 30** ครอบคลุมพื้นที่ 0.3441 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรังตามแนวทางวิ่ง
- **แนวเส้น NEF 35** ครอบคลุมพื้นที่ 0.1459 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรังตามแนวทางวิ่ง
- **แนวเส้น NEF 40** ครอบคลุมพื้นที่ 0.0492 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรังตามแนวทางวิ่ง

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





รูปที่ 1.9-1 ระดับเสียง (NEF) ทำอากาศยานตรัง ในช่วงเดือนมิถุนายน - ธันวาคม 2566

## 1.10 คู่มือและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

### 1.10.1 หลักการและเหตุผล

จากการตรวจสอบการดำเนินงานของทำอากาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่า ทำอากาศยานได้มีการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้อย่างครบถ้วนเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม มีมาตรการบางส่วนที่ ทำอากาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วนหรือยังไม่ได้ดำเนินการ และมีบางมาตรการที่ปรึกษาพิจารณาแล้วเห็นว่า จำเป็นต้องมีการเสนอให้ปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความเหมาะสมต่อการปฏิบัติต่อไป

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานภาคใต้ทั้ง 9 แห่ง ที่นำเสนอในรายงานฉบับนี้ ที่ปรึกษาได้ พิจารณาจากผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของแต่ละทำอากาศยานในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1.10.2 สรุปผลการตรวจสอบการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ทำอากาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วน

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของทำอากาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่ามีมาตรการบางประเด็น ที่ทำอากาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วน แสดงดังตารางที่ 1.10-1

ตารางที่ 1.10-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน

ทำอาภาศยาน	สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
1. ทำอาภาศยานกระบี่	- ดำเนินการหรือว่าจ้างคณะทำงานชุดที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ จังหวัดกระบี่ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 หรือองค์กรท้องถิ่น รวมทั้งองค์กรเอกชน เป็นต้น	- กรมทำอาภาศยานได้ดำเนินการจ้าง บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมประจำปี 2566 ตามสัญญาเลขที่ จท 27/2566 ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566 - ยังไม่มีดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ จังหวัดกระบี่ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดกระบี่ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 หรือองค์กรท้องถิ่น และองค์กรเอกชน
2. ทำอาภาศยานตรัง	- ไม่มี	- ไม่มี
3. ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	- หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ และ/หรือมีมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดในด้านเนื้อหาของรายงานที่ได้ให้ความเห็นชอบ ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการให้ความเห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง - ติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมันเพื่อรองรับน้ำทิ้งจากบ้านพักพนักงาน โดยปริมาตรบ่อดักไขมันที่ต้องการมากกว่า 2.0 ลบ.ม. จำนวน 4 บ่อ	- ปัจจุบันทำอาภาศยานมีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร และการขยายลานจอดอาภาศยาน ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 - ข้อเสนอแนะ : กรมทำอาภาศยานควรเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/หน่วยงานอนุญาตให้ความเห็นชอบ - บ้านพักพนักงานในแต่ละหลังไม่ได้มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน แต่เจ้าหน้าที่ที่อาศัยอยู่ในบ้านพักจะทำการคัดแยกขยะและเศษอาหารต่างๆ - ข้อเสนอแนะ : ให้ทำอาภาศยานดำเนินการติดตั้งตะแกรงดักขยะ



**ตารางที่ 1.10-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)**

ทำอาภาศยาน	สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
4. ทำอาภาศยานระนอง	- จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทำอาภาศยาน กรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อควบคุมการขยายตัวของเมืองให้สอดคล้องกับผังเมือง	- ให้ทำอาภาศยานดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าว
5. ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	- หากกรมทำอาภาศยาน จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ หรือที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้กำหนดไว้ตามที่ได้รับความเห็นชอบรายงานฯ นั้น กรมทำอาภาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชได้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการจากรายงานที่ได้เสนอไว้ โดยแบ่งเป็น  <u>โครงการที่ดำเนินการแล้ว</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• คั่นทางและระบบป้องกันน้ำท่วมพร้อมถนนตรวจการบนคันป้องกันน้ำท่วมรอบพื้นที่โครงการ</li> <li>• การขยายลานจอดอาภาศยาน</li> </ul> <u>โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังปัจจุบัน)</li> <li>• ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังใหม่) และลานและอาคารจอดรถยนต์</li> </ul> </li> <li>- กรมทำอาภาศยาน ควรจัดทำรายงานเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและ/หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลง</li> <li>- ปัจจุบันได้รับการพิจารณาเห็นชอบรายงานจาก คชก. แล้ว</li> <li>- อยู่ระหว่างการนำเสนอเข้าพิจารณากับคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> </ul>
	กำหนดให้มีการปักธงและบ่อดักไขมันจากบ้านพักพนักงานของทำอาภาศยานนครศรีธรรมราชก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ที่มีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว และบ้านแฝด ระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกรอะกรองไร้อากาศ ไม่มีบ่อดักไขมัน</li> <li>- ส่วนบริเวณแฟลตที่พักเจ้าหน้าที่ จำนวน 2 อาคาร ขนาด 24 ยูนิต มีการติดตั้งบ่อดักไขมันก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียแล้ว</li> </ul> <p><b>ข้อเสนอแนะ :</b> ให้กรมทำอาภาศยานดำเนินการสร้างบ่อดักไขมันบริเวณบ้านเดี่ยวและบ้านแฝด</p>

**ตารางที่ 1.10-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)**

ทำอาภาศยาน	สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
6. ทำอาภาศยานชุมพร	- ไม่มี	- ไม่มี
7. ทำอาภาศยานนราธิวาส	<p>- จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทำอาภาศยาน และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทน กรมทำอาภาศยาน สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนราธิวาส สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <p>- ให้กรมทำอาภาศยาน ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้วให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ กรณีที่</p>	<p>- ในปีงบประมาณ 2566 กรมทำอาภาศยานได้มอบหมายให้บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยเป็นผู้แทนเจ้าหน้าที่จากสำนักพัฒนาทำอาภาศยานของกรมทำอาภาศยาน เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <p><b>ข้อเสนอแนะ</b></p> <p>- ควรแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทน กรมทำอาภาศยาน สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดนราธิวาส สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) ให้สอดคล้องกับมาตรการ</p> <p>- ปัจจุบันทำอาภาศยานมีโครงการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังใหม่) จัดเป็นการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่อาจกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ</p> <p><b>ข้อเสนอแนะ</b></p> <p>- กรมทำอาภาศยานควรจัดทำและเสนอรายงานการปรับปรุงแก้ไขและวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอหน่วยงานอนุญาติ พิจารณาก่อนดำเนินการ</p>

ตารางที่ 1.10-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)

ทำอาภาศยาน	สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
	การเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้นกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขและวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ	
	- ปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดแนวสองข้างทางวังให้สามารถระบายน้ำได้เร็วขึ้น ไม่มีน้ำท่วมขังในคูระบาย	- รางระบายน้ำด้านหัวทางวัง 20 มีน้ำท่วมขังในคูระบายโดยเฉพาะเมื่อมีฝนตกหนักต่อเนื่องเนื่องจากกรมทางหลวงมีการขยายปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4136 และได้ปิดท่อระบายน้ำที่ทำอาภาศยานใช้เป็นช่องทางระบายน้ำจากรางระบายน้ำของทำอาภาศยานออกสู่ภายนอกทำให้ระดับน้ำในรางระบายสูงช่วงฝนตกติดต่อกัน - รางระบายน้ำด้านหัวทางวัง 02 (ราง A) ช่วงเดือนสิงหาคม มีปริมาณน้ำในรางระบายน้ำและตะกอน รวมทั้งมีปลาขนาดเล็กจำนวนมาก
	- จัดหาฝาบิ่ดภาชนะรองรับขยะ	- ภาชนะรองรับขยะบ้านพักเจ้าหน้าที่ไม่มีฝาบิ่ด <b>ข้อเสนอแนะ</b> - ดำเนินการจัดหาฝาบิ่ดภาชนะรองรับขยะให้ครบ เพื่อป้องกันไม่ให้สัตว์ชนิดต่างๆ เข้ามาหาอาหาร
8. ทำอาภาศยานหัวหิน	หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด วัตถุประสงค์ กิจกรรมต่อเนื่องหรือมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดในเนื้อหาของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในมาตรการลดผลกระทบด้านเสียง กรมทำอาภาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	- ปัจจุบันทำอาภาศยานหัวหินมีการขยายความกว้างไหล่ทางวังให้สอดคล้องตามมาตรฐานความปลอดภัยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด จากเดิม 35 เมตร เป็นความกว้าง 45 เมตร <b>ข้อเสนอแนะ</b> - กรมทำอาภาศยานควรจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเสนอหน่วยงานอนุญาตและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบต่อไป
9. ทำอาภาศยานเบตง	- ไม่มี	- ไม่มี

### 1.10.3 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

จากผลการตรวจสอบ พบว่ามาตรการส่วนใหญ่ที่ท่าอากาศยานทั้ง 9 แห่ง สามารถดำเนินการได้อย่างครบถ้วน แต่มีบางมาตรการที่ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างครบถ้วน และเพื่อให้การดำเนินงานของแต่ละท่าอากาศยานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ปรึกษาจึงเสนอแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง
- แผนการตรวจสอบระบบระบายน้ำ
- แผนการก่อสร้างที่พักและจัดการขยะมูลฝอย
- แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย
- แผนการปรับเปลี่ยนและปรับปรุงเงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 1.10.3.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง

##### (1.1) หลักการและเหตุผล

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

การประเมินผลกระทบต้องพิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง การศึกษาจึงเลือกใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์มาเป็นเครื่องมือในการประเมินระดับของผลกระทบควบคู่ไปกับการตรวจวัด แบบจำลองที่ใช้ คือ แบบจำลอง Aviation Environmental Design Tool (AEDT) เป็นแบบจำลองที่นิยมใช้กันแพร่หลายในงานด้านการบิน และสามารถประยุกต์ใช้กับสนามบินได้ดี ผลที่ได้จากการจำลองด้วยระบบคอมพิวเตอร์ จะนำเสนอในรูปแบบของหน่วยการประเมินผลกระทบที่กำหนดเป็นมาตรฐาน คือ NEF โดยหน่วย NEF (Noise Exposure Forecast) คำนวณได้จาก EPN db (Effective Perceived Noise Decibel) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงเครื่องบินแต่ละประเภท โดยมีมาตรฐานกำหนดไว้ดังนี้

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

ที่มา : Handbook of Noise Assessment (1975)

หากพิจารณาตามแนวทางของ International Civil Aviation Organization : ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเสียง NEF ต่างๆ ดังนี้ (ตารางที่ 1.10-2)

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

ตารางที่ 1.10-2 แนวทางการใช้ที่ดินของ ICAO

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

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

หมายเหตุ : (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

## (1.2) วัตถุประสงค์

- เพื่อใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในการคาดการณ์ระดับเสียงจากทำอากาศยานต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน
- เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขผลกระทบด้านเสียงจากทำอากาศยาน

## (1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอากาศยาน

(1.4) พื้นที่ปฏิบัติการ ทำอากาศยานและชุมชนโดยรอบ

(1.5) วิธีการดำเนินงาน ทำการรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้เพื่อนำเข้าแบบจำลอง

- การเตรียมแผนที่และค่าพิกัดของทำอากาศยาน
- รวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพของทำอากาศยาน เช่น ขอบเขตพื้นที่ ระดับความสูง อุณหภูมิทำอากาศยาน เป็นต้น
- ข้อมูลสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจอากาศทำอากาศยานหรือสถานีที่อยู่ใกล้เคียงที่สุด
- รวบรวมสถิติประเภทและจำนวนเที่ยวบินของเครื่องบินแต่ละประเภทในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา
- รวบรวมสถิติ (ร้อยละ) การใช้หัวทางวิ่งในการขึ้น-ลงของเครื่องบินในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา
- กำหนดสมมติฐานจำนวนเที่ยวบินที่ใช้ในแบบจำลอง

(1.6) ระยะดำเนินการ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดการดำเนินการทำอากาศยาน

(1.7) งบประมาณ 350,000 บาท/ครั้ง

1.10.3.2 แผนการตรวจสอบระบบระบายน้ำ

(1.1) หลักการและเหตุผล

จากการสำรวจภาคสนามในปี 2566 พบว่า ระบบระบายน้ำของทำอากาศยานที่  
ทำการศึกษาส่วนใหญ่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมและมีตะกอนดินสะสม จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในทำอากาศ  
ยานบางแห่ง พบว่าไม่มีการขุดลอกรางระบายน้ำมาเป็นเวลานานเนื่องจากขาดงบประมาณในการดำเนินงาน ดังนั้นจึง  
จำเป็นต้องตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของทำอากาศยานว่ามีปัญหาในการระบายน้ำหรือไม่

(1.2) วัตถุประสงค์

เพื่อทำการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากมีตะกอนดินสะสม หรือวัชพืชขึ้นปกคลุมบริเวณ  
รางระบายน้ำภายในทำอากาศยานให้เตรียมการขุดลอก

(1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอากาศยาน

(1.4) พื้นที่ปฏิบัติการ ระบบระบายน้ำภายในทำอากาศยานและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

(1.5) วิธีการดำเนินงาน

ดำเนินการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากพบว่ามีตะกอนดินสะสม วัชพืชขึ้นปกคลุม และ  
รางระบายน้ำไม่สามารถระบายได้ ให้ขุดลอกรางระบายน้ำภายในทำอากาศยานโดยใช้เครื่องจักรกล ได้แก่ รถแบ็คโฮ  
รถขุดดิน และแรงงานคน อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่ามีตะกอนสะสมในรางระบายน้ำ 1/3 ของรางระบายน้ำ

(1.6) ระยะดำเนินการ ตลอดการดำเนินการทำอากาศยาน

(1.7) งบประมาณ ครั้งละ 150,000 บาท

### 1.10.3.3 แผนการก่อสร้างที่พักและการจัดการขยะมูลฝอย

#### (1.1) หลักการและเหตุผล

ภายในทำอาภาศยานแต่ละแห่งได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะวางกระจายทั่วไปภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน ส่วนใหญ่รองรับขยะมูลฝอยทั่วไปและขยะจำพวกเศษอาหาร กรมทำอาภาศยานกำหนดให้ทางอาภาศยานแต่ละแห่งจัดสร้างอาคารที่พักขยะ แต่แบบอาคารที่ทำการก่อสร้างจะมีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละทำอาภาศยาน จากการตรวจสอบในภาคสนามที่พบว่าหลายแห่งที่ไม่มีการจัดเก็บขยะที่ดีพอทำให้มีเศษขยะกองสะสมด้านข้างที่พักขยะและบางแห่งมีการกองขยะทิ้งไว้โดยไม่มีการจัดเก็บ ดังนั้นหากไม่มีการดูแลความสะอาดโดยรอบอาคารที่พักขยะอาจกลายเป็นแหล่งดึงดูดแมลงและนกให้เข้ามาหากินได้

#### (1.2) วัตถุประสงค์

เพื่อรักษาความสะอาดของอาคารที่พักขยะและป้องกันการเป็นแหล่งที่หากินของแมลงและนก

#### (1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอาภาศยาน

#### (1.4) พื้นที่ปฏิบัติการ อาคารที่พักขยะ/จุดรวบรวมขยะ

#### (1.5) วิธีการดำเนินงาน

การดูแลอาคารที่พักขยะภายในทำอาภาศยาน สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่ยังไม่ได้ก่อสร้างอาคารที่พักขยะในกรณีที่ทำการก่อสร้างอาคารที่พักยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง ให้เจ้าหน้าที่ประจำทำอาภาศยานจัดหาวัสดุที่สามารถนำมาที่ปกขยะชั่วคราว โดยจะต้องมีหลังคาปิดปกคลุมกองขยะเหล่านี้เพื่อไม่ให้โดนน้ำฝน ซึ่งจะก่อให้เกิดกลิ่นอันที่ไม่น่าพึงพอใจได้ ด้านข้างของอาคารที่พักขยะชั่วคราวให้ติดตะแกรงไว้ทั้ง 2 ด้าน เพื่อให้มีอากาศหมุนเวียนถ่ายเทตลอด

- ภายในอาคารที่พักขยะชั่วคราว จะต้องแบ่งพื้นที่สำหรับขยะมูลฝอยทั่วไป และขยะจำพวกเศษอาหาร ในบริเวณพื้นที่รองรับขยะมูลฝอยทั่วไปจะต้องมีถังขยะขนาด 200 ลิตร วางอย่างน้อยจำนวน 4 ถัง เพื่อรองรับขยะทั่วไปให้เพียงพอ นอกจากนี้จะต้องมีภาชนะรองรับขยะอันตรายเช่น หลอดไฟ ถ่านและแบตเตอรี่ เป็นต้น เพื่อรวบรวมและนำส่งสถานที่กำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป สำหรับห้องพักขยะเปียก ให้ดำเนินการทำความสะอาดที่พักขยะชั่วคราวเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง

- หากเมื่อการก่อสร้างอาคารที่พักขยะแล้วเสร็จ ให้เคลื่อนย้ายภาชนะรองรับขยะที่ตั้งอยู่ในที่พักขยะชั่วคราวไว้ในอาคารที่พักแห่งใหม่ และให้ทำการรื้อถอนที่พักขยะชั่วคราวและดำเนินการปรับสภาพพื้นดินเพื่อป้องกันเชื้อโรค โดยใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรด์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว

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

ซึ่งยังไม่มีภาชนะรองรับขยะจำพวกนี้ ดังนั้นภายในอาคารที่พักขยะควรเพิ่มภาชนะรองรับขยะอันตรายเพื่อทำการรวบรวมและนำส่งสถานที่ที่กำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป

- ห้องพักขยะเปียก ให้ทำความสะอาดเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง
- ให้ทำการบันทึกปริมาณขยะที่ทำการจัดเก็บในแต่ละครั้งเพื่อดูแนวโน้มปริมาณขยะหาก

พบว่ามีปริมาณเพิ่มมากขึ้นจะได้จัดเตรียมถังขยะหรือเพิ่มขนาดของอาคารที่พักขยะให้เพียงพอกับปริมาณขยะที่จะเกิดขึ้น ตัวอย่างแบบบันทึกปริมาณขยะแสดงดังตารางที่ 1.10-3

- กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมการทิ้งขยะให้เรียบร้อยไม่ให้กระจายออกนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร

(1.6) ระยะดำเนินการ ตลอดระยะดำเนินการ

(1.7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของทำอาภาศยาน



ตารางที่ 1.10-3 ตัวอย่างแบบบันทึกปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในท่าอากาศยาน

[illegible]

#### 1.10.3.4 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย

(1.1) **หลักการและเหตุผล** น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในทำอากาศยานส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ห้องสุขาของผู้เข้ามาใช้บริการ ผู้ประกอบการร้านค้า รวมถึงน้ำทิ้งที่เกิดจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ประจำแต่ละทำอากาศยาน น้ำเสียที่เกิดขึ้นทั้งหมดจะถูกรวบรวมลงในระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อทำการปรับปรุงคุณภาพน้ำทิ้งให้มีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

โดยทั่วไปทำอากาศยานได้ทำการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้งนี้ประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียขึ้นอยู่กับ

- ค่าอัตราส่วนอาหารต่อปริมาณจุลินทรีย์ในระบบ ปริมาณตะกอนจุลินทรีย์ในถังเติมอากาศที่จะทำงานได้นั้น ต้องมีปริมาณอาหารที่พอเหมาะ

- ระยะเวลาที่น้ำเสียอยู่ในถังเติมอากาศ ขนาดของถังเติมอากาศสามารถส่งผลต่อระยะเวลาที่น้ำเสียในระบบที่มีระยะเวลาพักที่เหมาะสมจะช่วยให้จุลินทรีย์สามารถย่อยสลายสารอินทรีย์ได้จนถึงที่สุด

- อายุตะกอน หากมีการสะสมอยู่ในระบบบำบัดน้ำเสียมากเกินไป จะก่อให้เกิดตะกอนส่วนเกินในระบบ

นอกจากนี้ การตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียสามารถสังเกตได้ด้วยจาก

- สี สีของตะกอนแรงในถังเติมอากาศควรเป็นสีน้ำตาลเข้มคล้ายสีซีอิ๊วโกแลต ถ้าตะกอนสีคล้ำอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ

- กลิ่น ระบบที่ได้รับการดูแลที่ถูกต้องจะต้องไม่มีกลิ่นเหม็น จะมีเพียงกลิ่นอับๆ ถ้าตะกอนมีสีดำและกลิ่นเน่าอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ

(1.2) **วัตถุประสงค์** เพื่อเป็นการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียภายในทำอากาศยานให้มีประสิทธิภาพ

(1.3) **หน่วยงานรับผิดชอบ** กรมท่าอากาศยาน

(1.4) **พื้นที่ปฏิบัติการ** ระบบบำบัดน้ำเสียภายในทำอากาศยาน

(1.5) **วิธีการดำเนินงาน** สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียจะต้องศึกษาและเรียนรู้ระบบบำบัดน้ำเสีย โดยให้บริษัทผู้แทนจำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสียอบรมและแนะนำแก่เจ้าหน้าที่

- จัดทำแผนการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของทำอากาศยาน ดังนี้

- ทำการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของทำอากาศยาน เพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ตรวจสอบอุปกรณ์ต่างๆ ว่าอยู่ในสภาพการใช้งานได้ตามปกติหรือไม่ รวมทั้งดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ตรวจสอบหากพบชำรุดหรือมีประสิทธิภาพการทำงานต่ำ

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

- ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง โดยทำการตรวจสอบตามดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งตามที่กำหนดในรายงานฯ ของแต่ละทำอากาศยาน

○ จัดทำแบบบันทึกรายละเอียดของสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกเดือน เพื่อตรวจสอบสอดคล้องกับปริมาณน้ำเข้าระบบบำบัดน้ำเสียกับความสามารถในการรองรับน้ำเสียที่ระบบตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสีย แสดงดังตารางที่ 1.10-4

(1.6) ระยะดำเนินการ ตลอดระยะดำเนินการ

(1.7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของทำอากาศยาน

#### 1.10.3.5 แผนการปรับเปลี่ยนและปรับปรุงเงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่า มีมาตรการฯ ที่สมควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิกมาตรการบางมาตรการให้มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานต่อไป

การยื่นขอยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขมาตรการที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากกรมทำอากาศยานมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมอื่นๆ ของแต่ละทำอากาศยาน กรมทำอากาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงรวมทั้งเงื่อนไขมาตรการที่ต้องการยกเลิกหรือปรับปรุง ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินการเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและอากาศให้ความเห็นชอบก่อนการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 1.10-4 ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย

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

## 1.11 การอบรมด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยาน

### 1) หลักการและเหตุผล

การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของทำอาภาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ปกษาได้ดำเนินการจัดอบรมให้กับบุคลากรของทำอาภาศยานที่เกี่ยวข้องตามข้อกำหนดการจ้างงาน (TOR) ภายใต้งานจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2566 โดยจัดขึ้นระหว่างวันที่ 15-30 สิงหาคม 2566 เพื่อสร้างความเข้าใจในการจัดการสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน จึงกำหนดให้มี “การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมทำอาภาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน” ขึ้นเพื่อเสริมสร้างความรู้ให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้มีความเข้าใจ และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ รายละเอียดดังนี้

### 2) วัตถุประสงค์

- (1) เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้อง
- (2) เพื่อให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องมีความเข้าใจผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลักของทำอาภาศยาน
- (3) เพื่อสร้างความเข้าใจในการดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- (4) เพื่อรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน EIA ของแต่ละทำอาภาศยาน

### 3) ขอบเขตการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาจะจัดการอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบินให้กับเจ้าหน้าที่กรมทำอาภาศยาน หลังจากได้ดำเนินการตรวจสอบมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของแต่ละทำอาภาศยาน และตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ จากห้องปฏิบัติการ สำนวนนิเวศวิทยานบก และประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงจากกิจกรรมของอาภาศยานต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบันเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยดำเนินการแยกจัดอบรมในแต่ละทำอาภาศยาน ทั้ง 9 แห่ง โดยมีกำหนดการดังตารางที่ 1.11-1

ตารางที่ 1.11-1 กำหนดการจัดอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน

ทำอาภาศยาน	กำหนดการ
1. ทำอาภาศยานระนอง	วันอังคารที่ 15 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30-15.30 น.
2. ทำอาภาศยานกระบี่	วันศุกร์ที่ 25 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30-15.30 น.
3. ทำอาภาศยานตรัง	วันพฤหัสบดีที่ 17 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30-15.30 น.
4. ทำอาภาศยานนครศรีธรรมราช	วันศุกร์ที่ 18 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30-15.30 น.
5. ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	วันจันทร์ที่ 21 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30-15.30 น.
6. ทำอาภาศยานชุมพร	วันอังคารที่ 22 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30-15.30 น.
7. ทำอาภาศยานหัวหิน	วันพุธที่ 23 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30-15.30 น.
8. ทำอาภาศยานเบตง	วันอังคารที่ 29 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30-15.30 น.
9. ทำอาภาศยานนราธิวาส	วันพุธที่ 30 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30-15.30 น.

#### 4) กลุ่มเป้าหมาย

- เจ้าหน้าที่ของทำอากาศยานละ 10 ท่าน ประกอบด้วย
  - ผู้อำนวยการทำอากาศยาน
  - หัวหน้ากลุ่มงานต่างๆ
  - ผู้ดูแลสนามบิน
  - เจ้าหน้าที่ของทำอากาศยานที่เกี่ยวข้อง

#### 5) สื่อ อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้

- สไลด์ประกอบการบรรยาย
- เอกสารสรุปโครงการ
- แบบประเมินผลภายหลังการประชุม

#### 6) ข้อมูลที่จะนำเสนอ

เนื้อหาในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ที่ปรึกษาจะนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น

##### หัวข้อทั่วไป

- ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายสิ่งแวดล้อม การจัดทำรายงาน EIA และการจัดทำรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกฎหมายอื่นๆ และผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลักของโครงการประเภทคมนาคมทางอากาศ
- กระบวนการและวิธีการตรวจสอบ
- ผลการตรวจสอบมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของแต่ละทำอากาศยาน
- ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ จากห้องปฏิบัติการ
- ผลการคาดการณ์ระดับเสียงจากกิจกรรมของอากาศยานในสภาพปัจจุบัน
- ผลสำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายในการทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง

##### หัวข้อเฉพาะ

ที่ปรึกษาจะนำผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องของแต่ละทำอากาศยานมาพิจารณา หากพบว่ามาตรการใดที่ทำอากาศยานไม่สามารถปฏิบัติตามได้ หรือกรณีเกิดการร้องเรียนจากกิจกรรมของทำอากาศยาน ที่ปรึกษาจะนำเป็นหัวข้อบรรยายเพิ่มเติมและเสนอแนวทางแก้ไขต่อไป ยกตัวอย่าง

##### ทำอากาศยานหัวหิน

จากผลการวิเคราะห์และการจัดทำแนวเส้นเสียง NEF ตามที่ได้ระบุในรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการเมื่อปี 2565 และผลการคาดการณ์ผลกระทบเสียงปัจจุบัน พบว่า มีแนวเส้นเสียง NEF 30 บางส่วนอยู่นอกแนวเขตทำอากาศยานบริเวณทางวิ่ง 34 ที่ปรึกษาจะเพิ่มหัวข้อการนำเสนอ ได้แก่ แนวทางการลดผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการบิน

### ทำอาภาศยานตรัง

จากกรณีที่ประชาชนได้ร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านฝุ่นจากกิจกรรมการก่อสร้างภายในพื้นที่  
ทำอาภาศยานตรังที่ปรึกษาจะเพิ่มหัวข้อการนำเสนอ ได้แก่

- 1) แนวทางการลดผลกระทบด้านฝุ่นจากกิจกรรมการก่อสร้างของทำอาภาศยาน
- 2) แนวทางการจัดการเรื่องร้องเรียน

นอกจากนี้ ในระหว่างดำเนินงาน หากผลการติดตามตรวจสอบพบประเด็นอื่นๆเพิ่มเติม ที่ปรึกษา  
จะพิจารณาเพิ่มในหัวข้อสำหรับการอบรมตามความเหมาะสมของแต่ละทำอาภาศยานด้วย

#### **7) การบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม**

- ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรมในระดับมาก ร้อยละ 80
- ผู้เข้าร่วมอบรมคิดว่าจะสามารถนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ได้ระดับดีมาก ร้อยละ 80

#### **8) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Out Put)**

- (1) ผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบสรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติ  
ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน
- (2) ผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบแนวทางการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินงานของ  
ทำอาภาศยาน
- (3) ผู้เข้าร่วมประชุมมีความรู้ความเข้าใจด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบินหลังเข้าอบรมเพิ่มมาก  
ขึ้นกว่าตอนก่อนเข้าอบรม

#### **9) ผลการประเมินผลภายหลังการประชุม**

ในการจัดอบรมครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการประเมินผลการจัดอบรมโดยใช้แบบสอบถามประเมินผลการ  
จัดอบรมและสรุปผลการประเมิน รายละเอียดดังนี้

#### **10) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม**

##### **(1) ทำอาภาศยานระนอง**

จัดอบรมเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมทำอาภาศยานระนอง  
โดยมีนางปริดา ช่วยคง ผู้อำนวยการทำอาภาศยานระนอง เป็นประธานการอบรม มีเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยานเข้าร่วม  
การอบรมทั้งสิ้น 12 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11-1



รูปที่ 1.11-1 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานระนอง

## (2) ท่าอากาศยานกระบี่

จัดอบรมเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานกระบี่ อาคารที่พักผู้โดยสาร 3 โดยมีนางสุกัญญา ดั่งดี ผู้แทนผู้อำนวยการท่าอากาศยานกระบี่ เป็นประธานการอบรม เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 10 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11-2





รูปที่ 1.11-2 บรรยายการจัดอบรมท่าอากาศยานกระบี่



### (3) ทำอากาศยานตรัง

จัดอบรมเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมสำนักงานก่อสร้างโครงการพัฒนาทำอากาศยานตรัง รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม ทั้งสิ้น 11 คน ได้แก่ เจ้าหน้าที่ทำอากาศยานเข้าร่วมการอบรม 6 คน และเจ้าหน้าที่ของบริษัทผู้รับจ้างงานก่อสร้างทำอากาศยานตรัง จำนวน 5 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11-3



รูปที่ 1.11-3 บรรยากาศการจัดอบรมทำอากาศยานตรัง





รูปที่ 1.11-3 บรรยากาศการจัดอบรมทำอากาศยานตรัง (ต่อ)



#### (4) ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

จัดอบรมเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช โดยมีนางนพพร มีวาสนา ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช เป็นประธานการอบรม และมีเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 12 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11-4



รูปที่ 1.11-4 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช





รูปที่ 1.11-4 บรรยากาศการจัดอบรมทำอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อ)

#### (5) ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

จัดอบรมเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี โดยมีนายประจวบ นาทอง รักษาการแทนผู้อำนวยการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี และมีเจ้าหน้าที่ทำอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 9 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11-5



รูปที่ 1.11-5 บรรยากาศการจัดอบรมทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี





รูปที่ 1.11-5 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

#### (6) ท่าอากาศยานชุมพร

จัดอบรมเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานชุมพร โดยมี นายอดิเรก ประจง นายช่างไฟฟ้าชำนาญการ เป็นประธานการอบรม และมีเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 10 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11-6



รูปที่ 1.11-6 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานชุมพร



### (7) ท่าอากาศยานหัวหิน

จัดอบรมเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานหัวหิน  
และมีเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 9 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11-7



รูปที่ 1.11-7 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานหัวหิน

#### (8) ทำอากาศยานเบตง

จัดอบรมเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมทำอากาศยานเบตง โดยมีนางสาวชนิดาภา แหลมลัก รักษาการแทนผู้อำนวยการทำอากาศยานเบตง เป็นประธานการอบรม และเจ้าหน้าที่ทำอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 13 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11-8



รูปที่ 1.11-8 บรรยากาศการจัดอบรมทำอากาศยานเบตง





รูปที่ 1.11-8 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานเบตง (ต่อ)

#### (9) ท่าอากาศยานนราธิวาส

จัดอบรมเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานนราธิวาส โดยมีนางสาวปิยะเนตร สลักคำ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ เป็นประธานการอบรม และมีเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 10 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11-9



รูปที่ 1.11-9 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานนราธิวาส



รูปที่ 1.11-9 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานนราธิวาส (ต่อ)

## 11) ผลการประเมินความคิดเห็นโดยรวมเกี่ยวกับการจัดอบรม ทั้ง 9 ทำอากาศยาน

จากจำนวนผู้เข้าร่วมอบรมทั้ง 9 ทำอากาศยาน จำนวนทั้งสิ้น 96 คน จากจำนวนกลุ่มเป้าหมาย 90 คน คิดเป็นร้อยละ 106.7 ของกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด มีผู้เข้าร่วมอบรมตอบแบบสอบถามจำนวนทั้งสิ้น 80 คน คิดเป็นร้อยละ 83.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รายละเอียดดังนี้

- ทำอากาศยานกระบี่	จำนวน 10 คน
- ทำอากาศยานตรัง	จำนวน 11 คน
- ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	จำนวน 9 คน
- ทำอากาศยานระนอง	จำนวน 12 คน
- ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช	จำนวน 12 คน
- ทำอากาศยานชุมพร	จำนวน 10 คน
- ทำอากาศยานนราธิวาส	จำนวน 10 คน
- ทำอากาศยานหัวหิน	จำนวน 9 คน
- ทำอากาศยานเบตง	จำนวน 13 คน

**รวมทั้งสิ้น จำนวน 96 คน**

### 1) ความรู้ความเข้าใจหัวข้อการอบรม

ผู้เข้าร่วมอบรม ส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจก่อนเข้าร่วมอบรม ระดับปานกลาง 45 คน คิดเป็นร้อยละ 56.3 รองลงมาได้แก่ ระดับน้อย 18 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5 ระดับมาก 18 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเนื้อหาการฝึกอบรมทำให้ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 91.3 และระดับปานกลาง 7 คน คิดเป็นร้อยละ 8.3

### 2) การนำเสนอของวิทยากร

การนำเสนอของวิทยากร ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่ามีความชัดเจนในการบรรยาย ทั้งหมดในระดับมาก จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 97.5 และระดับปานกลาง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5

ความชัดเจนในการตอบข้อซักถาม ระดับมาก จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 97.5 และระดับปานกลาง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5

การเปิดโอกาสให้ผู้ร่วมอบรมแสดงความคิดเห็น ระดับมาก จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 98.9 และระดับปานกลาง จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3

### 3) ความเหมาะสมของเนื้อหาในสื่อประกอบการอบรม

#### เอกสารประกอบการอบรม

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเอกสารประกอบการอบรมมีความเหมาะสม ส่วนใหญ่ระดับมาก 77 คน คิดเป็นร้อยละ 96.3 และระดับปานกลาง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.8

ความเหมาะสมของสื่อนำเสนอ (Power Point) ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าสื่อนำเสนอมีความเหมาะสม ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 94.7 และระดับปานกลาง จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0



#### 4) ความเหมาะสมของเวลาในการอบรม

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าระยะเวลาในการนำเสนอข้อมูลโครงการมีความเหมาะสมส่วนใหญ่ระดับมาก 73 คน คิดเป็นร้อยละ 91.3 รองลงมาระดับปานกลาง 7 คน คิดเป็นร้อยละ 8.8 ส่วนความเหมาะสมของระยะเวลาในการอบรม ส่วนใหญ่มีความเหมาะสมระดับมาก 75 คน คิดเป็นร้อยละ 93.8 รองลงมาระดับปานกลาง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 และความเหมาะสมของระยะเวลาในการตอบข้อซักถาม ส่วนใหญ่ระดับมาก 75 คน คิดเป็นร้อยละ 93.8 รองลงมาระดับปานกลาง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3

#### 5) ความเหมาะสมของสถานที่และบรรยากาศของสถานที่จัดอบรม

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่า มีความสะดวกในการเดินทาง ระดับมาก 77 คน คิดเป็นร้อยละ 96.3 และระดับปานกลาง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.8

อุปกรณ์และเครื่องอำนวยความสะดวก เช่น โต๊ะ ที่นั่ง ไมโครโฟน เครื่องขยายเสียงมีความเหมาะสมระดับมาก 76 คน คิดเป็นร้อยละ 95.0 และระดับปานกลาง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0

ความเหมาะสมของอาหาร/อาหารว่างและเครื่องดื่ม มีความเหมาะสมระดับมาก 76 คน คิดเป็นร้อยละ 95.5 และระดับปานกลาง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0

บรรยากาศการอบรม มีความเหมาะสมระดับมาก 79 คน คิดเป็นร้อยละ 98.8 และระดับปานกลาง 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3

#### 6) ด้านการนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่า สามารถเอาความรู้จากการอบรมครั้งนี้ไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก 75 คน คิดเป็นร้อยละ 93.8 และระดับปานกลาง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3

### 12) การบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม (KPI)

#### (1) ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรมในระดับมาก ร้อยละ 80

จากการสอบถามผู้เข้าร่วมอบรม และผลประเมินจากแบบสอบถาม พบว่า ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเนื้อหาการฝึกอบรมทำให้ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 91.3 **จึงบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม**

#### (2) ผู้เข้าร่วมอบรมคิดว่าสามารถนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก ร้อยละ 80

จากการสอบถามผู้เข้าร่วมอบรม และผลประเมินจากแบบสอบถาม พบว่า ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่า สามารถเอาความรู้จากการอบรมครั้งนี้ไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก 75 คน คิดเป็นร้อยละ 93.8 ระดับปานกลาง 9 คน **จึงบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม**

ตารางที่ 1.11-2 สรุปผลการวิเคราะห์แบบสอบถามหลังการประชุม

รายละเอียด	ความคิดเห็น	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	80	
เพศ		
(1) ชาย	49	61.3
(2) หญิง	31	38.8
รวม	80	100.0
<b>ส่วนที่ 1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการประชุมในครั้งนี้</b>		
<b>1 ความรู้ความเข้าใจหัวข้อการอบรม</b>		
<b>1.1 ก่อนเข้าฝึกอบรม/สัมมนา</b>		
(1) มาก	17	21.3
(2) ปานกลาง	45	56.3
(3) น้อย	18	22.5
รวม	80	100.0
<b>1.2 หลังเข้าฝึกอบรม/สัมมนา</b>		
(1) มาก	73	91.3
(2) ปานกลาง	7	8.8
(3) น้อย	0	0.0
รวม	80	100.0
<b>2 การนำเสนอของวิทยากร</b>		
<b>2.1 ความชัดเจนในการบรรยาย</b>		
(1) มาก	78	97.5
(2) ปานกลาง	2	2.5
(3) น้อย	0	0.0
รวม	80	100.0
<b>2.2 ความชัดเจนในการตอบข้อซักถาม</b>		
(1) มาก	78	97.5
(2) ปานกลาง	2	2.5
(3) น้อย	0	0.0
รวม	80	100.0

ตารางที่ 1.11-2 สรุปผลการวิเคราะห์แบบสอบถามหลังการประชุม (ต่อ)

รายละเอียด	ความคิดเห็น	
	จำนวน	ร้อยละ
<b>2.3 การเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมอบรมแสดงความคิดเห็น</b>		
(1) มาก	79	98.8
(2) ปานกลาง	1	1.3
(3) น้อย	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>
<b>3 ความเหมาะสมของเนื้อหาในสื่อประกอบการอบรม</b>		
<b>3.1 เอกสารประกอบการประชุม</b>		
(1) มาก	77	96.3
(2) ปานกลาง	3	3.8
(3) น้อย	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>
<b>3.2 ความเหมาะสมของสื่อนำเสนอ (PowerPoint)</b>		
(1) มาก	76	95.0
(2) ปานกลาง	4	5.0
(3) น้อย	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>
<b>4 ความเหมาะสมของเวลาในการอบรม</b>		
<b>4.1 ระยะเวลาในการนำเสนอข้อมูลโครงการ</b>		
(1) มาก	73	91.3
(2) ปานกลาง	7	8.8
(3) น้อย	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>
<b>4.2 ระยะเวลาในการอบรม</b>		
(1) มาก	75	93.8
(2) ปานกลาง	5	6.3
(3) น้อย	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>

ตารางที่ 1.11-2 สรุปผลการวิเคราะห์แบบสอบถามหลังการประชุม (ต่อ)

รายละเอียด	ความคิดเห็น	
	จำนวน	ร้อยละ
<b>4.3 ระยะเวลาในการตอบข้อซักถาม</b>		
(1) มาก	75	93.8
(2) ปานกลาง	5	6.3
(3) น้อย	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>
<b>5 ความเหมาะสมของสถานที่จัดอบรม</b>		
<b>5.1 ความสะดวกในการเดินทาง</b>		
(1) มาก	77	96.3
(2) ปานกลาง	3	3.8
(3) น้อย	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>
<b>5.2 อุปกรณ์และเครื่องอำนวยความสะดวก เช่น โต๊ะ ที่นั่ง ไมโครโฟน เครื่องขยายเสียง</b>		
(1) มาก	76	95.0
(2) ปานกลาง	4	5.0
(3) น้อย	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>
<b>5.3 ความเหมาะสมของอาหาร/อาหารว่าง และเครื่องดื่ม</b>		
(1) มาก	76	95.0
(2) ปานกลาง	4	5.0
(3) น้อย	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>
<b>6 บรรยากาศการประชุม</b>		
(1) มาก	79	98.8
(2) ปานกลาง	1	1.3
(3) น้อย	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>
<b>7 การนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้</b>		
(1) มาก	75	93.8
(2) ปานกลาง	5	6.3
(3) น้อย	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>80</b>	<b>100.0</b>