

ท่าอากาศยานตรัง

ในรายงานฉบับนี้เสนอผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานตรัง ประกอบด้วย ความเป็นมาของท่าอากาศยาน รายละเอียดองค์ประกอบโครงการโดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 รายละเอียดดังนี้

1.1 ประวัติความเป็นมาของท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานตรัง ก่อตั้งขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 บนที่ดินราชพัสดุที่กองทัพอากาศ มีชื่อว่า “ทุ่งนางหวัง” โดยกองทัพอากาศได้ปรับปรุงทุ่งหญ้าดังกล่าวให้เป็นทางวิ่งสำหรับการขึ้น-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 และให้ท่าอากาศยานของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด เปิดให้บริการรับส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณีย์ เส้นทางตรัง-กรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง โดยทำการปรับปรุงทางวิ่งให้เป็นพื้นผิวลาดยาง มีความยาว 1,175 เมตร ความกว้าง 30 เมตร และปรับทางวิ่งเพื่อขนาด 30 x 60 เมตร ทั้งสองด้านเป็นลูกรังอัดแน่น พร้อมกับก่อสร้างอาคารสถานีการบิน ซึ่งเป็นเรือนไม้ 2 ชั้น ประกอบด้วยที่ทำการท่าอากาศยาน ที่ทำการบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด หอควบคุมจราจรทางอากาศและสถานีสื่อสารการบินรวมอยู่ในแห่งเดียวกัน ท่าอากาศยานที่ใช้ขณะนั้นเป็นแบบดาโกต้า (DC 3) ให้บริการผู้โดยสารแต่เปิดบริการไม่นานก็หยุดให้บริการไป แต่ยังคงมีท่าอากาศยานของทหารทำการบินขึ้น-ลงตลอดเวลา

พ.ศ.2507 กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) ได้ดำเนินการบูรณะซ่อมแซมทางวิ่งเพื่อให้ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด สามารถเปิดให้บริการผู้โดยสารได้อีกครั้ง โดยใช้เครื่องบินแบบ AVRO 748 อย่างไม่รู้กี่ ตาม เนื่องจากทางวิ่งที่ใช้งานได้จริงมีขนาดน้อยกว่ามาตรฐานที่กำหนด (กว้าง 20 เมตร ยาว 800 เมตร) ทำให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัย ดังนั้น บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด จึงต้องหยุดดำเนินการอีกครั้ง

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

พ.ศ. 2538 กรมท่าอากาศยาน ได้จัดให้มีการดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างขยายท่าอากาศยานตรัง จังหวัดตรัง โดยมีการต่อเติมความยาวทางวิ่งจากเดิม 1,500 เมตร (ม.) เป็น 2,100 ม. รวมทั้งมีการปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการจัดส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เดิม) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันคือสำนักงานนโยบายและ

แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) เสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานพิจารณา ผลการพิจารณาในการประชุมครั้งที่ 12/2538 เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานดังกล่าว โดยกำหนดให้กรมท่าอากาศยาน ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 ดังภาคผนวก ก

พ.ศ.2541 - พ.ศ.2542 มีการย้ายที่ทำการท่าอากาศยานมาที่อาคารที่พักผู้โดยสารใหม่และได้ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2542 ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังมีทางวิ่งยาว 2,100 เมตร กว้าง 45 เมตร สามารถรองรับอากาศยาน ขนาด 189 ที่นั่ง ได้ มีลานจอดซึ่งสามารถรองรับอากาศยานขนาดกลางได้ 4 ลำ ในเวลาเดียวกัน รวมทั้งมีอาคารที่พักผู้โดยสารที่สามารถรองรับผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วนได้ประมาณ 300 คน

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

1.2 รายละเอียดโครงการ

1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของท่าอากาศยาน

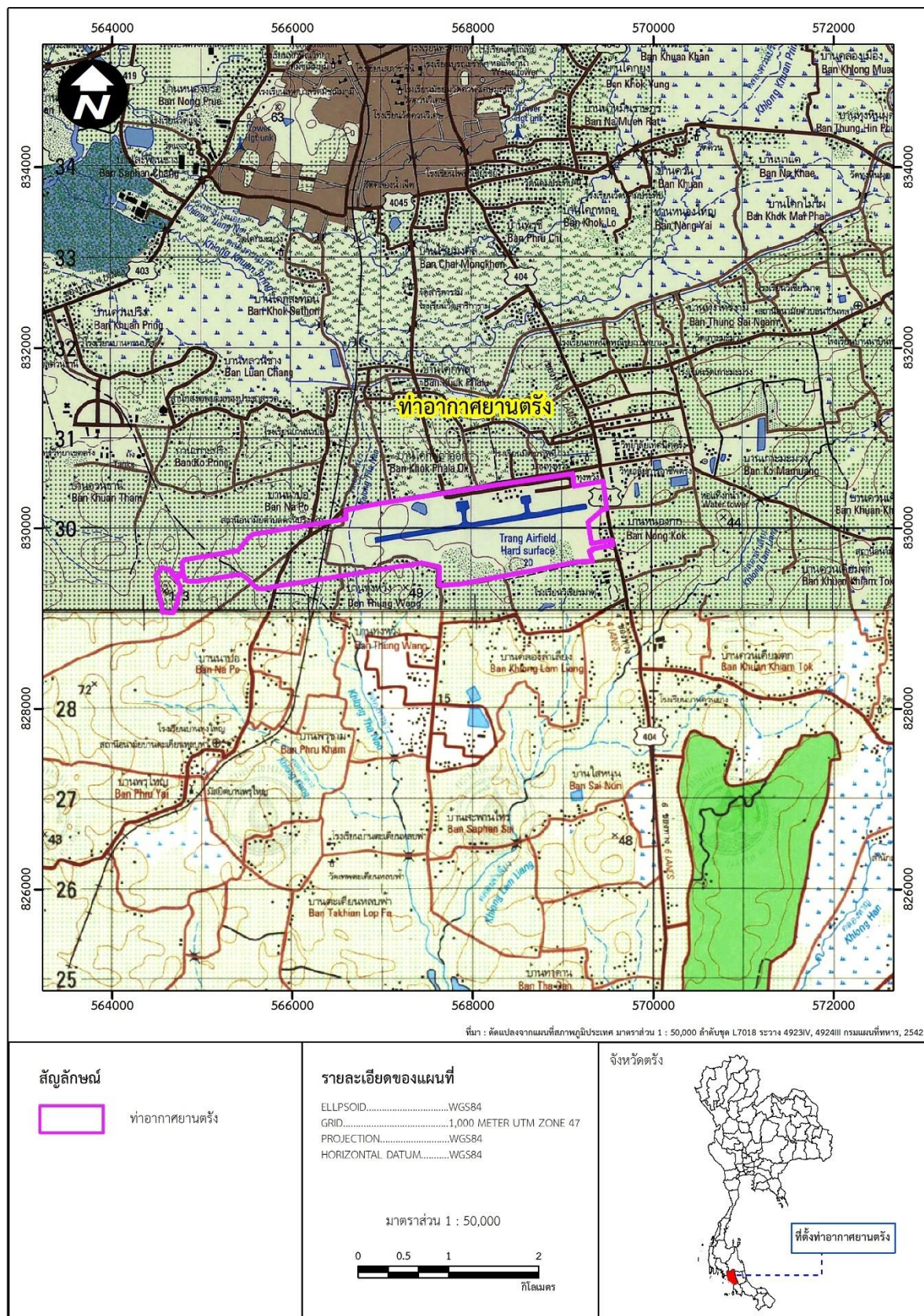
ที่ตั้งของท่าอากาศยานตรัง ตั้งอยู่ที่บริเวณรอยต่อของ 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลโคกหล่อ และตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ทางทิศใต้ของเทศบาลตำบลโคกหล่อ อยู่ระหว่างทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง - ปะเหลียน) และทางหลวงชนบทหมายเลข ตง.3005 อยู่ห่างจากตัวเมืองตรังมาทางทิศใต้ประมาณ 6.5 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 2,307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

1.2.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยาน

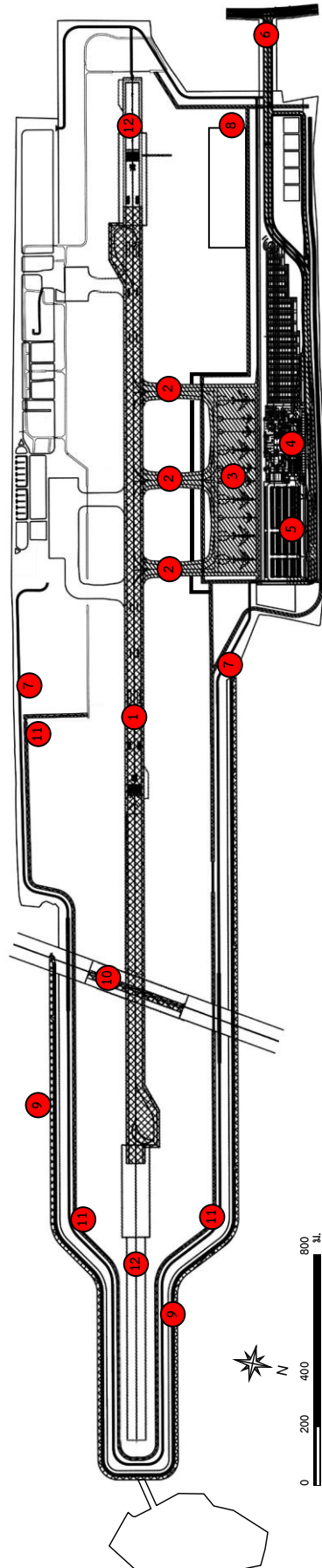
องค์ประกอบทางกายภาพของท่าอากาศยานตรัง ประกอบด้วย (รูปที่ 1.2.2-1) รายละเอียดดังนี้

- ทางวิ่ง (Runway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีตมีขนาดยาว 2,990 ม. กว้าง 45 ม.
- ทางขับ (Taxiway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต มีจำนวน 3 ทาง คือ ทางขับ เอ (Taxiway A) ทางขับบี (Taxiway B) และทางขับ ซี (Taxiway C) ยาว 182.5 ม. กว้าง 23 ม. พร้อมไหล่ทางวิ่ง ข้างละ 10.50 ม.
- ลานจอดเครื่องบิน (Apron) ผิวคอนกรีตพื้นที่ 81,000 ตร.ม. ยาว 600 ม. กว้าง 135 ม. สามารถรองรับเครื่องบินแบบ Boeing 737-800 จำนวน 5 ลำ และ Boeing 777-200 จำนวน 5 ลำ

- พื้นที่สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีขนาดพื้นที่โดยประมาณ 32,000 ตร.ม. รับรองผู้โดยสารได้ 1,200 คน/ชม.
- ลานจอดรถยนต์ พื้นที่ 47,950 ตร.ม. สามารถจอดรถยนต์ได้ 1,370 คัน
- ทางเข้า-ออก ทำอากาศยานตำแหน่งใหม่ จำนวน 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลาง พร้อมทางเท้า
- ถนนตรวจการณ์ภายในทำอากาศยานขนาด 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



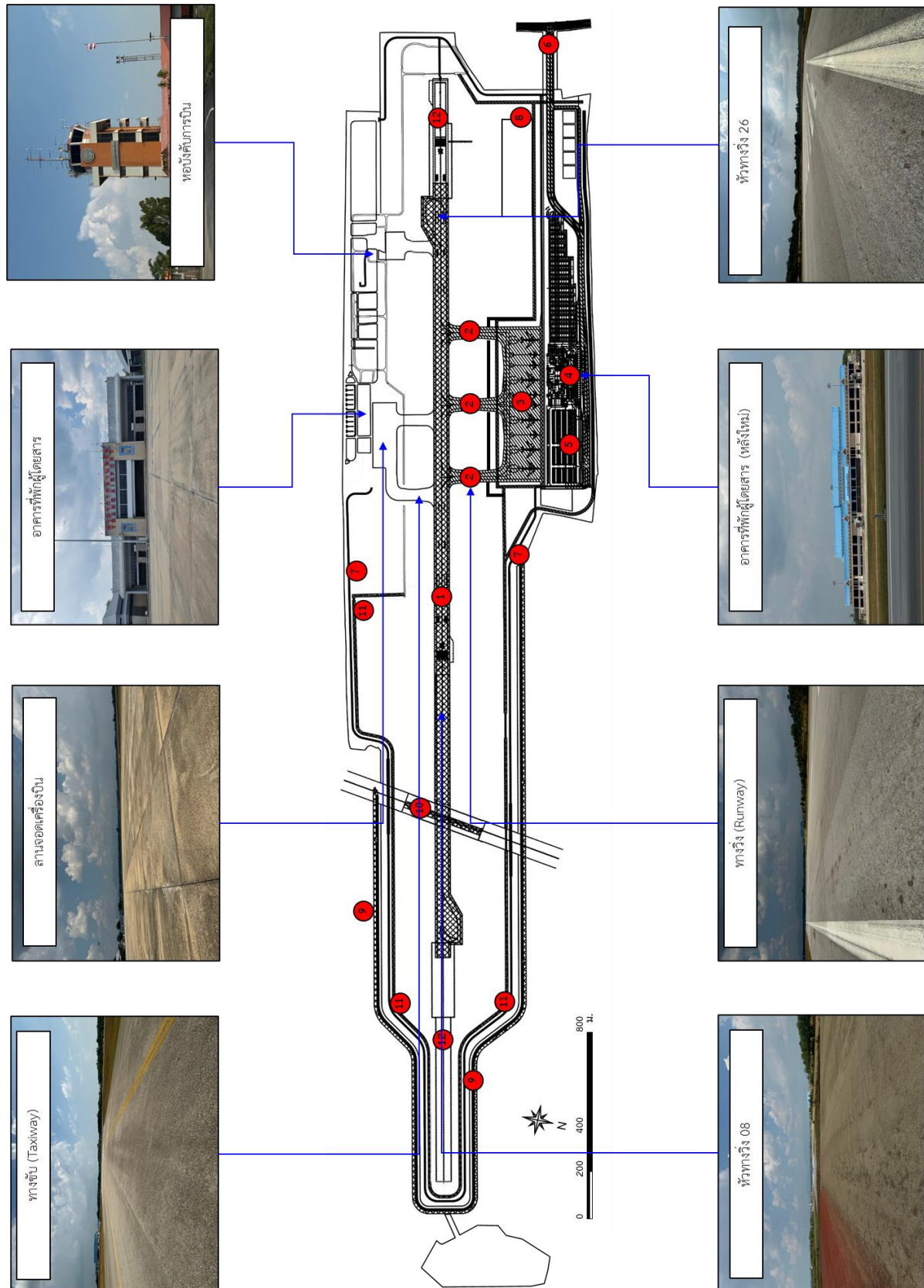
รูปที่ 1.2.1-1 ที่ตั้งโครงการทำอากาศยานตรง



สัญลักษณ์ :

- | | | | |
|---|--|----|--|
| 1 | ทางวิ่ง (Runway) ผิวแอสฟัลติกคอนกรีตมีความยาว 2,990 ม. กว้าง 45 ม. | 7 | ถนนตรวจการนำในทำอากาศยานขนาด 2 ช่องจราจร |
| 2 | ทางขับ (Taxiway) ผิวแอสฟัลติกคอนกรีต ยาว 182.5 ม. กว้าง 23 ม. พร้อมไหล่ทาง ข้างละ 10.50 ม. | 8 | บ่อน้ำขนาด 600x100 ม. ปริมาณ 150,000 ลบ.ม. |
| 3 | ลานจอดเครื่องบิน (Apron) ผิวคอนกรีตพื้นที่ 81,000 ตร.ม. ยาว 600 ม. กว้าง 135 ม. | 9 | ถนนทางหลวงชนบท ตง.3005 |
| 4 | อาคารที่พักโดยสาร มีขนาดพื้นที่ โดยประมาณ 32,000 ตร.ม. | 10 | อุโมงค์รถไฟลอดใต้ทางวิ่ง ขนาด 6x11 ม. ระยะทาง 330 ม. |
| 5 | ลานจอดรถยนต์พื้นที่ 47,950 ตร.ม. สามารถจอดรถยนต์ได้ 1,370 คัน | 11 | ระบบระบายน้ำ 3 แนว พร้อมสถานีสูบน้ำ 1 แห่ง |
| 6 | ทางเข้า-ทางออก ทำอากาศยาน จำนวน 4 ช่องจราจร พร้อมทางเท้า | 12 | ระบบสัญญาณไฟร่อน |

รูปที่ 1.2.2-1 แสดงองค์ประกอบหลักภายในทำอากาศยานตรง



รูปที่ 1.2.2-1 ผังแสดงองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานตรง (ต่อ)

1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ

การรวบรวมข้อมูลสถิติการให้บริการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรัง ปี พ.ศ.2555-2567 (www.airports.go.th, เดือนพฤษภาคม 2567) พบว่า จำนวนเที่ยวบินอยู่ในช่วง 1,586-28,919 เที่ยวบิน/ปี จำนวนผู้โดยสารอยู่ในช่วง 250,994-799,277 คน/ปี และการขนส่งสินค้าอยู่ในช่วง 71,603-440,958 กิโลกรัม/ปี ดังตารางที่ 1.2.3-1

ตารางที่ 1.2.3-1 สถิติการให้บริการการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรัง ปี พ.ศ. 2555-2567

ปี พ.ศ.	จำนวน (เที่ยวบิน)			จำนวนผู้โดยสาร (คน)			สินค้า (กก.)		
	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม
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	55,408	103,357	158,765
2558	2,037	2,039	4,076	303,989	308,030	612,019	215,782	225,176	440,958
2559	2,151	2,151	4,302	320,845	328,134	648,979	171,868	254,469	426,337
2560	2,588	2,588	5,176	403,034	396,243	799,277	135,325	270,973	406,298
2561	2,206	2,206	4,412	348,348	342,922	691,270	127,483	163,875	291,358
2562	2,190	2,190	4,380	341,171	338,127	679,298	131,629	170,431	302,060
2563	1,933	1,933	3,866	241,494	246,844	488,338	71,763	158,091	229,854
2564	920	920	1,840	114,616	106,943	221,559	33,057	102,396	135,453
2565	1,784	1,784	3,568	254,853	245,160	500,013	52,473	132,977	185,450
2566	1,845	1,845	3,690	285,019	279,442	564,461	63,469	120,526	184,055
2567	793	796	1,586	122,540	128,540	250,994	46,204	25,399	71,603
รวม	23,440	23,445	46,882	3,431,999	3,432,934	6,864,847	1,104,461	1,727,670	2,832,191
เฉลี่ย	1,803	1,803	3,606	264,000	264,072	528,065	100,406	157,061	257,472

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (เดือนพฤษภาคม 2567)

หมายเหตุ : ปี 2567 ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2567

- หมายถึง ไม่มีข้อมูล

1.2.4 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ

สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในท่าอากาศยานตรัง ปัจจุบันประกอบด้วย 3 สายการบิน จำนวน 6 เที่ยวบิน (เป็นเส้นทางการบินภายในประเทศทั้งหมด โดยมีเส้นทางการบินกรุงเทพ (ดอนเมือง) – ตรัง) ได้แก่

- 1) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน
- 2) สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน
- 3) สายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน

1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ดังแสดงในรูปที่ 1.2.5-1 รายละเอียดดังนี้

- ทิศเหนือ เป็นพื้นที่ที่มีสภาพป่า (ควนเขาน้อย)
- ทิศใต้ พบแหล่งน้ำขนาดใหญ่
- ทิศตะวันตก พื้นที่ถูกใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่เกษตรกรรม
- ทิศตะวันออก มีเส้นทางเชื่อมต่อภายในชุมชนและเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด

1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนผลไม้ สวนยางพารา และสวนปาล์ม อยู่ด้านทิศใต้และด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยานตรัง

2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

พื้นที่ตั้งสถานที่ราชการส่วนใหญ่จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานตรัง ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคตรัง วิทยาลัยอาชีวศึกษาตรัง สำนักงานทางหลวงชนบทตรัง และศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษาจังหวัดตรัง เป็นต้น สำหรับชุมชนจะตั้งอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 404 เป็นหลัก นอกจากนี้ยังพบว่าการกระจายตัวอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมทางทิศเหนือและทิศใต้ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ บ้านทุ่งหวัง บ้านคลองลาเลียง บ้านหนองกก บ้านโคกพลากอก และบ้านนาป้อ

3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

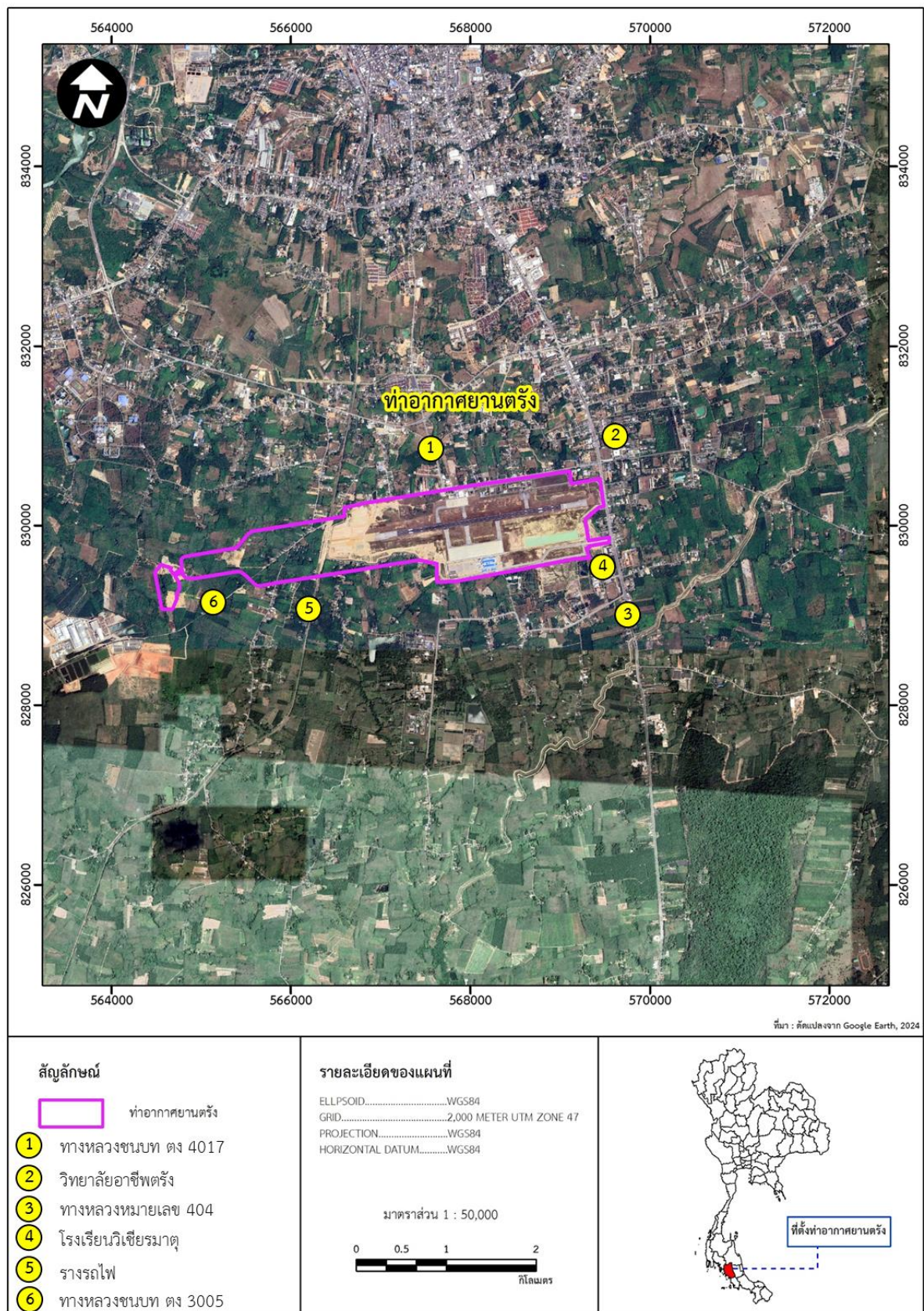
ส่วนใหญ่เป็นระบบสาธารณูปโภคเพื่อการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ทางรถไฟ จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานตรังทางหลวงหมายเลข 404 เชื่อมโยงกับจังหวัดสตูล

4) พื้นที่แหล่งน้ำ

ชุมชนกระจายอยู่รอบพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ส่วนใหญ่กระจายอยู่ตามเส้นทางคมนาคมหลักและบริเวณพื้นที่ทำกิน

5) พื้นที่ที่มีสภาพป่า/พื้นที่อื่นๆ

พื้นที่ที่มีสภาพป่าพบได้น้อยมากในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานตรัง เนื่องจากที่ดินได้ถูกพัฒนาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนยางพารา และสวนปาล์มแล้วเป็นส่วนใหญ่



รูปที่ 1.2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง

1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

1) การใช้น้ำ

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

2) การจัดการน้ำเสีย

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

3) การจัดการขยะ

- แหล่งกำเนิด
แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอยในบริเวณท่าอากาศยานตรัง มี 2 แหล่ง คือ
 - อาคารที่พักผู้โดยสาร จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยขนาด 60 ลิตร จำนวน 24 ถัง วางกระจายอยู่ภายในพื้นที่อาคาร โดยมีการจดบันทึกปริมาณขยะได้ 341 กก./วัน โดยเก็บรวบรวมไปยังโรงพักขยะก่อนประสานงานให้เทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป
 - บ้านพักเจ้าหน้าที่ ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่รวมกับสมาชิกในครอบครัวอาศัยอยู่จำนวน 75 คน จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง พร้อมฝาปิดมิดชิด วางอยู่ในบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
- การจัดการมูลฝอย
ขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่รวมประมาณ ขยะทั้งหมดถูกจัดเก็บโดยเทศบาลตำบลโคกหล่อ ซึ่งจะเข้ามาเก็บขยะเป็นประจำทุกวัน
บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร มีการจัดตั้งถังรองรับขยะตามจุดต่าง ๆ มีพนักงานรักษาความสะอาดรวบรวมขยะจากถังต่าง ๆ ใส่ถุงดำทุกครั้งที่ถูกผู้โดยสารลงจากอากาศยานและขึ้นอากาศยานออกไปแล้วในแต่ละเที่ยว เพื่อให้ถังขยะที่จัดเตรียมไว้สามารถรองรับขยะได้เพียงพอ โดยจะมีการรวบรวมไว้ที่จุดโรงพักขยะ เพื่อรอให้รถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป สัปดาห์ละ 3 ครั้ง
ส่วนขยะที่เกิดขึ้นจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ ผู้อาศัยแต่ละครัวเรือนจะนำไปทิ้งที่ถังขยะที่จัดเตรียมไว้บริเวณบ้านพักเพื่อรอรถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป
บันทึกปริมาณขยะของท่าอากาศยานตรัง ดังภาคผนวก ค

4) ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบระบายน้ำของท่าอากาศยาน จะระบายไปตามลักษณะความลาดชันของสภาพภูมิประเทศ ภายในท่าอากาศยาน ผ่านรางระบายน้ำที่ขุดขึ้นภายในท่าอากาศยานส่วนหนึ่งจะไหลลงคลองระบายน้ำริมทางหลวง หมายเลข 404 และอีกส่วนหนึ่งจะไหลลงร่องน้ำธรรมชาติด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน หลังจากนั้นจะระบายลงคลอง ลำเลียงบริเวณบ้านคลองลำเลียง และไหลลงสู่แม่น้ำปะเหลียน

ระบบการระบายน้ำภายในท่าอากาศยาน เป็นรางระบายน้ำแบบเปิดทั้งหมด โดยมีทิศทางการ ระบายน้ำสอดคล้องกับความลาดชันของพื้นที่ เพื่อระบายน้ำออกสู่คลองลำเลียงซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของท่าอากาศยาน น้ำฝนที่ตกลงมาบนทางวิ่งของท่าอากาศยาน จะถูกระบายไปตามทางวิ่งเริ่มต้นจากด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นจุดที่สูงไปสู่ทิศตะวันออกของพื้นที่ซึ่งเป็นที่ต่ำก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำเปิดของระบบระบายน้ำ

1.2.7 การจัดการด้านความปลอดภัย

(1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

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

(2) ความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานตรัง ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่สนามบิน เพื่อ ป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง อาจจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปสำรวจ พร้อมทำบันทึกสัตว์ที่พบภายในท่าอากาศยานในแต่ละวัน พร้อมจัดทำรายงานการสำรวจประชากรนกประจำเดือน และหากเกิดเหตุอากาศยานชนนกจะมีการจัดทำบันทึกรายงานเป็นประจำทุกเดือน สำหรับบริเวณทางเข้า-ออกท่า

อากาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกใน การจราจรแก่ผู้ที่ใช้มาใช้บริการท่าอากาศยานในช่วงเวลาที่อากาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่างๆ และมีห้องควบคุมโดยมี เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่างๆ ภายในสนามบิน

(3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ท่าอากาศยานตรัง ได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำเดือนของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและ ดับเพลิง และฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยมีรายละเอียดดังนี้ (ภาคผนวก ง)

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

2) การฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ (Half Scale Exercise) ทุก 6 เดือน (ยกเว้นในปีที่มีการฝึกซ้อมเต็ม รูปแบบ) หรือแล้วแต่จะกำหนดเพื่อทดสอบประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เป็นการฝึกซ้อมในสนามจริงโดยใช้บุคคล และยานพาหนะตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้จะเป็นการฝึกซ้อมเฉพาะเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน

3) การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบ (Full Scale Emergency Exercise) กำหนดอย่างน้อย 2 ปี/ครั้ง เป็นการฝึกซ้อมตามการฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ แต่จะมีบุคคลและหน่วยงานภายนอกเข้าร่วมด้วยทั้งหน่วยงานเอกชนและหน่วยงานราชการ ครั้งล่าสุด 25 กรกฎาคม 2567

4) การซ้อมดับเพลิง ครั้งล่าสุด 25 มิถุนายน 2567

5) การฝึกซ้อมอื่นๆ ได้แก่ การฝึกซ้อมเคลื่อนย้ายเข้าพื้นที่เกิดเหตุ การฝึกซ้อมเตรียมความพร้อมจำลองสถานการณ์ฉุกเฉิน เดือนละ 1 ครั้ง การฝึกซ้อมด้านความปลอดภัยร่วมกับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย

1.2.8 สภาพปัจจุบัน

ปัจจุบันท่าอากาศยานตรง มีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การขยายความยาวทางวิ่งจาก 2,100 เมตร เป็น 2,990 เมตร สร้างลานจอดอากาศยาน อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่ ตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรง ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กกวล.) ตามหนังสือ ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 สามารถสรุปได้ดังนี้ (รูปที่ 1.2.8-1)

(1) ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 1,200 คน/ชม. และลานจอดรถยนต์ 700 คัน ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว ร้อยละ 98.34 ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2567

(2) ก่อสร้างลานจอดเครื่องบิน สามารถจอดอากาศยานได้ 10 ลำ และทางขับ จำนวน 3 ทาง ดำเนินการแล้วเสร็จ

(3) ก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่ ดำเนินการแล้วเสร็จ

(4) ขยายความยาวทางวิ่งจาก 2,100 เมตร เป็น 2,990 เมตร ดำเนินการก่อสร้างภายในพื้นที่ท่าอากาศยานตรงปัจจุบัน ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว ร้อยละ 35.80 ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2567 และอยู่ระหว่างการจัดการเวนคืนที่ดินทางตันทิศตะวันตก จำนวน 640 ไร่



รูปที่ 1.2.8-1 สภาพปัจจุบันท่าอากาศยานตรัง



รูปที่ 1.2.8-1 สภาพปัจจุบันท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)



1.3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

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



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

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

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม - ให้ขยายวางระบายน้ำช่วง M-N ให้มีขนาด เท่ากับทางน้ำธรรมชาติที่จะทำการขุดลอก และขยาย จนไปถึงคลองลาดเลียง โดยมีความกว้างด้านบน 9 เมตร ความกว้างท้องราง 5 เมตร และลึก 1 เมตร	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อ ปรับปรุงขยายท่าอากาศยานทำให้มีการรื้อราง ระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างราง ระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยายท่า อากาศยาน	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างท่าอากาศยาน เสร็จแล้วเสร็จ ท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตาม มาตรการที่ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)	
- ระบบระบายน้ำในโครงการส่วนที่เป็นท่อลอด แบบท่อกลมให้เปลี่ยนเป็นท่อลอดแบบ Box Culvert ทั้งหมด	- ระบบระบายน้ำส่วนใหญ่มีท่อลอดเป็นแบบ Box Culvert มีเพียงบางส่วนที่เป็นแบบท่อกลม คือ บริเวณที่ตัดผ่านได้หัวทางวิ่งหมายเลข 26 เนื่องจาก จะก่อให้เกิดปัญหาอุปสรรคต่อระบบปฏิบัติการบิน - ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำ	-	
2. คุณภาพอากาศ - ในกรณีที่มีเที่ยวบินมากกว่า 1 เที่ยวบินต่อวัน ควรกำหนดการขึ้นลงของเครื่องบินแต่ละเที่ยวทางกัน 1 ชั่วโมง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานมีสายการบินให้บริการ 3 สาย การบิน ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน	- โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานได้มีการ ออกแบบเพื่อรองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น มาตรการดังกล่าวจะถูกยกเลิกหลังจาก โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของท่า อากาศยาน และสายการบินที่จะเข้ามาให้บริการ ภายในท่าอากาศยาน	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	-	 เครื่องปรับอากาศภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
- หลีกเลี่ยงการจอดเครื่องบินโดยการติดเครื่องยนต์บริเวณลานจอดเครื่องบิน	- สนามบินกำหนดให้เมื่ออากาศยานลงจอดต้องดับเครื่องยนต์ ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 25-30 นาทีในการรับ-ส่งผู้โดยสาร ขนถ่ายสัมภาระของผู้โดยสาร และทำความสะอาดภายในอากาศยาน	-	-
- หลีกเลี่ยงการติดเครื่องยนต์ของรถยนต์ขณะจอด	- มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยขอความร่วมมือผู้มาใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอดรถรอผู้โดยสาร	-	-
- ปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มความร่มรื่นบริเวณลานจอดรถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารโดยต้นไม้ควรมีลักษณะใบดกหนาแต่ไม่ให้ดอก-ผล	- ดินไม้ที่ปลูกบริเวณลานจอดรถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารส่วนใหญ่ ได้แก่ ประดู่ และไม้พุ่ม	-	 ต้นไม้บริเวณลานจอดรถยนต์


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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3. เสียง - งดการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-07.00 น.)	- ท่าอากาศยานตรังมีสายการบินให้บริการจำนวน 3 สายการบิน มีเที่ยวบิน จำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน โดยเที่ยวบินเที่ยวแรกมาถึงท่าอากาศยานตรัง เวลา 08.25 น. และเที่ยวสุดท้ายออกจากท่าอากาศยานตรังเวลา 19.45 น.	- ควรปรับปรุงมาตรการจาก “งดการบิน” เป็น “การหลีกเลี่ยง” การบินในช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน เช่น ภารกิจด้านการทหารอากาศยานรับ-ส่งผู้ป่วยไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมได้และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์	-
- กำหนดวิธีการขึ้น-ลง ของเครื่องบิน เพื่อหลีกเลี่ยงการบินเหนือบริเวณที่เป็นชุมชนหนาแน่น	- การขึ้น-ลง ส่วนใหญ่ใช้หัวทางวิ่งหมายเลข 08 เป็นหลัก โดยสภาพพื้นที่บริเวณหัวทางวิ่งมีพื้นที่โล่งอยู่ภายในท่าอากาศยานตรัง ทำให้ลดผลกระทบต่อชุมชน	-	-
- จำกัดเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันเป็นเครื่องบิน DASH-8 ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน และเครื่องบิน Boeing-737 ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน	- ปัจจุบันมีสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการ ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน เป็นเครื่องบินประเภท Boeing 737-800 และ A320	- ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังได้มีการยกเลิกมาตรการนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการของท่าอากาศยานในปัจจุบัน และสอดคล้องกับการขยายของท่าอากาศยานเพื่อให้รองรับจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น	-
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณที่พักผู้โดยสาร และที่ทำงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	-	-
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบิน (Air Side)	- พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดเครื่องบิน ขณะที่อากาศยานเข้ามาใช้บริการมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง	-	-



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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- หากมีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินที่มีความดังของเสียงมากขึ้นหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน ในช่วงเวลากลางวันหรือจำเป็นต้องบินในช่วงเวลากลางคืนจะต้องหามาตรการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ จ่ายเงินชดเชยติดตั้งวัสดุป้องกันเสียงดังสำหรับอาคารหรือบ้านพักที่ได้รับผลกระทบหรือซื้อที่จะได้รับผลกระทบในราคาเป็นธรรม	- ปัจจุบันสายการบินที่ให้บริการมีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการกรมท่าอากาศยาน จึงจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง (EIA) เสนอ สผ. และได้รับความเห็นชอบ จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563	- ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังได้มีการยกเลิกมาตรการนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการของท่าอากาศยานในปัจจุบัน และสอดคล้องกับการขยายของท่าอากาศยานเพื่อให้รองรับจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น	-
- ในกรณีที่เครื่องบิน Boeing-737 มีการขึ้น-ลง เกิน 4 เที่ยวบิน/วัน ให้มีการจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงเสนอแก่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา	- ปัจจุบันสายการบินที่ให้บริการที่ท่าอากาศยานตรังใช้อากาศยานชนิด A320-200 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และ B737-800 จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน - กรมท่าอากาศยาน ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง (EIA) เสนอ สผ. และได้รับความเห็นชอบ จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563	- ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังได้มีการยกเลิกมาตรการนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการของท่าอากาศยานในปัจจุบัน และสอดคล้องกับการขยายของท่าอากาศยานเพื่อให้รองรับจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น	-
- บริเวณที่มีค่า NEF-30 สำหรับจำนวนเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันไม่เกิน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสานกับจังหวัดและสำนักงานผังเมืองในการจัดผังการใช้	- จากการประเมินเส้น NEF 30 ในวันที่ท่าอากาศยานมีเที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน/วัน พบว่าเส้น NEF 30 ยังคงอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน	-	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ที่ดินเพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน และการ ร้องเรียนในอนาคต รวมทั้งไม่ควรสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถานบริเวณดังกล่าว			
- ประสานงานกับจังหวัด และกรมโยธาธิการ และผังเมือง เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารและ สิ่ง ปลูกสร้างเป็นไปตามองค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ (ICAO) คือระยะห่างจากหัว-ท้ายทางวิ่ง 1,200 ม. ไม่ควรเป็นย่านที่พักอาศัย, ย่านพาณิชย กรรม และไม่ควรสร้างวัด, โรงเรียน, โรงพยาบาล, สถานสงเคราะห์ และควรกำหนดให้เป็นเขต อุตสาหกรรมและคลังสินค้า หรือเขตเกษตรกรรม	- ทำอากาศยานได้ประชาสัมพันธ์และยินดีให้ข้อมูลกับ จังหวัด และกรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อควบคุม การก่อสร้างอาคารและ สิ่งปลูกสร้างเป็นไปตาม องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	-	-
4. อุทกวิทยาและการระบายน้ำ - ควรมีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดินเพื่อ ป้องกันการกัดเซาะ	- มีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดิน บริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดเครื่องบิน ภายในพื้นที่เขตการบิน	-	


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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ก่อสร้างรางระบายน้ำด้านข้างของแนวลานวิ่งทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านของทางวิ่ง ตามทิศทางการไหลของน้ำภายในพื้นที่เขตการบินของท่าอากาศยาน	- ให้ท่าอากาศยานดำเนินการขุดลอกรางระบายน้ำภายในพื้นที่เขตการบิน	 หญ้าคลุมดินข้างทางวิ่ง
- จัดให้มีการขุดลอกหรือขยายขนาดของรางระบายน้ำ M-N จนถึงคลองลำเลียงให้มีขนาดใหญ่ขึ้นลึก 1 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณและอัตราการไหลของน้ำระบายได้ ในกรณีที่มีฝนตกหนักและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังด้านใต้ของท่าอากาศยานและโรงเรียนวิเชียรมาตุได้	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อปรับปรุงขยายท่าอากาศยานทำให้มีการรื้อรางระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างรางระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างท่าอากาศยานตรงแล้วเสร็จ ท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)	-
5. คุณภาพน้ำผิวดิน ดำเนินการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่ดังนี้ - ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณอาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่แต่ละจุดให้มีขนาดสอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้หรือผู้พักอาศัย คือ ปริมาณ 29 ลบ.ม./วัน	- เนื่องจากปัจจุบันท่าอากาศยานตรงมีการปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 600 คน/ชม. และทำการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารให้มีความสอดคล้องกับการดำเนินการในปัจจุบัน โดยติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบเกราะ-กรอง แบบเติมอากาศ จำนวน 6	-	 บ่อน้ำขนาด 150,000 ลบ.ม.



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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดสร้างบ่อพักน้ำเพื่อรองรับน้ำหลังผ่านการ บำบัดแต่ละจุดนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้ หรือสนามหญ้า	ถัง ขนาด 4 ลบ.ม. โดยระบบบำบัดที่ทำการปรับปรุง ใหม่ ประกอบด้วย ถังดักไขมันสำเร็จรูปขนาด 6 ลบ. ม. ถังบำบัดน้ำเสียชนิดเติมอากาศขนาด 10 ลบ.ม. ถังขนาด 20 ลบ.ม. และถังขนาด 35 ลบ.ม. - การดำเนินงานของทำอากาศยานตรังที่ผ่านมาไม่ได้ ดำเนินการขุดบ่อพักน้ำ โดยน้ำที่ผ่านการบำบัดน้ำ เสียจะถูกปล่อยลงรางระบายน้ำภายในพื้นที่ ทำอากาศยาน (เป็นการหน่วยน้ำในรางระบายน้ำ โดยจะระบายออกนอกพื้นที่ทำอากาศยานในช่วงฤดู ฝนเท่านั้น) อย่างไรก็ตามปัจจุบันทำอากาศยานตรัง ได้มีการก่อสร้างโครงการปรับปรุงขยายทำอากาศ ยานตรังโดยมีการขุดบ่อพักน้ำ ขนาด 150,000 ลบ.ม. เพื่อรับน้ำหลังผ่านการบำบัด และหน่วยน้ำ ในช่วงฤดูฝนก่อนปล่อยออกนอกพื้นที่ทำอากาศยาน		
6. สัตว์ป่า - ควบคุมพันธุ์ไม้ที่ให้ผลเป็นอาหารของนก ที่สำรวจพบมี 2 ประเภท ได้แก่ พลับเพลา (<i>Grewia paniculate</i> Roxb.) และเล็บเหยี่ยว (<i>Ziavpyhus oenoptia</i> Mill) ไม่ให้มีขนาดลำต้นโตที่จะให้ผล โดยตัดฟันให้เตี้ยอยู่เสมอ	- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแล บริเวณโดยรอบอาคารที่พัก ผู้โดยสาร ลานจอดเครื่องบิน และลานจอดรถยนต์ โดยการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้เป็น แหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก	-	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- หน้าที่ปลูกบริเวณโครงการ ควรเป็นหญ้าที่ไม่มี มีเมล็ด ไม่มีอาหารของนก เช่นหญ้ามะนิลา	- หน้าที่ปลูกบริเวณโครงการ เป็นหญ้าที่ไม่มีเมล็ด และไม่มีอาหารของนก นอกจากนี้ทำอากาศยานตรัง ได้มีการตัดหญ้าบริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลาน จอดอากาศยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุมความ สูงของหญ้าเพื่อไม่ให้เป็นที่วางไข่ และแหล่ง อาหารของนก	-	-
- ควรตัดหญ้าให้สั้นอยู่เสมอ เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่ ของแมลงหรือที่วางไข่ของนกได้โดยสูงไม่เกิน 10 ซม.	- ทำอากาศยานตรังมีเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการตัด หญ้าบริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศ ยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุมความสูงของ หญ้าเพื่อไม่ให้เป็นที่วางไข่ และแหล่งอาหารของ นก - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแล บริเวณโดยรอบอาคารที่พัก ผู้โดยสาร ลานจอดเครื่องบิน และลานจอดรถยนต์ โดยการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้เป็นที่ แหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก	-	-
- ควรจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ที่มีขนาด ทรงพุ่มใหญ่ เพื่อมิให้นกใช้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็น แหล่งอาหารโดยไม่ควรให้สูงเกิน 4 เมตรและขนาด ทรงพุ่มน้อยกว่า 2 ม.	- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแล บริเวณโดยรอบอาคารที่พัก ผู้โดยสาร ลานจอดเครื่องบิน และลานจอดรถยนต์ โดยการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้เป็นที่ แหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก โดยเรื่องปลูก ต้นไม้ที่พุ่มมีขนาดไม่ใหญ่ และชนิดที่ต้นไม้สูง	-	 ต้นไม้บริเวณลานจอดรถยนต์



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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการจัดการไม่ให้มีพีชน้ำในแหล่งน้ำ ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ทำอากาศยานได้มีการขุดลอกรางระบายน้ำครั้งล่าสุดเมื่อเดือนมกราคม 2562 จากการสำรวจยังพบว่าในรางระบายน้ำบางพื้นที่มีวัชพืชขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ให้ทำอากาศยานดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นบริเวณรางระบายน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดการกีดขวางทางน้ำ 	<div>ตะกอนดินในรางระบายน้ำข้างหัวทางวิ่ง 08</div>  <div>วัชพืชในรางระบายน้ำข้างหัวทางวิ่ง 26</div> 
7. การใช้ที่ดิน <ul style="list-style-type: none"> - จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทำอากาศยาน กรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อควบคุมการขยายตัวของเมือง และการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้อำนวยการทำอากาศยาน หรือตัวแทนร่วมประชุมกับหัวหน้าส่วนราชการจังหวัด และให้ความคิดเห็นด้านการใช้ที่ดินโดยรอบทำอากาศยานหากมีวาระที่เกี่ยวข้องเสมอ - หน่วยงานท้องถิ่นจะเข้ามาตรวจสอบกรณีที่จะอนุญาตแบบก่อสร้างที่อยู่ในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ 	-	-


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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	- หากผู้ที่จะทำการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ก็ตามใน เขตความปลอดภัยในการเดินอากาศต้องขออนุญาต จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อน และต้องได้รับอนุญาตถึงจะดำเนินการก่อสร้างได้		
- บริเวณโดยรอบในเขต NEF>30 สำหรับ เครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน และเครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสานกับ กรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อ ป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งไม่ควรอนุญาต ให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนาสถานใน บริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.	- ประสานกับกรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงาน จังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งไม่ ควรอนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนา สถานในบริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.	-	-
- การจัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่ จะใช้เป็นแนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตาม ขอบเขต NEF-30 สำหรับเครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และเครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน ในเวลากลางวัน	- จัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็น แนวกันชนรอบสนามบิน - ในการดำเนินการปรับปรุงทำอากาศยาน กรมท่า อากาศยานได้มีการออกแบบและดำเนินการของ เวนคืนที่ดิน ของให้พื้นที่ ขึ้นอยู่กับว่าสิทธิในที่ดิน โดยการดำเนินการดังกล่าวได้เผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็น แนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตามขอบเขต NEF-30 ตามที่ได้คาดการณ์จำนวนเที่ยวบิน 20 ปี ข้างหน้า	-	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
8. การกำจัดขยะ - ดำเนินการกำจัดขยะที่เกิดขึ้น 20 กิโลกรัม/วัน โดยกำหนดให้มีรถบริการเก็บขนขยะของเทศบาลหรือองค์การบริหารส่วนจังหวัด	- มีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะ เพื่อนำไปรวมที่อาคารที่พักขยะเพื่อรอให้รถของเทศบาลตำบลโคกหล่อเข้ามารับไปกำจัด	-	 <p>อาคารจัดเก็บขยะ</p>
- จัดให้มีภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิด จำนวน อย่างน้อย 20 ใบ ขนาด 50-100 ลิตร ในโครงการ	- มีภาชนะรองรับขยะพร้อมฝาปิดมิดชิดวางไว้ตามจุดต่างๆ เช่น ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารบริเวณลานจอดรถยนต์ และบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่	-	 <p>ถังขยะบริเวณด้านในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>
- จัดสร้างโรงพักขยะขนาดกว้าง 2 ม. ยาว 2 ม. สูง 2.5 ม. ผนังก่ออิฐทึบทุกด้านมีประตูเปิด-ปิด ด้านข้าง กว้าง 0.8 ม. สูง 1.8 ม.	- มีแผนจัดขยายโรงพักขยะเพื่อรองรับขยะที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน	-	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
9. เศรษฐกิจ-สังคม - กำหนดให้พิจารณาคนในพื้นที่ใกล้เคียง โครงการหรือภายในจังหวัดตรัง ที่มีความรู้ ความสามารถได้รับการบรรจุเข้าทำงานเป็นพนักงาน ของท่าอากาศยานตรังก่อนเป็นลำดับแรก	- หากมีการเปิดรับสมัครงานมีการประกาศรับสมัคร สำหรับผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่สนามบิน เป็นอันดับแรก	-	
10. สาธารณสุข - จัดให้มีอุปกรณ์ในการดับเพลิงอย่างเพียงพอ	- มีการติดตั้งถังดับเพลิงเพิ่มเติม ทั่วทั้งพื้นที่โครงการ เพิ่มสะดวกในการใช้งาน	-	-
- จัดให้มีการฝึกซ้อมปฏิบัติตามแผนในการ ช่วยเหลือในกรณีเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน	- ท่าอากาศยานได้มีการดำเนินการการฝึกซ้อมย่อยบน โต๊ะทุกๆ 6 เดือน การฝึกซ้อมทั้งรูปแบบ ทุกๆ 1 ปี และดำเนินการการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale- Exercises)	-	-
- ตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด เครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	- มีการตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด เครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	-	-
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไป ทำงานบริเวณลานบิน (Air Site)	- พนักงานมีการสวมใส่อุปกรณ์กันเสียงขณะ ปฏิบัติงานบริเวณลานบิน	-	-
- ตรวจสอบรรถภาพการได้ยิน สายตา ความจุ ของปอด และสุขภาพทั่วไปของพนักงาน และ เจ้าหน้าที่อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- มีการตรวจสอบสุขภาพของเจ้าหน้าที่เป็นไปตาม เงื่อนไขการจ้างงานของกรมท่าอากาศยาน	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมท่าอากาศยานต้องปฏิบัติ - กรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	- กรมท่าอากาศยานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในการดำเนินการโครงการฯ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานตรัง และนำมาตรการที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติมไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ	-	-
- กรมท่าอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จ และในการดำเนินการก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กรมท่าอากาศยาน 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 2567 ตามสัญญาเลขที่ ท 39/2567 ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567 - มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	-	-
- กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ใน	- กรมท่าอากาศยาน ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
การพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้เสนอต่อสำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะ ดำเนินการ			
1) ในกรณีที่กรมทำอากาศยานมีความจำเป็นต้อง เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่า อากาศยานตรังของกรมทำอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นไว้แล้วให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้			
<ul style="list-style-type: none"> หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณา อนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบ ต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการ พิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้ หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ 	- หากมีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ตรังของกรมทำอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอ เมืองตรัง จังหวัดตรัง กรมทำอากาศยานจะปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
โครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลง ดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน กฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมทั้งให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไข มาตรการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ			
<ul style="list-style-type: none"> หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณา อนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อ สาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้ 	- กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
2) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของ หน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ ความต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อ ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการ ดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อ ประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการ ปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผน	- กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้นำเสนอความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
3) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการ	- กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะกรรมการ เพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบของทางราชการดังนี้ ให้ หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ โครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข รายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่ เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการ เปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อ โครงการหรือกิจกรรมมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุง แก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจ หน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ โครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
4) ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่า โครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมทำอากาศยาน ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน	- ปัจจุบันทำอากาศยานยังไม่ได้รับข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นจาก การก่อสร้างของทำอากาศยาน	-	-



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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป			
5) กรมท่าอากาศยานต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชนหัวสนามบิน 26 หมู่ 12 ตำบลโคกหล่อ โรงเรียนวิเชียรมาตุ องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	- ท่าอากาศยานดำเนินการประชาสัมพันธ์วิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยผ่านผู้นำชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการได้ หากหน่วยงานใดมีความประสงค์	-	-
2. สภาพภูมิประเทศ - การปรับพื้นที่แต่ละช่วงเวลาต้องจำกัดขนาดของการเปิดพื้นที่เท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก	- ท่าอากาศยานมีการกำกับกับผู้รับเหมาให้จำกัดในการเปิดพื้นที่ก่อสร้าง และใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก ในกรณีที่สามารถนำมาใช้งานได้	-	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ในช่วงระหว่างการปรับถมพื้นที่ต้องมีการจัดทำบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	- บริษัทผู้รับเหมามีการสร้างบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	-	<div>บ่อดักตะกอน</div> 
3. ทรัพยากรดิน - ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการให้อยู่ภายใต้ข้อกำหนด และต้องมีการวางแผนงานให้ดีและเหมาะสม	- ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการวางแผนงานเพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะพื้นที่และภายใต้ข้อกำหนดของกรมท่าอากาศยาน	-	-
4. ธรรณีและการเกิดแผ่นดินไหว - การลดระดับความสูงเขาน้อยควรหลีกเลี่ยงการดำเนินการในช่วงฤดูฝน (เดือนกันยายน-ธันวาคม)	- ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างยังอยู่ในระยะก่อสร้างที่ 1 คือ การสร้างลานจอดอากาศยาน ทางขับ ลานจอดรถยนต์ อาคารที่พักผู้โดยสาร และทางเข้า-ออก ท่าอากาศยาน ตำแหน่งใหม่ จึงยังไม่มี การลดความสูงของเขาน้อย ถ้าถึงขั้นตอนการดำเนินการดังกล่าว กรมท่าอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ และกำหนดเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตาม	-	-


ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระบะก่อสร้าง) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ให้มีนักธรณีเทคนิคดูแล Compaction ของทางวิ่ง เพื่อตรวจสอบดินเก่า ดินใหม่ และการทรุดตัวที่เกิดขึ้น	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-
- กำหนดมาตรการให้มีนักธรณีเทคนิคดูแลและแนะนำวิธีการ ขุดเจาะเนินเขาน้อยเพื่อป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-
5. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน - จัดทำวางระบายน้ำชั่วคราวตามแนววางระบายน้ำถาวรที่ได้ ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุม ให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับ ตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- มีการวางระบายน้ำชั่วคราวตามแนววางระบายน้ำถาวรที่ได้ ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และ ควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	-	 วางระบายน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 26
- จัดสร้างวางระบายน้ำรูปตัวยู ภายในพื้นที่อุโมงค์รถไฟ เพื่อ ช่วยในการระบายน้ำ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	 วางระบายน้ำภายในอุโมงค์รถไฟ
- ผู้รับเหมาจะต้องจัดหาภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิดเพื่อทำการ รวบรวมน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออกหรือน้ำมันหล่อลื่นที่หมดสภาพ การใช้งาน เพื่อนำไปกำจัดโดยบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงาน อุตสาหกรรมหรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	- ได้นำมาตรการดังกล่าวไปเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติ ตาม ปัจจุบันยังไม่มีน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออกหรือ น้ำมันหล่อลื่นที่หมดสภาพการใช้งาน	-	-
- รมัระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่แหล่งน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้าง และกำหนดมาตรการดำเนินการก่อสร้างในช่วงเดือนกันยายน- ธันวาคมสำหรับถมดินเพื่อหลีกเลี่ยงการชะล้างของน้ำฝน	- ปัจจุบันได้ดำเนินการปรับถมพื้นที่ไปแล้ว โดยผู้รับเหมา มีการ สร้างบ่อกักตะกอน เพื่อป้องกันตะกอนดินที่ถูกชะล้างด้วย น้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	-	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
6. คุณภาพอากาศ - รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	-
- รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับรถด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน	- กำชับคนขับรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับรถด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน	-	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างล้างหรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404 และทางหลวงชนบท ตง. 3005	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404	-	
- จัดให้มีบ่อน้ำล้างล้อรถหรือติดตั้งตะแกรงบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการเพื่อกำจัดดินออกจากล้อรถบรรทุก	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404	-	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	-	-
- เก็บกวาดเศษดิน ทราย ที่ตกบนพื้นทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ เนื่องจากในการก่อสร้างระยะที่ 1 เส้นทางในการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์จะใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่ง โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน ทราย ที่ตกหล่นประจำวันละ 2 รอบในช่วงเที่ยงและช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน ทรายร่วงหล่นอยู่ เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	- มีเจ้าหน้าที่เก็บกวาดเศษดิน ทราย ที่ตกบนพื้นทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน ทราย ที่ตกหล่นประจำวันอย่างน้อยวันละ 1 รอบในช่วงช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน ทรายร่วงหล่นอยู่ เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	-	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระบะก่อสร้าง) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
7. เสียง			
- กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- กำชับให้คนขับรถบรรทุกขับด้วยความเร็วความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ภายในพื้นที่ก่อสร้าง และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	-	-
- จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือนราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง	- มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก ให้ห่างจากบ้านเรือนประชาชน	-	-
- ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- กำชับพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	-	-
- รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด เพราะถ้าบรรทุกน้ำหนักเกินจะส่งผลให้เครื่องยนต์ทำงานหนักและทำให้เกิดเสียงดังมาก	- กำชับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด	-	-
- ในการก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตรังตำแหน่งใหม่ควรก่อสร้างในช่วงปิดเทอม (เดือนมีนาคม-พฤษภาคมและเดือนตุลาคม)	- ปัจจุบันได้มีการก่อสร้างทางเข้า-ออกท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่ เสร็จสิ้นแล้ว	-	
- การตรวจวัดเสียงจากอากาศยานให้ดำเนินการตรวจวัดตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษใช้เป็นแนวทางในการตรวจวัด	- บริษัทตรวจวัดเสียงได้ดำเนินการตรวจวัดเสียงจากอากาศยานตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษใช้เป็นแนวทางในการตรวจวัด	-	-



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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - การตอก/กระแทก พื้นที่ก่อสร้างในบริเวณจุดที่อยู่ใกล้กับบ้านเรือนราษฎร อาคารที่พักผู้โดยสาร กำหนดเวลาให้ดำเนินงานในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> - อาคารที่พักผู้โดยสารดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว กิจกรรมที่ทำในปัจจุบันเป็นเพียงกิจกรรมการตกแต่งภายในอาคาร ปัจจุบันไม่มีการตอก/กระแทกแต่อย่างใด - ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ปัจจุบันไม่มีการตอก/กระแทกแต่อย่างใด มีเพียงการหล่อปูนเพื่อสร้างรางระบายน้ำรูปตัวยูภายในอุโมงค์รถไฟ 	-	 <p>อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังใหม่)</p> <p>ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ</p>
8. ความสั่นสะเทือนและแรงอัดอากาศ <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือน เมื่อดำเนินการอยู่ใกล้กับอาคารที่พักผู้โดยสารหรือที่อยู่อาศัย จะต้องจัดช่วงการทำงานมิให้เกิดขึ้นพร้อมกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - อาคารที่พักผู้โดยสารดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว กิจกรรมที่ทำในปัจจุบันเป็นเพียงกิจกรรมการตกแต่งภายในอาคาร ปัจจุบันไม่มีการตอก/กระแทกแต่อย่างใดซึ่งดำเนินการในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. - ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ ปัจจุบันไม่มีการตอก/กระแทกแต่อย่างใด มีเพียงการหล่อปูนเพื่อสร้างรางระบายน้ำรูปตัวยูภายในอุโมงค์รถไฟ ซึ่งดำเนินการในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. 	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
9. ทรัพยากรป่าไม้ - ระหว่างการตัดฟันต้นไม้/แผ้วถาง และนำไม้ออกจากพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งการขุดปรับถม ปรับเกลี่ย และบดอัดดินให้มีพื้นที่ ก่อสร้างส่วนขยาย หากพบสัตว์ป่า ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องช่วยเหลือ หรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็น สัตว์คุ้นชินกับกิจกรรมของมนุษย์ สามารถเคลื่อนตัวได้ไวเมื่อ รู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	-	-
10. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	- กำชับคนงานก่อสร้างห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และ ตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	-	-
- ระหว่างการก่อสร้างหากพบสัตว์ป่า ผู้รับจ้างก่อสร้างต้อง ช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้าง โครงการให้ช่วยเหลือแล้วนำไปปล่อย และต้องไม่ทำร้ายสัตว์ป่า ด้วย	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็น สัตว์คุ้นชินกับกิจกรรมของมนุษย์ สามารถเคลื่อนตัวได้ไวเมื่อ รู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	-	-
- หากพบเห็นสัตว์บาดเจ็บจากเครื่องจักรกลให้ดำเนินการ ช่วยเหลือและนำส่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่อไป	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็น สัตว์คุ้นชินกับกิจกรรมของมนุษย์ สามารถเคลื่อนตัวได้ไวเมื่อ รู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	-	-
- หากพบสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้ จะสูญพันธุ์นั้น ทำอากาศยานตรังจะต้องขอความร่วมมือกับสำนัก บริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) เพื่อจัดส่งผู้ชำนาญการ ทางด้านสัตว์ป่ามาให้คำแนะนำในการดำเนินการ โดยกรม ทำอากาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณทั้งหมด	- จากการปรับพื้นที่ที่ผ่านมาไม่พบว่ามีสัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์และ สัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์	-	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
11. ทรัพยากรชีวภาพทางน้ำ - จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงานพร้อมติดตั้งระบบ บำบัดน้ำเสียตามหลักสุขาภิบาล โดยมีความสามารถรองรับ ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นอย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสีย	- บริเวณที่พักคนงานภายนอกพื้นที่ทำอากาศยานได้จัดให้มี ห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงาน มีการติดตั้งระบบบำบัด น้ำเสียบ่อเกรอะ-บ่อซึม	-	 <p>ห้องน้ำ-ห้องส้วม บริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง</p>
- ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจาก ห้องน้ำห้องส้วม และใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอ รอกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพ ความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว	- กรมทำอากาศยานได้กำหนดเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมา ดำเนินการหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	-
12. การใช้ประโยชน์ที่ดิน - จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ โดยตรง และบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการทราบล่วงหน้าก่อนมี การก่อสร้างโครงการ เพื่อให้รับทราบถึงรายละเอียดและแผนการ ก่อสร้างโครงการ	- ทำอากาศยานยังได้มีการดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูล ดังกล่าวผ่านผู้นำชุมชนอย่างต่อเนื่อง	-	-
- ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียน ต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้างของโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ ประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างแสดงข้อคิดเห็น ขอร้องเรียน ข้อวิพากษ์วิจารณ์ต่างๆ	- ทำอากาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราวร้องเรียนบริเวณ ประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับ เรื่องราวร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	-	 <p>ประชาสัมพันธ์</p>

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กรมทำอากาศยานจะต้อง แต่งตั้งวิศวกรควบคุมการทำงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแลให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิดการรบกวนต่อผู้ที่ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	- กรมทำอากาศยานได้มีการแต่งตั้งวิศวกรควบคุมการทำงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแลให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิดการรบกวนต่อผู้ที่ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	-	-
- กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลคนงานก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	- กรมทำอากาศยานได้มีการขอความร่วมมือ และให้ทำอากาศยานคอยประสานงานกำชับให้ผู้รับเหมาดูแลคนงานก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	-	-
13. การคมนาคมขนส่ง - กำหนดให้มีเส้นทางเบี่ยงของถนนทางหลวงชนบท ตง. 3005 ขนานกับแนวเขตสนามบินทางทิศเหนือเพื่อไปทางฝั่งทิศใต้	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-
- ต้องมีการติดป้ายสัญญาณเตือนภัยและบอกเส้นทางเบี่ยงของโครงการ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-
- กวดขันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	- กำชับให้พนักงานขับรถบรรทุก รถขนส่งวัสดุปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	-	-
- ติดตั้งป้ายเตือนและป้ายบังคับการจราจรบริเวณจุดตัดของถนนและบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในช่วงที่มีการขนส่งดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	- กรมทำอากาศยาน/ทำอากาศยานตรัง ควบคุมดูแลให้ทางผู้รับเหมาดำเนินการติดป้ายระวางมีรถบรรทุกเข้า-ออกบริเวณเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลการจราจร อำนาจการสวดก ในช่วงที่มีการขนส่งดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	-	-
- ทำการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบไฟฟ้าการทำงานของเครื่องยนต์ ระบบเกียร์ และอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีและปลอดภัยอยู่เสมอ	- มีการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ ตามระยะเวลาที่กำหนด	-	-


ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระยยะก่อสร้าง) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการร่วงหล่นจำเป็นต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด	- รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	-
- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงโมงเร่งด่วน	- ไม่มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงโมงเร่งด่วน	-	-
- ห้ามมิให้รถบรรทุกดินใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยานตรงเพื่อลดอุบัติเหตุ	- รถบรรทุกดินไม่ได้ใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน	-	
- เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุก่อสร้าง เพื่อเข้ามายังพื้นที่โครงการที่ต้องผ่านชุมชน หนาแน่น จะต้องใช้ความเร็วไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	- กำชับให้คนขับรถบรรทุกใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	-	-
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการต้องติดป้าย ทั้งนี้เพื่อให้ง่ายต่อการตรวจสอบข้อเท็จจริงในด้านการใช้ความเร็วของรถแต่ละคัน รวมทั้งด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการมีการติดป้ายเบอร์โทรศัพท์ ในการรับเรื่องราวร้องเรียน	-	-
- ให้ดำเนินการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตรง	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
14. สาธารณูปโภค-สาธารณูปการ - กำหนดให้โครงการจัดสร้างอาคารที่พักขยะให้เพียงพอต่อการจัดเก็บขยะ 43.67 ลบม./วัน และให้ประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อในการดำเนินการจัดเก็บ โดยรถของเทศบาลจะเข้ามาจัดเก็บวันจันทร์-เสาร์ วันละ 1 ครั้ง	- โครงการจะจัดสร้างอาคารที่พักขยะให้เพียงพอต่อการจัดเก็บขยะบริเวณอาคารที่พักคนงาน ปัจจุบันกำลังดำเนินการสร้างอาคารที่พักคนงาน และจะประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการจัดเก็บขยะต่อไป	-	 <p>จุดรวมขยะ บริเวณบ้านพักคนงาน</p>
- ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ผู้รับเหมามีการแยกวัสดุก่อสร้างที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้	-	-
- จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อ เข้ามาจัดเก็บและกำจัดอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง	- ผู้รับเหมาได้จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อ เข้ามาจัดเก็บ	- ไม่มี	 <p>พื้นที่ก่อวัสดุก่อสร้างที่นำกลับไปใช้ใหม่</p>
- จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถังขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างทั้งนี้ถังขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง	- บริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้จัดให้มีถังขยะที่มีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง	-	-
- ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานตรัง เพราะเป็นอุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน	- ไม่มีการเผาขยะในพื้นที่โครงการ ขยะที่เกิดขึ้นจะประสานเทศบาลตำบลโคกหล่อ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการจัดเก็บ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
15. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม - จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหน่วงน้ำ เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- มีการวางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหน่วงน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	-	-
- ให้สร้างระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่จะไหลผ่านพื้นที่ให้ลักษณะทางอุทกวิทยาไม่แตกต่างจากสภาพธรรมชาติเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	-	
- การปรับถมพื้นที่ให้หลีกเลี่ยงการดำเนินการในช่วงฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลาย และปริมาณตะกอนดินลงสู่ห้วยใหญ่ และคลองท่านาว	- ปัจจุบันไม่มีการดำเนินการปรับถมพื้นที่แล้ว และผู้รับเหมามีการสร้างบ่อกักตะกอน เพื่อป้องกันตะกอนดินที่ถูกชะล้างด้วยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	-	-
- ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำทันทีเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำของโครงการ	- หากพบว่าตะกอนภายในรางระบายและทำให้ประสิทธิภาพในการระบายน้ำลดลง ผู้รับเหมาจะดำเนินการขุดลอกทันที	-	-
- กำหนดให้เทคอนกรีตในลักษณะหุ้มข้างบริเวณปากท่อลอดที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	- ก่อสร้างรางระบายโดยมีการเทคอนกรีตในลักษณะหุ้มข้างบริเวณปากท่อลอดที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	-	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระบะก่อสร้าง) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
16. เศรษฐกิจ-สังคม - ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับข้อร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้าง เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่ โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง แสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิตกกังวล ต่างๆ	- ทำอากาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราวร้องเรียนบริเวณ ประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับ เรื่องราวร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	-	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการเพื่อ ป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านสังคม ดังนี้ • ให้พิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่นเพื่อการพัฒนา โครงการมีส่วนช่วยเหลือชุมชนและลดผลกระทบที่อาจเกิดจาก แรงงานต่างถิ่น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่นตาม ความสามารถและความเหมาะสมกับตำแหน่งงาน	-	-
• เข้มงวดเรื่องการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างของคนงานใน ช่วงเวลากลางคืน	- พื้นที่โครงการมีกีดล้อมเขตพื้นที่ก่อสร้างและมีเจ้าหน้าที่ รักษาความปลอดภัยตรวจเช็คการเข้า-ออกพื้นที่ทั้งกลางวัน และกลางคืน	-	-
• มีการทำกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ของทำอากาศยาน ตรังให้ พบปะพูดคุยกับราษฎรในชุมชนและผู้นำชุมชน พร้อมทั้ง ติดตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นจากราษฎรในชุมชน สำหรับ สถานศึกษาในพื้นที่โครงการโดยเฉพาะโรงเรียนวิเชียรมาตุให้ กรณทำอากาศยานพิจารณาจัดงบประมาณรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อม (CSR) เพื่อบรรเทาความรบกวนด้านเสียงจากอากาศ ยานโดยอาจจัดทำกิจกรรม ดิเดอาร์ และจัดให้มีไมโครโฟน เป็นต้น	- เนื่องจากปัจจุบันมีสถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด 19 ทำให้สามารถทำกิจกรรมหรือรวมกลุ่มคนจำนวนมากได้ - ทำอากาศยานมีการตั้งตู้รับบริจาคภายในพื้นที่อาคารที่พัก ผู้โดยสาร	-	 <p>ตู้บริจาคภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>
• ติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและ ขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ	- มีการติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอน การก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการแก่ชุมชนบริเวณพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างเกี่ยวกับรายละเอียดการก่อสร้างโครงการเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและชัดเจนรวมทั้งเพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ โดยแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนทำการก่อสร้าง	- มีการประชาสัมพันธ์โครงการแก่ผู้นำชุมชนบริเวณพื้นที่โดยรอบโครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ได้ทราบรายละเอียดความคืบหน้าของการก่อสร้างโครงการเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง	-	-
- เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วงก่อสร้างและแจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการให้ชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการทราบ เช่น การติดป้ายประชาสัมพันธ์ หรือแผ่นพับ เป็นต้น บริเวณที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	- เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วงก่อสร้างและแจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการ ผ่านผู้นำชุมชนอย่างสม่ำเสมอ	-	-
- แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ดำเนินการทราบถึงช่องทางการร้องเรียนและมาตรการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยแจ้งผ่านทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน	- แจ้งช่องทางร้องเรียนและมาตรการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยแจ้งผ่านทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ผู้นำชุมชน	-	-
- จัดให้มีทีมงานประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการเพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน ช่องทางการติดต่อสื่อสารรับเรื่องร้องเรียนพร้อมทั้งจัดส่งทีมงานไปตรวจสอบข้อร้องเรียนและแจ้งผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการให้ชุมชนรับทราบ	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน และช่องทางการติดต่อสื่อสารรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ป้ายประชาสัมพันธ์ดังกล่าว	-	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระบยก่อสร้าง) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ติดป้ายประกาศบริเวณหน้าพื้นที่โครงการและชุมชน เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยระบุข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ชื่อโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ บริษัทผู้รับเหมา บริษัทเจ้าของโครงการ ผู้ประสานงานและหมายเลขโทรศัพท์ เป็นต้น	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
- จัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Monitoring Committee) เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ประกอบด้วยตัวแทนจาก 3 ฝ่าย ได้แก่ กรรมการผู้แทนภาคประชาชน กรรมการผู้แทนภาครัฐ/นักวิชาการในท้องถิ่น และผู้แทนจากโครงการ	- ท่าอากาศยานมีการจัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบ	-	-
- ให้โครงการจัดทำแผนพับ หรือแสดงวิทัศน์ หรือจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง เช่น รายละเอียดโครงการ ความสามารถในการรองรับผู้เข้ามาใช้บริการ ตำแหน่งที่ตั้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังการเดินทางมายังอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่หลังจากเปิดดำเนินการ เป็นต้น ให้ผู้เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานตรังทราบ	- กรมท่าอากาศยานมีการจัดทำวิทัศน์ในการประชาสัมพันธ์โครงการ	-	-
- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรังหรือตัวแทนประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง	- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรังหรือตัวแทน ได้มีประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง ทุกครั้ง	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>- ในการดำเนินงานการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตาม พ.ร.บ. การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 ดำเนินการขออนุญาตพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) เป็นบริเวณกว้างตลอดแนว เพื่อครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะต้องเวนคืนเป็นเขตก่อสร้าง ซึ่งจะระบุท้องที่ จุดเริ่มต้น จนสิ้นสุดและความกว้างของเขตพระราชกฤษฎีกา โดย พ.ร.ฎ. จะปิดประกาศไว้ตามสถานที่ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ที่ทำการของเจ้าหน้าที่เวนคืน ● ศาลากลางจังหวัดตรัง ● สำนักงานที่ดินจังหวัดตรัง ● ที่ว่าการอำเภอเมืองตรัง ● ที่ทำการเทศบาลตำบลโคกหล่อ และองค์การบริหารส่วนตำบลควนปริง ● ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 ตำบลโคกหล่อ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านไชนัน หมู่ 7 บ้านทุ่งหวัง หมู่ 8 บ้านนาบ่อ และ หมู่ 9 บ้านเกาะกลาง ตำบลควนปริง <p>การออก พ.ร.ฎ. ดังกล่าวเพื่อให้เจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปทำการสำรวจทรัพย์สินในที่ดินของประชาชนที่อยู่ในเขต พ.ร.ฎ. ซึ่งการสำรวจที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ยืนต้นผู้รับมอบหมายจากหน่วยงานของรัฐในฐานะเจ้าหน้าที่เวนคืนจะแจ้งกำหนดวันเข้าทำการสำรวจเป็นหนังสือให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน หลังจากสำรวจทรัพย์สินแล้วจะมีการกำหนดค่าทดแทนทรัพย์สินที่จะถูกเวนคืนโดยคณะกรรมการกำหนดราคา</p>	<p>- ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน</p>	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>เบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง ประกอบด้วย ผู้แทนของเจ้าหน้าที่หนึ่งคน ผู้แทนกรมที่ดินหนึ่งคน ผู้แทนของ หน่วยงานอื่นของรัฐหนึ่งคน และผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>1. การกำหนดค่าตอบแทน การกำหนดค่าทดแทนจะพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่ กฎหมายกำหนดโดยคำนึงถึง</p> <p>1.1 ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาดของ อสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระ ราชกฤษฎีกา</p> <p>1.2 ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตีราคาไว้เพื่อ ประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่</p> <p>1.3 ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกค่าธรรมเนียมใน การจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม</p> <p>1.4 สภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์</p> <p>1.5 เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน</p> <p>1.6 การได้ประโยชน์และเสียประโยชน์จากการ เวนคืน</p> <p>1.7 ค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจาก อสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน</p> <p>ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกเวนคืนและ สังคม</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>2. การประกาศราคาเบื้องต้น</p> <p>เมื่อคณะกรรมการได้กำหนดราคาค่าทดแทนแล้วจะปิดประกาศราคาไว้ ตามสถานที่เดียวกันกับที่ปิดประกาศ พ.ร.ฎ. และเจ้าหน้าที่จะมีหนังสือแจ้งให้ เจ้าของทรัพย์สินมาทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย เมื่อทำบันทึกข้อตกลง หรือสัญญาซื้อขายแล้วหน่วยงานของรัฐจะจ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของ ทรัพย์สินภายใน 120 วัน นับแต่วันทำบันทึกข้อตกลง หรือสัญญาซื้อขาย</p> <p>3. การอุทธรณ์</p> <p>หากผู้ถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่ คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดสามารถรับเงินไปก่อน แล้วยื่นอุทธรณ์ต่อ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้ไปรับ เงินค่าทดแทนโดยสามารถยื่นอุทธรณ์เป็นหนังสือด้วยตนเองหรือส่งทางไปรษณีย์ และหากยังไม่พอใจคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีฯ ผู้ถูกเวนคืน มีสิทธิฟ้องคดีได้ 2 กรณี คือ</p> <p>3.1 กรณีที่ผู้อุทธรณ์ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ยื่น อุทธรณ์ในกรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดี ภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยดังกล่าว</p> <p>3.2 กรณีที่ยื่นอุทธรณ์ไว้จนระยะเวลาล่วงเลยมาจนครบ 60 วันแล้ว แต่ยัง ไม่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยในกรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดเวลา 60 วัน ดังกล่าว</p>			

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระบกก่อสร้าง) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>4. ข้อเสนอแนะด้านการจ่ายค่าชดเชย</p> <p>เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ เป็นผู้ที่เสียสละอย่างมากเพื่อผลประโยชน์ส่วนรวม และเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของการพัฒนาโครงการ ดังนั้น ในการดำเนินการ จึงต้องอำนวยความสะดวกให้กับผู้ได้รับผลกระทบเหล่านั้น อีกทั้งควรมีการช่วยเหลือเป็นกรณีพิเศษเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ยกตัวอย่างเช่น มาตรการต่างๆ ดังนี้</p> <p>4.1 ต้องมีการกำหนดเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินให้แน่นอน พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ หรือทำความเข้าใจกับผู้ได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน</p> <p>4.2 ควรดำเนินการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินในครั้งเดียวให้ครบถ้วนในระยะเวลาที่รวดเร็ว เพื่อให้ราษฎรเกิดความเชื่อมั่น</p> <p>5. ผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณ</p> <p>5.1 กรมท่าอากาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบงบประมาณชดเชย สำหรับหน่วยงานและประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน</p> <p>5.2 การเบิกถอนการใช้พื้นที่สาธารณประโยชน์บริเวณควนเขาน้อยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนกฎหมายเกี่ยวข้องให้ครบถ้วน</p>			

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระบกก่อสร้าง) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
17. อาชีวอนามัย และความปลอดภัย <ul style="list-style-type: none"> - การป้องกันอันตรายจากฝุ่นละออง/เสียง <ul style="list-style-type: none"> ● จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ที่มีเสียงดังให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น วัดและชุมชน เป็นต้น และหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อาศัยข้างเคียง 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก ให้ห่างจากบ้านเรือนประชาชน 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ● ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง เช่น การปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่โล่งในส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้ทำการฉีดพรมน้ำให้เปียกจนทั่วผิวหน้าดินในบริเวณก่อสร้างหรือบริเวณที่มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตามความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตามความเหมาะสมของสภาพภูมิอากาศ 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ● การแต่งกายของคณงานต้องแต่งกายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้คณงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน เช่น หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย หน้ากากป้องกันฝุ่นและเครื่องป้องกันหู เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - การแต่งกายของคณงานมีการแต่งกายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้คณงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ● ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาน้ำดื่มที่สะอาดให้กับคณงานก่อสร้างให้เพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดหา น้ำดื่มที่สะอาดให้กับคณงานก่อสร้างให้เพียงพอ 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> - จัดการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น 	-	-

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

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

**ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระบะก่อสร้าง) (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดให้มีช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับเรื่องราวร้องเรียนในกรณีเกิดความเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่โครงการ	- ท่าอากาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราวร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องราวร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	-	-
- ในกรณีการรับคนงานต่างด้าวเข้ามาทำงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องทำการลงบันทึกประวัติคนงาน ตรวจสอบสุขภาพคนงานเพื่อป้องกันการแพร่กระจายโรคโดยมีคนเป็นพาหะนำโรค และสร้างห้องพักแยกจากที่พักคนงานท้องถิ่น	- ผู้เหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่น และพิจารณารับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก หากพิจารณารับคนงานต่างด้าวเข้ามาทำงานจะดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด	-	-
- จัดให้มีระบบสัญญาณไฟนำร่องเป็นระบบสัญญาณไฟชั่วคราวบริเวณหัวทางวิ่ง 08 เป็นระยะทาง 700 ม. และหัวทางวิ่ง 26 เป็นระยะทาง 200 ม.	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-
- กรมท่าอากาศยานยังคงใช้อุปกรณ์หรือสัญญาณการขึ้น-ลง ได้แก่ สถานีวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ Doppler Very High Frequency Omni-Directional Radio Range (DVOR) หรือ Distance Measuring Equipment (DME) ทำหน้าที่ช่วยบอกระยะทางระหว่างสถานีกับตำแหน่งของเครื่องบิน หรือนักบินสามารถบังคับลงโดยใช้ไฟนำร่อง PAPI ที่ยังคงติดตั้งอยู่เดิมได้ ประสานขอคำแนะนำจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อความปลอดภัยในการขึ้นลงของอากาศยาน	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>- มาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว ● ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ● ปิดคลุมส่วนท้ายยานพาหนะที่ใช้ขนารขนส่งวัสดุอุปกรณ์ใดๆ จากการรื้อถอน ● แจ้งแผนการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังให้ชุมชนทราบอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ก่อนการก่อสร้าง ● กิจกรรมการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนให้มีการดำเนินงานเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน ยกเว้นกิจกรรมที่จำเป็นต้องดำเนินการต่อเนื่องให้แล้วเสร็จจะต้องแจ้งให้ผู้นำชุมชนในพื้นที่ทราบก่อนดำเนินการในกิจกรรมนั้นๆ อย่างน้อย 7 วัน ● เลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรในการรื้อถอนที่มีระดับเสียงต่างๆ และตรวจซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์และเครื่องจักรให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานให้ดียิ่งขึ้น ● เลือกใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงให้แก่คนงานที่ทำงานบริเวณที่มีเสียงดัง และควบคุมระดับเสียงทั่วไปให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน 	<p>- การดำเนินการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ซึ่งปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ 1 หากการดำเนินการโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน แล้วเสร็จ กรมท่าอากาศยานจะกำชับให้บริษัทผู้รับเหมาดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน</p>	-	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระบกก่อสร้าง) (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> ● หลีกเลี่ยงการทิ้งสิ่งของจากที่สูง หากจำเป็นควรมีวัสดุรองรับเพื่อลดเสียงกระทบกันของสิ่งของกับพื้นที่มีการรื้อถอน โดยอาจใช้แผ่นยางหรือพรม เป็นต้น ● ควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียง ● ห้ามทิ้งขยะหรือเศษวัสดุจากการรื้อถอนลงในท่อระบายน้ำ หรือลำรางสาธารณะ โดยเด็ดขาด ● กรณีมีข้อขัดแย้งในการพิจารณาว่า ปัญหาน้ำที่ก่อกำเนิดขึ้นมาจากกิจกรรมการรื้อถอนของโครงการ ให้ดำเนินการแก้ไขทันที และดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำนั้น ตามวิธีการมาตรฐานสำหรับการวิเคราะห์น้ำและน้ำเสียและคุณภาพน้ำทั้งที่ระบายออกจากโครงการ ● หากกิจกรรมการรื้อถอนทำให้ป้าย สัญญาณไฟ หรือผิวถนนชำรุดต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมอย่างเร่งด่วน ● การขนส่งวัสดุอุปกรณ์จากการรื้อถอนต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมและต้องตรวจสอบความเรียบร้อยของยานพาหนะในการขนส่งเสมอ ● กรณีกิจกรรมการรื้อถอนมีของเสียอันตรายที่มีลักษณะและคุณสมบัติตามที่กำหนดในประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2548 ให้หน่วยงานที่รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมรับไปกำจัดอย่างถูกต้อง และกำหนดวิธีปฏิบัติงานเรื่อง การแยกทิ้งขยะหรือของเสียอันตรายและอบรมให้คนงานที่เกี่ยวข้องทราบ 			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> ● การนำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปกำจัด ต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงาน/หรือเจ้าของพื้นที่ ● จัดให้มีการบริหารจัดการความปลอดภัยในการทำงานตามข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการรื้อถอนอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ตามข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ● ติดตั้งป้ายประกาศเตือนแนวเขตพื้นที่รื้อถอนของโครงการในสถานที่มองเห็นได้ชัดเจนและรับทราบได้ง่ายชัดเจน 			

1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯได้ สำหรับเงื่อนไขที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วนและมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิกของท่าอากาศยานตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ) สรุปไว้ดังตารางที่ 1.4-1 และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯ ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระยะก่อสร้าง) สรุปไว้ดังตารางที่ 1.4.2

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

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

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

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

1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

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

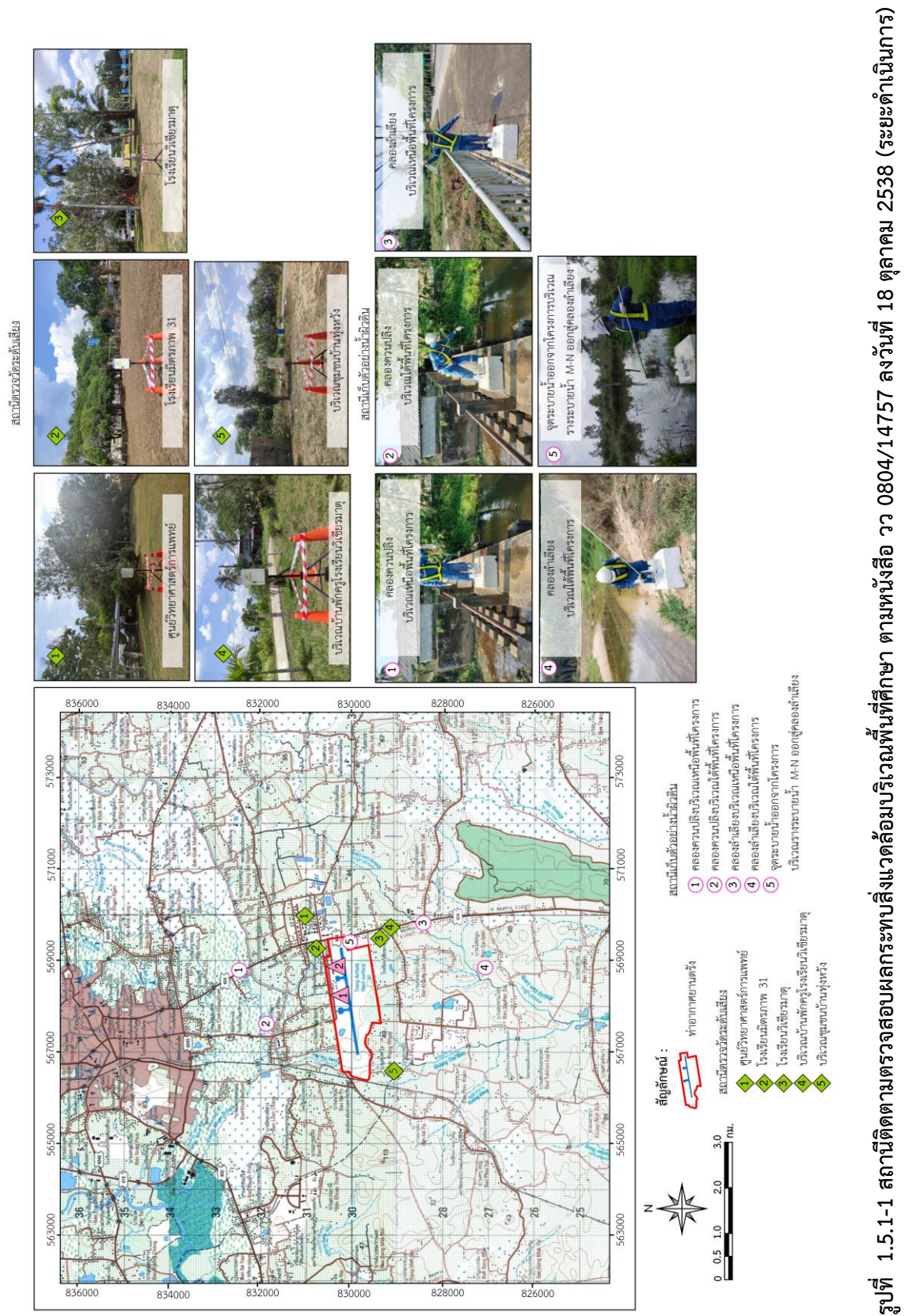
(1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะดำเนินการ)

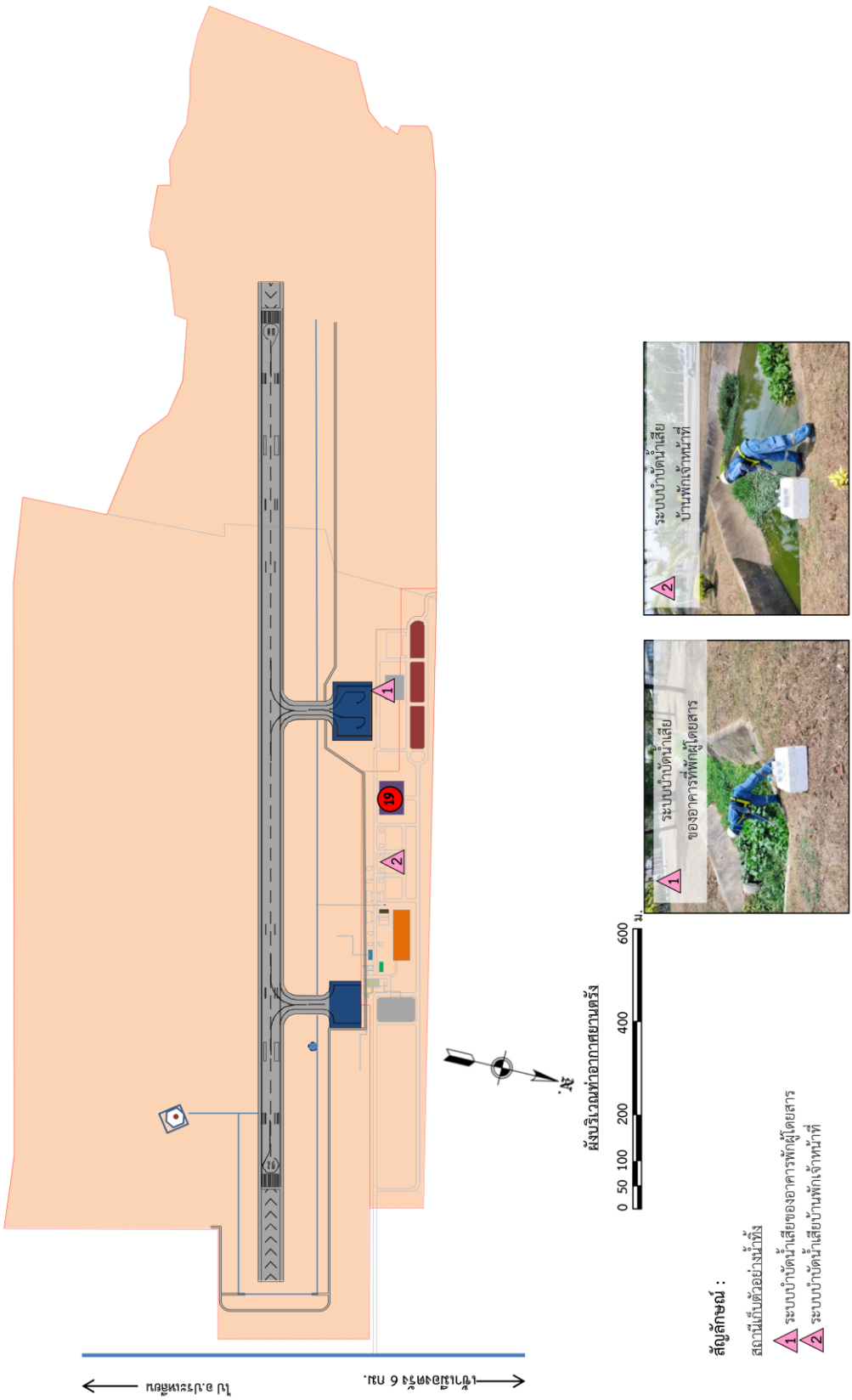
การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ดังตารางที่ 1.5.1-1 ส่วนสถานี
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแสดงดังรูปที่ 1.5.1-1

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

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

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2538)





รูปที่ 1.5.1-1 สถานที่ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษา ตามหนังสือ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)

(2) ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

(2.1) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 3-6 เมษายน 2567 ผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.1-2 รูปที่ 1.5.1-2 และภาคผนวก จ ดังนี้

ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 56.1-57.3 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 60.5-61.7 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 88.4-89.7 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 31.1-34.0

โรงเรียนมิตรภาพ 31 พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 45.1-49.5 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 45.9-49.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 76.2-79.7 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 11.9-17.0

บริเวณบ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 52.2-53.7 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 56.3-57.5 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 84.4-85.7 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 24.6-27.5

บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 47.5-50.2 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 53.2-53.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 85.3-89.4 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 26.8-32.1

โรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 54.0-54.5 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 58.3-59.5 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 94.0-97.4 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 41.7-45.1

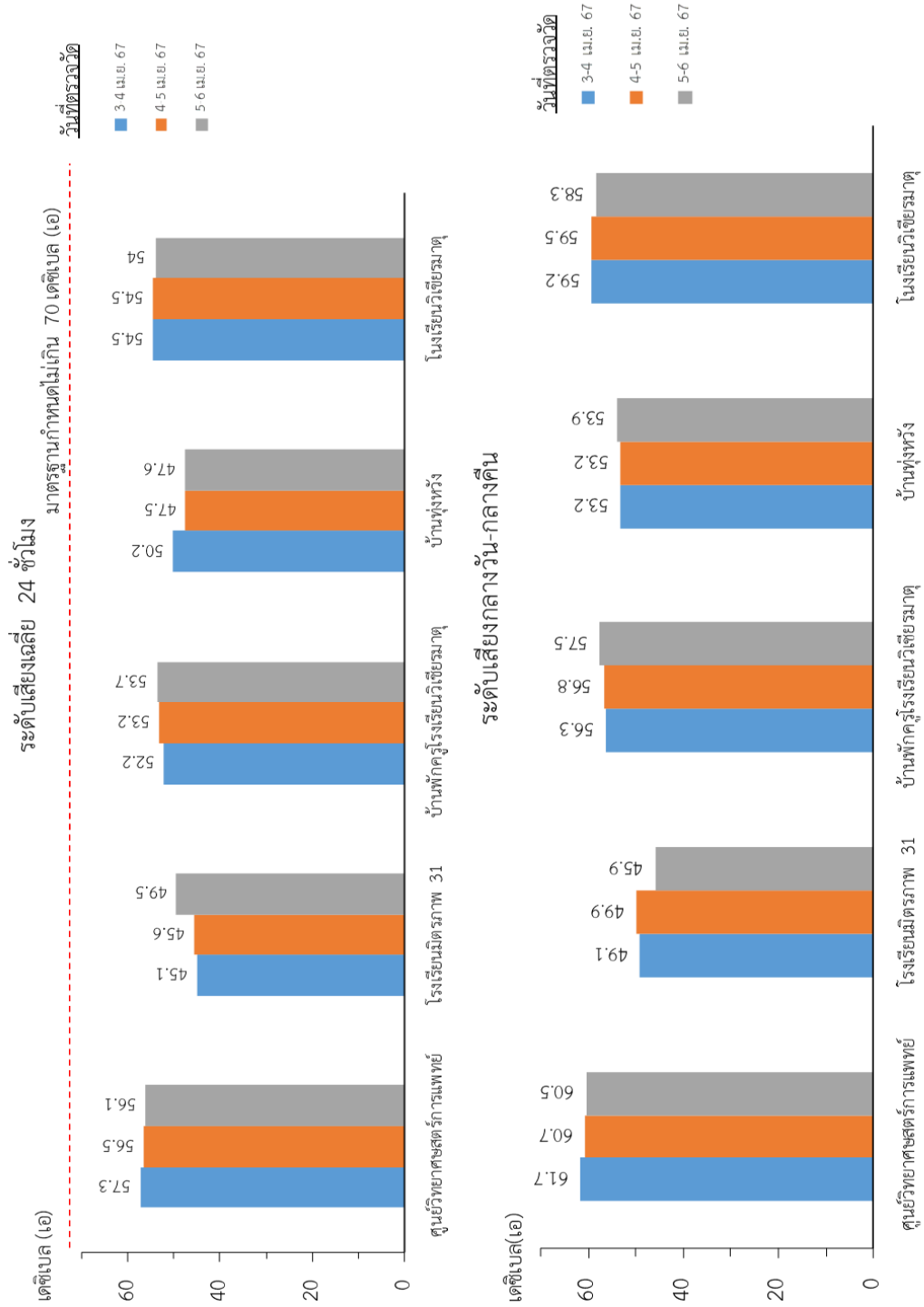
เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.1-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง

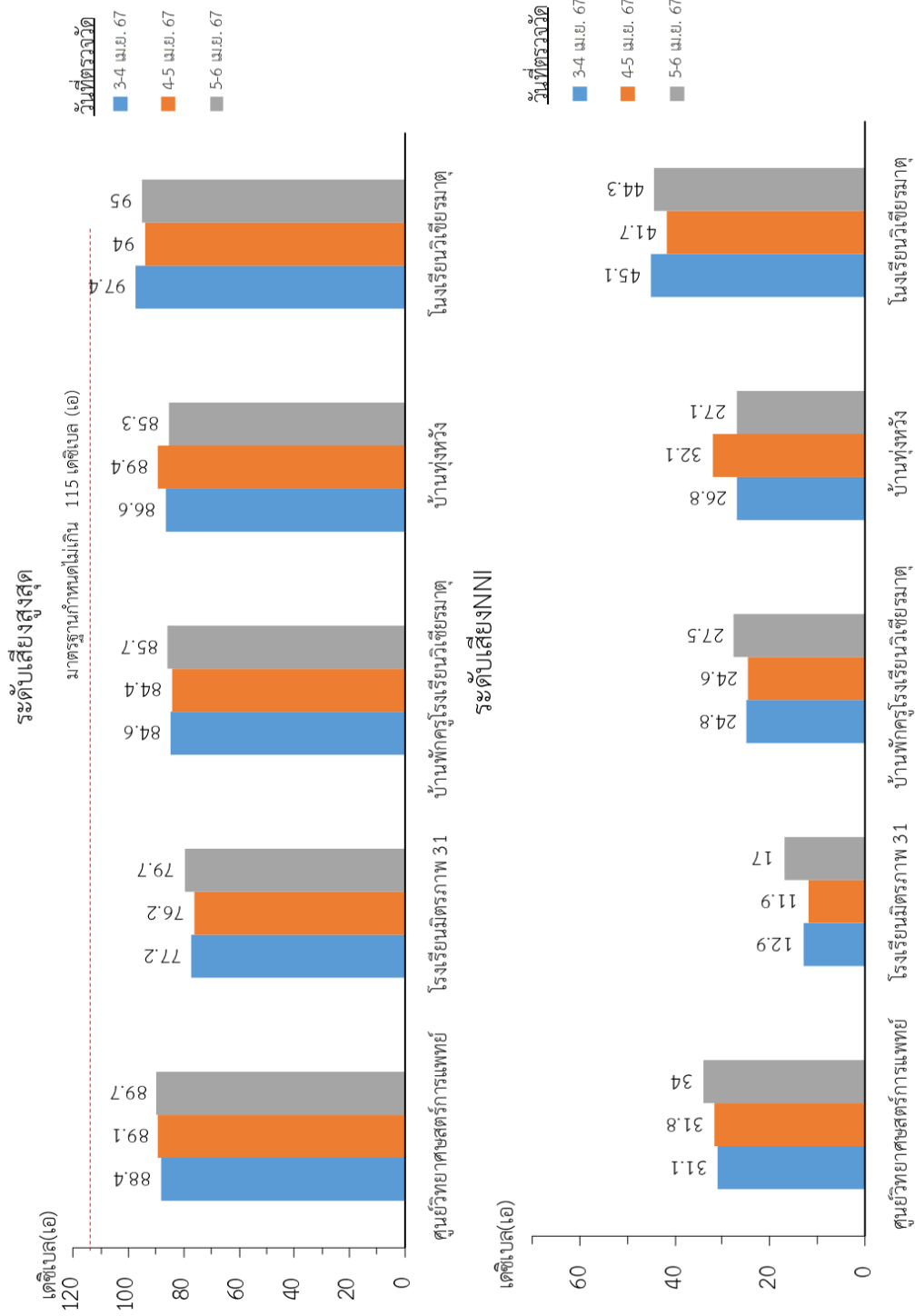
สถานี	วันที่	พารามิเตอร์			
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงสูงสุด เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน เดซิเบล(เอ)	NNI
ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์	3-4 เม.ย. 67	57.3	88.4	61.7	31.1
	4-5 เม.ย. 67	56.5	89.1	60.7	31.8
	5-6 เม.ย. 67	56.1	89.7	60.5	34.0
โรงเรียนมิตรภาพ 31	3-4 เม.ย. 67	45.1	77.2	49.1	12.9
	4-5 เม.ย. 67	45.6	76.2	49.9	11.9
	5-6 เม.ย. 67	49.5	79.7	45.9	17.0
บ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ	3-4 เม.ย. 67	52.2	84.6	56.3	24.8
	4-5 เม.ย. 67	53.2	84.4	56.8	24.6
	5-6 เม.ย. 67	53.7	85.7	57.5	27.5
บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง	3-4 เม.ย. 67	50.2	86.6	53.2	26.8
	4-5 เม.ย. 67	47.5	89.4	53.2	32.1
	5-6 เม.ย. 67	47.6	85.3	53.9	27.1
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	3-4 เม.ย. 67	54.5	97.4	59.2	45.1
	4-5 เม.ย. 67	54.5	94.0	59.5	41.7
	5-6 เม.ย. 67	54.0	95.0	58.3	44.3
มาตรฐาน*		70	115	NS	NS

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอพี-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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



รูปที่ 1.5.1-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง



รูปที่ 1.5.1-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)

(2.2) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินเก็บตัวอย่างวันที่ 4 เมษายน 2567 สรุปผลการตรวจวัด
ดังตารางที่ 1.5.1-3 รูปที่ 1.5.1-3 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.1 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.7 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 7 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.8 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 7 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 280 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 180 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.3 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 3 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 220 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 170 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.5 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.7 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าน้อยกว่า 3 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 430 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.8 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 21 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 540 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 4) ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรมพบว่าคุณภาพน้ำผิวดินมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	4 เม.ย. 67	8.1	2.7	<1	7	1,600	920
คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	4 เม.ย. 67	7.8	1.8	<1	7	280	180
คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	4 เม.ย. 67	8.0	1.3	<1	3	220	170
คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	4 เม.ย. 67	8.5	1.7	<1	<3	920	430
จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	4 เม.ย. 67	7.8	1.8	<1	21	920	540
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 ทีโอพี-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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

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

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

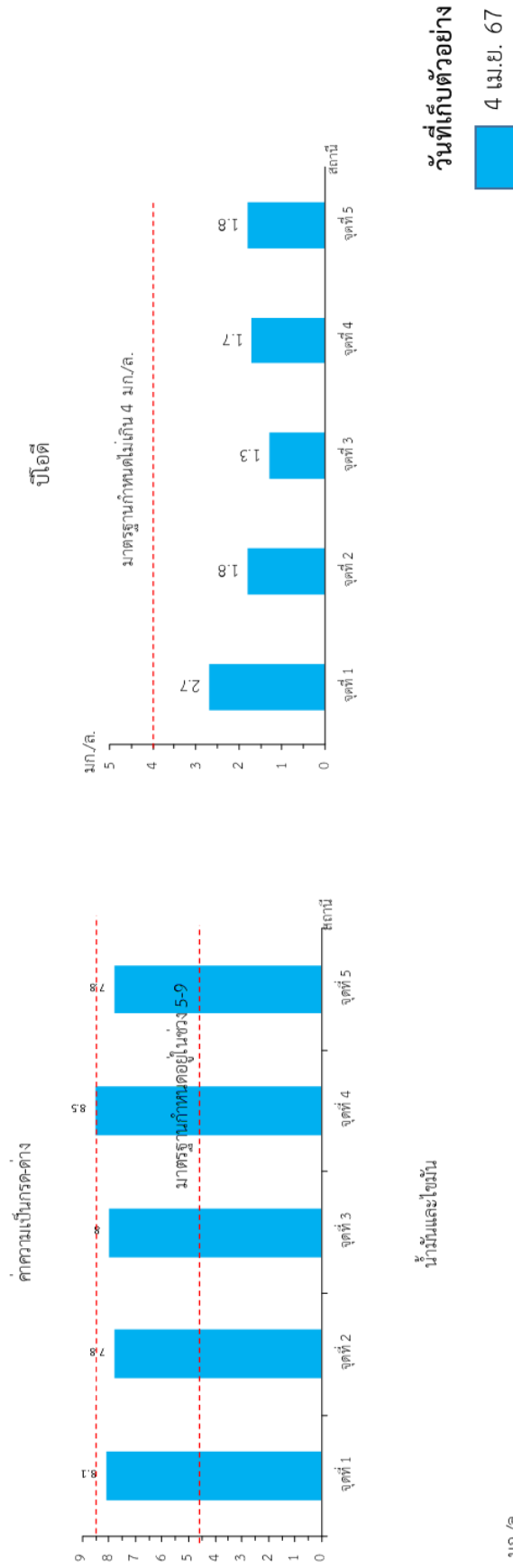
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

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

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

ธ' หมายถึง อนุมัติของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอนุมัติตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

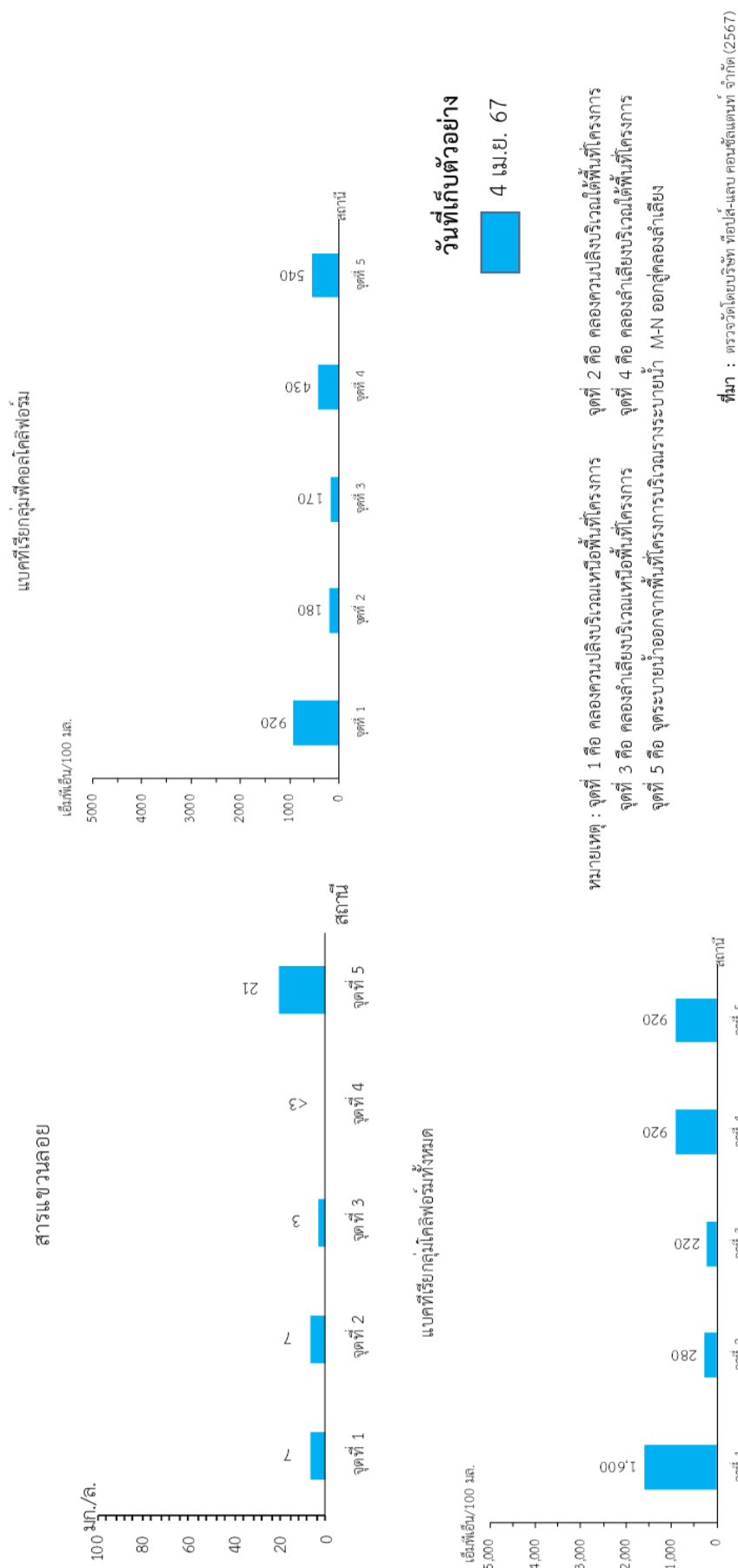
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน < หมายถึง มีค่าไม่เกิน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



หมายเหตุ : จุดที่ 1 คือ คลองความปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ จุดที่ 2 คือ คลองความปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ
จุดที่ 3 คือ คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ จุดที่ 4 คือ คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ
จุดที่ 5 คือ จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง



รูปที่ 1.5.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง



รูปที่ 1.5.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง (ต่อ)

(2.3) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างวันที่ 4 เมษายน 2567 สรุปผลการตรวจวัด
ดังตารางที่ 1.5.1-4 รูปที่ 1.5.1-4 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่า
เท่ากับ 7.7 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 8.5 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 10 มก./ล. และน้ำมันและไขมันมีค่า
น้อยกว่า 1 มก./ล.

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง
มีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 13.6 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 30 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน
มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

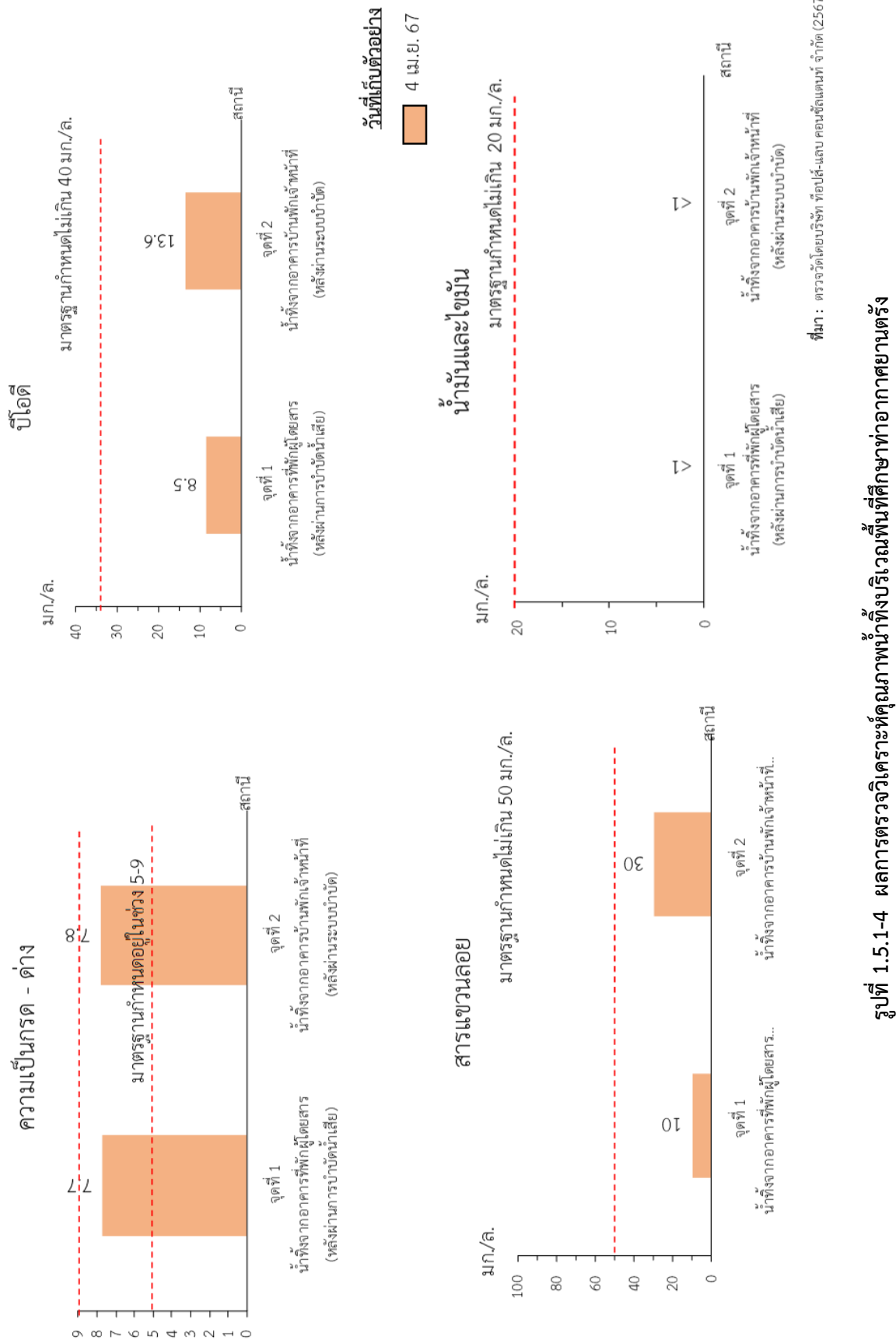
เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากร
ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด
พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง มีขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,050 ตร.ม. โดยมีขนาดใกล้เคียงกับอาคาร
ประเภท ค ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ หรือของ
เอกชนที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม. พบว่า
คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.1-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ของแข็ง แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	4 เม.ย. 67	7.7	8.5	10	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	4 เม.ย. 67	7.8	13.6	30	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	<40	<50	<20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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



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

(1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะก่อสร้าง)

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ดังแสดงในตารางที่ 1.5.2-1

ส่วนสถานที่ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 1.5.2-1

ตารางที่ 1.5.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง (ระยะก่อสร้าง)

ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563

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

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

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

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2563



(2) ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

(2.1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ตรวจวัดระหว่างวันที่ 3-10 เมษายน 2567 ผลการตรวจวัดสรุปผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 1.5.2-2 รูปที่ 1.5.2-2 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.034-0.040 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.017-0.020 มก./ลบ.ม.

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.036-0.042 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.016-0.021 มก./ลบ.ม.

โรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.032-0.038 มก./ลบ.ม ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.013-0.019 มก./ลบ.ม. และจากการตรวจวัดทิศทางลม พบว่าลมส่วนใหญ่พัดมาทางทิศใต้ ด้วยความเร็ว 1.25 ม./วินาที ลมสงบร้อยละ 7.14

บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.031-0.035 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.015-0.018 มก./ลบ.ม.

บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.034-0.039 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.017-0.020 มก./ลบ.ม.

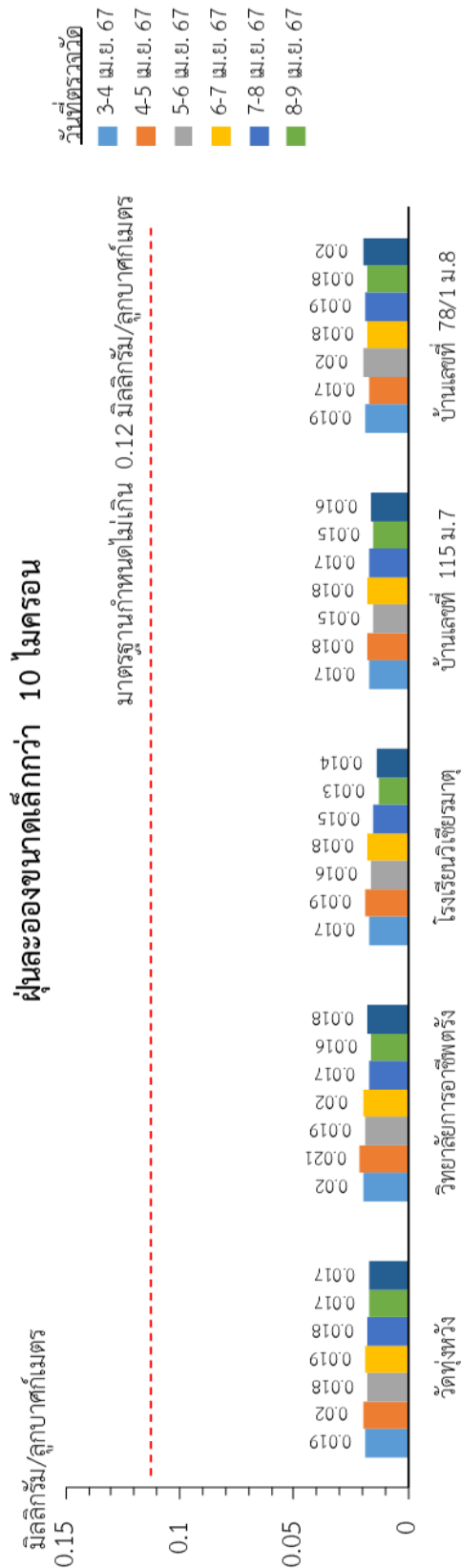
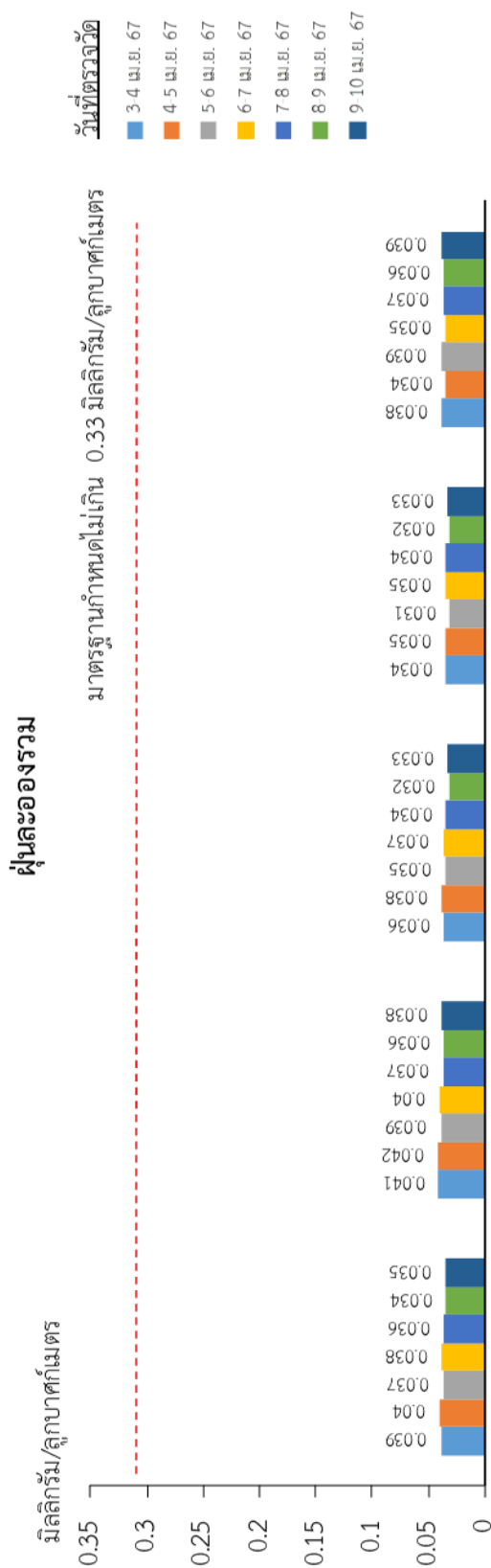
เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ฝุ่นละอองรวมจะต้องไม่เกิน 0.330 มก./ลบ.ม. และค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนจะต้องไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. พบว่า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

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ฝุ่นละอองรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	3-4 เม.ย. 67	0.039	0.019
	4-5 เม.ย. 67	0.040	0.020
	5-6 เม.ย. 67	0.037	0.018
	6-7 เม.ย. 67	0.038	0.019
	7-8 เม.ย. 67	0.036	0.018
	8-9 เม.ย. 67	0.034	0.017
	9-10 เม.ย. 67	0.035	0.017
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	3-4 เม.ย. 67	0.041	0.020
	4-5 เม.ย. 67	0.042	0.021
	5-6 เม.ย. 67	0.039	0.019
	6-7 เม.ย. 67	0.040	0.020
	7-8 เม.ย. 67	0.037	0.017
	8-9 เม.ย. 67	0.036	0.016
	9-10 เม.ย. 67	0.038	0.018
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	3-4 เม.ย. 67	0.036	0.017
	4-5 เม.ย. 67	0.038	0.019
	5-6 เม.ย. 67	0.035	0.016
	6-7 เม.ย. 67	0.037	0.018
	7-8 เม.ย. 67	0.034	0.015
	8-9 เม.ย. 67	0.032	0.013
	9-10 เม.ย. 67	0.033	0.014
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	3-4 เม.ย. 67	0.034	0.017
	4-5 เม.ย. 67	0.035	0.018
	5-6 เม.ย. 67	0.031	0.015
	6-7 เม.ย. 67	0.035	0.018
	7-8 เม.ย. 67	0.034	0.017
	8-9 เม.ย. 67	0.032	0.015
	9-10 เม.ย. 67	0.033	0.016
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	3-4 เม.ย. 67	0.038	0.019
	4-5 เม.ย. 67	0.034	0.017
	5-6 เม.ย. 67	0.039	0.020
	6-7 เม.ย. 67	0.035	0.018
	7-8 เม.ย. 67	0.037	0.019
	8-9 เม.ย. 67	0.036	0.018
	9-10 เม.ย. 67	0.039	0.020
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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



รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง

(2.2) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 3-10 เมษายน 2567 สรุปผลการตรวจวัด ดังตารางที่ 1.5.2-3 รูปที่ 1.5.2-3 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 53.5-54.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 57.6-59.9 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 95.8-96.8 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 45.9-47.3 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 5.1-6.6 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 5.3-8.7 เดซิเบล (เอ)

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 53.5-54.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 58.3-59.0 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 88.8-96.1 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 45.9-47.7 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 5.6-6.1 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 7.8-9.8 เดซิเบล (เอ)

บริเวณโรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 53.5-54.5 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 58.0-59.6 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 92.4-97.4 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 45.8-47.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 5.8-8.7 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 7.8-9.8 เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 43.9-44.7 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 47.4-48.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 85.4-90.0 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 36.6-37.7 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 4.6-7.7 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 4.2-9.5 เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 53.2-55.0 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 57.4-58.4 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 84.4-88.4 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 45.7-47.9 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 5.3-7.6 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 5.4-9.5 เดซิเบล (เอ)

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

ตารางที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
วัดทุ่งหวัง	3-4 เม.ย. 67	53.6	59.0	96.0	45.9	5.7	8.4
	4-5 เม.ย. 67	54.1	59.4	96.4	46.6	5.1	7.5
	5-6 เม.ย. 67	54.4	59.5	96.8	47.0	6.4	8.2
	6-7 เม.ย. 67	54.2	59.4	96.8	46.3	5.8	8.3
	7-8 เม.ย. 67	54.2	59.4	96.8	46.3	6.6	8.6
	8-9 เม.ย. 67	54.8	59.9	97.4	47.3	6.5	8.7
	9-10 เม.ย. 67	53.5	57.6	95.8	47.1	5.5	5.3
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	3-4 เม.ย. 67	53.5	58.5	92.8	46.6	5.9	7.8
	4-5 เม.ย. 67	53.9	58.4	94.3	45.9	5.9	9.0
	5-6 เม.ย. 67	53.5	59.0	92.7	46.5	6.0	9.8
	6-7 เม.ย. 67	53.7	58.5	91.7	47.1	5.6	9.2
	7-8 เม.ย. 67	53.5	58.4	96.1	47.2	6.0	9.7
	8-9 เม.ย. 67	54.3	58.6	88.8	47.7	5.7	9.0
	9-10 เม.ย. 67	53.5	58.3	95.4	46.7	6.1	9.1

ตารางที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	3-4 เม.ย. 67	54.5	59.2	97.4	47.8	5.8	9.4
	4-5 เม.ย. 67	54.5	59.5	94.0	47.6	7.2	9.6
	5-6 เม.ย. 67	54.0	58.3	95.0	46.5	6.2	9.6
	6-7 เม.ย. 67	54.2	58.1	92.4	46.2	7.9	7.8
	7-8 เม.ย. 67	54.3	59.6	94.7	47.0	8.7	9.7
	8-9 เม.ย. 67	53.7	58.3	93.7	46.8	5.7	9.8
	9-10 เม.ย. 67	53.5	58.0	94.0	45.8	6.4	9.2
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	3-4 เม.ย. 67	43.9	48.6	85.6	37.1	7.7	9.5
	4-5 เม.ย. 67	44.0	47.4	89.9	36.6	5.7	6.9
	5-6 เม.ย. 67	44.2	47.9	85.4	36.8	4.6	8.1
	6-7 เม.ย. 67	44.7	48.8	90.0	37.7	4.7	9.5
	7-8 เม.ย. 67	44.4	48.1	86.7	37.2	5.4	7.2
	8-9 เม.ย. 67	44.7	48.1	85.5	37.2	6.9	4.2
	9-10 เม.ย. 67	44.6	48.0	87.6	37.2	7.4	5.4

ตารางที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)

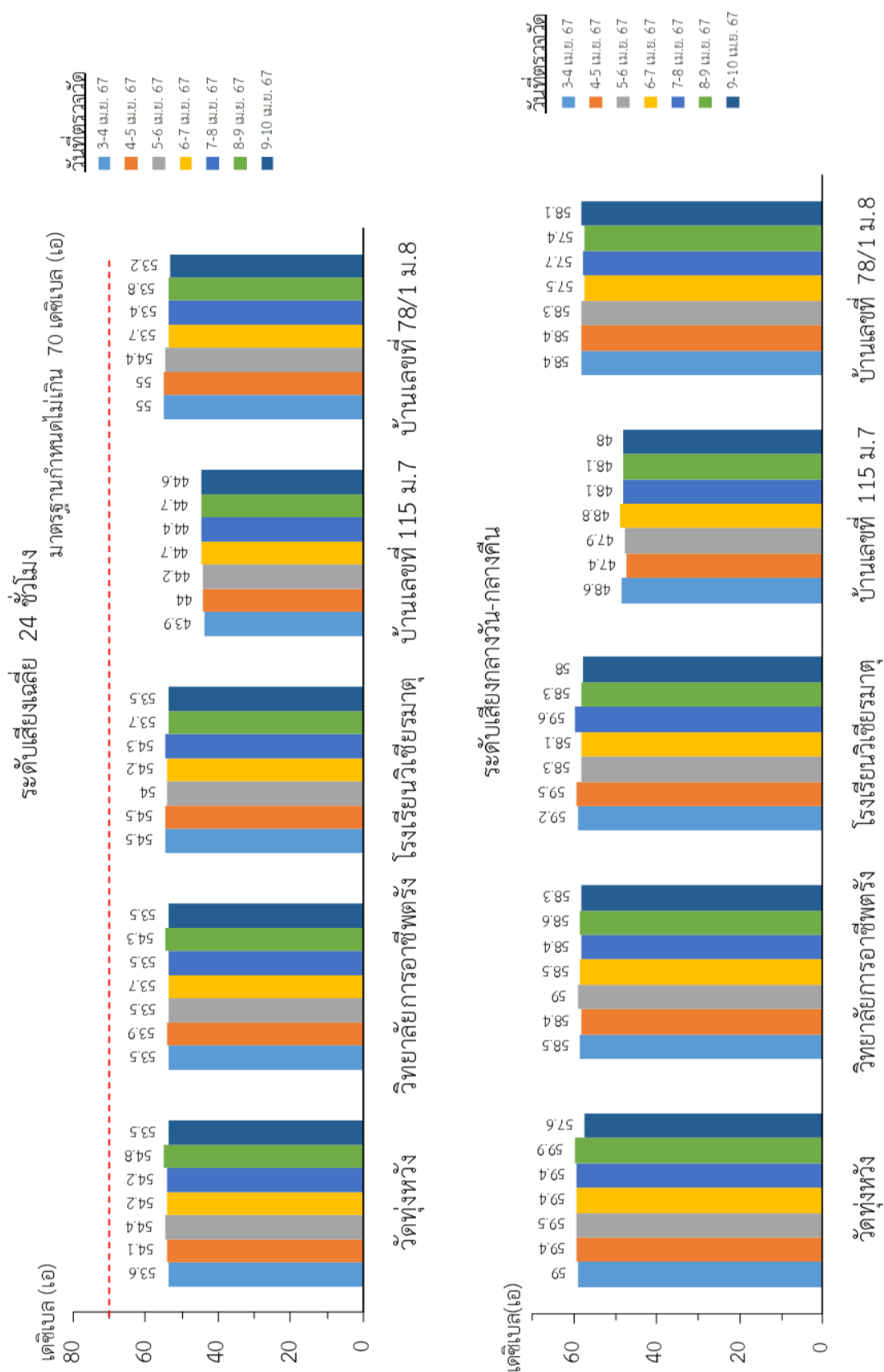
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	3-4 เม.ย. 67	55.0	58.4	88.4	47.9	5.3	5.4
	4-5 เม.ย. 67	55.0	58.4	84.4	47.1	5.7	7.6
	5-6 เม.ย. 67	54.4	58.3	86.2	46.8	5.6	6.9
	6-7 เม.ย. 67	53.7	57.5	87.1	46.7	5.7	7.2
	7-8 เม.ย. 67	53.4	57.7	85.9	46.2	7.6	9.5
	8-9 เม.ย. 67	53.8	57.4	87.0	45.7	7.4	7.6
	9-10 เม.ย. 67	53.2	58.1	85.0	46.8	5.8	8.7
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**	

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

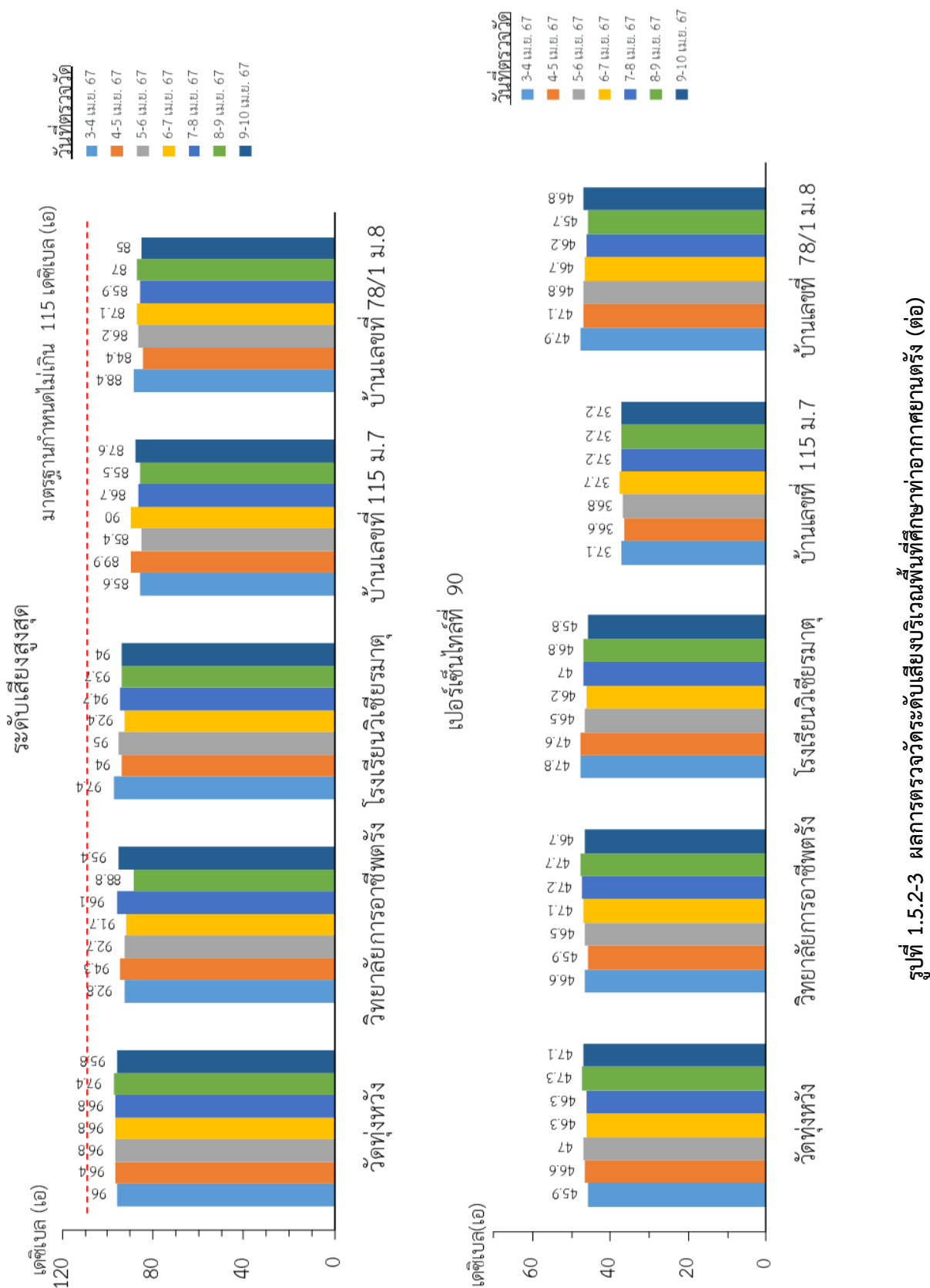
หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

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

- หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด



รูปที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง



(2.3) ความสั่นสะเทือน

การตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัด 3 บริเวณ คือ วิทยาลัยการอาชีพตรัง โรงเรียนวิเชียรมาตุ และบ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ระหว่างวันที่ 3-10 เมษายน 2567 ดังภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- Transverse

- วิทยาลัยการอาชีพตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.150-0.284 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 32 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.102-0.733 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.252-1.030 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึง 51 เฮิรตซ์

- Vertical

- วิทยาลัยการอาชีพตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.205-0.969 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 39 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.300-0.623 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.079-1.130 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึง 64 เฮิรตซ์

- Longitudinal

- วิทยาลัยการอาชีพตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.213-0.841 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 57 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.055-0.102 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 1.4 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.347-0.812 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึง 51 เฮิรตซ์

- **แรงอัดอากาศ**

- วิทยาลัยการอาชีพตรังมีค่าอยู่ระหว่าง 84.5 ถึง 89.7 เดซิเบล (แอล)
- โรงเรียนวิเชียรมาตุมีค่าอยู่ระหว่าง 82.2 ถึง 89.9 เดซิเบล (แอล)
- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปรัง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง มีค่าอยู่ระหว่าง 91.1 ถึง 94.7 เดซิเบล (แอล)

สรุปผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัดระหว่างวันที่ 16-23 เดือนสิงหาคม 2566 พบว่า บริเวณที่ทำการตรวจวัดปัจจุบันไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานแรงสั่นสะเทือนสำหรับสนามบิน จึงนำผลการตรวจวัด เทียบเคียงกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2533) เรื่อง กำหนด มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

(2.4) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างในวันที่ 4 เมษายน สรุปผลการตรวจวัดดัง ตารางที่ 1.5.2-4 รูปที่ 1.5.2-4 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองท่านาว ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.6 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.7 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 5.7 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 14 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองท่านาว ด้านเหนือใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.4 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.5 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 6.3 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 3 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 540 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ห้วยใหญ่ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.9 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 6.8 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่ามากกว่า 1 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภค และบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองท่านาว (ด้านทิศเหนือของพื้นที่โครงการ)	4 เม.ย. 67	7.6	1.7	5.7	<1	14	1,600
คลองท่านาว (ด้านทิศใต้ของพื้นที่โครงการ)	4 เม.ย. 67	7.4	1.5	6.3	<1	3	540
ห้วยใหญ่	4 เม.ย. 67	8.0	1.9	6.8	<1	>100	920
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	-	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	≥6.0	-	-	≤ 1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	≥4.0	-	-	≤ 4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	≥2.0	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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

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

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

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

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

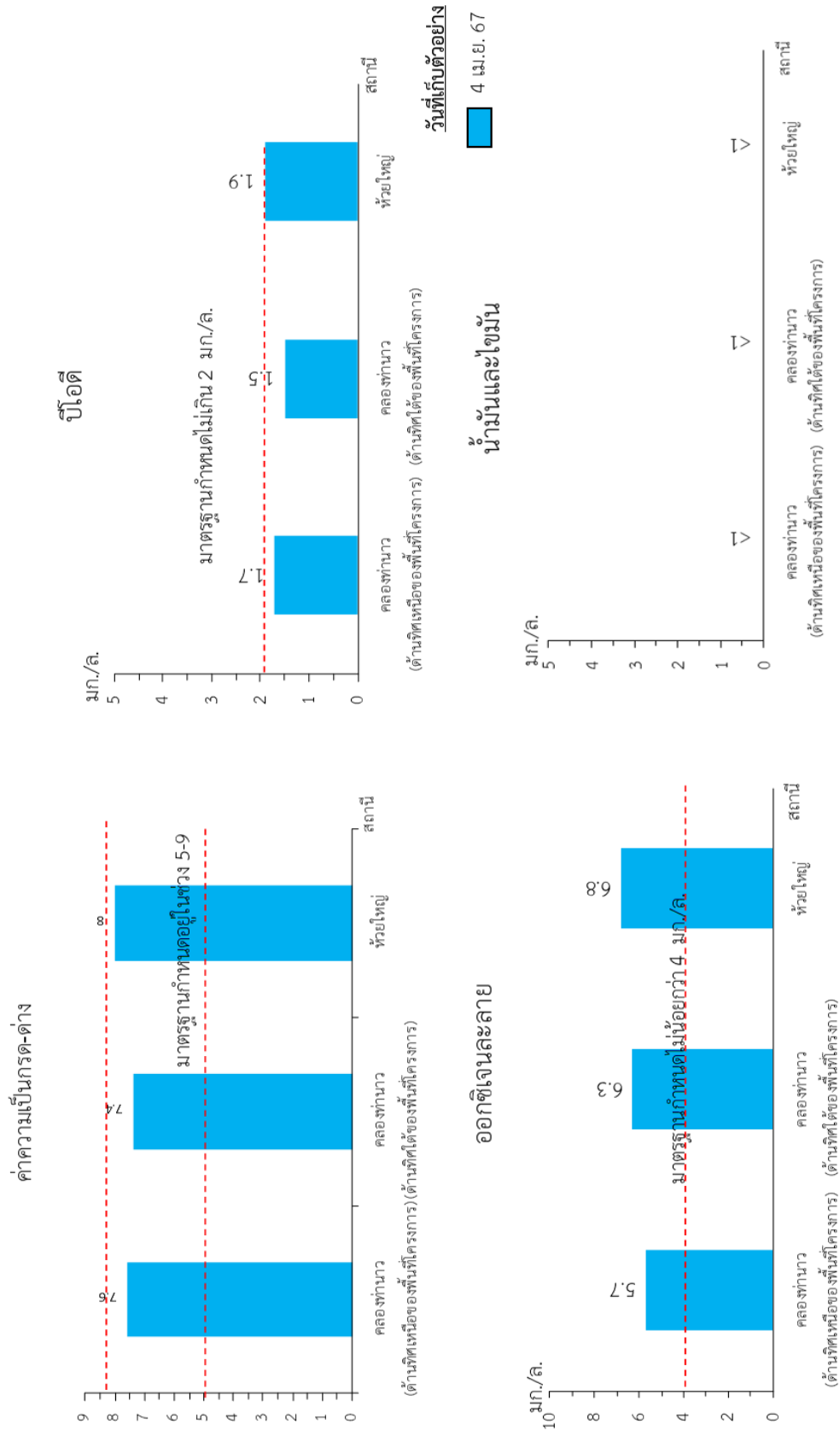
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

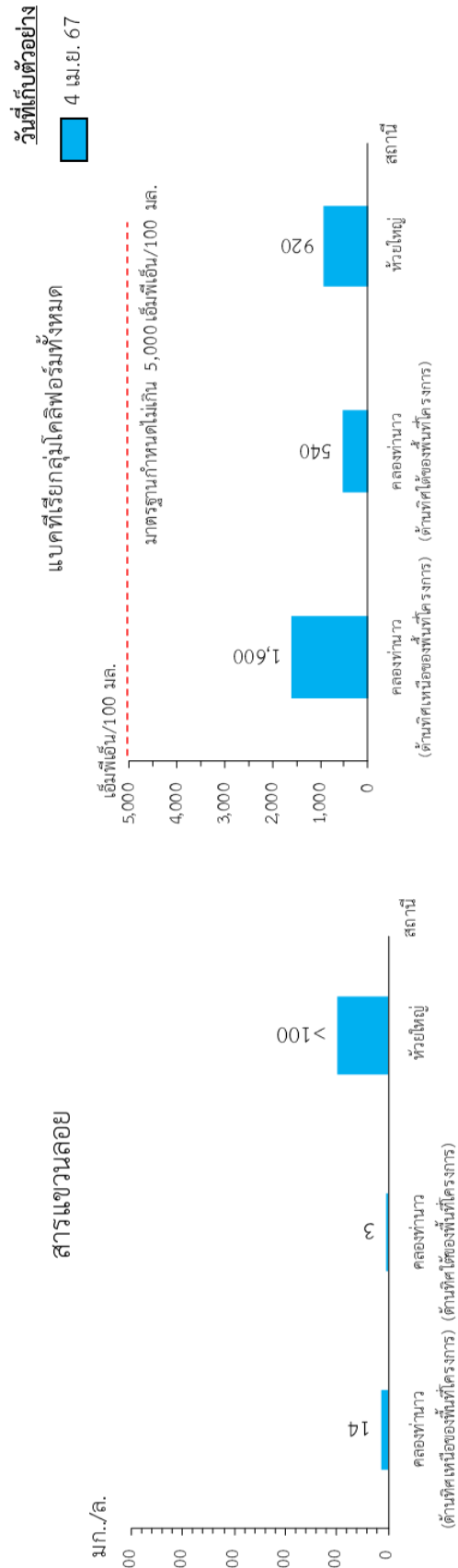
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า > หมายถึง มีค่ามากกว่า

Detection limit ของน้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล.



รูปที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง



ที่มา : ตรวจสอบโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

รูปที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)

(2.5) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างวันที่ 4 เมษายน 2567 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-5 รูปที่ 1.5.2-5 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.7 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 8.5 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 10 มก./ล. และน้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 13.6 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 30 มก./ล. และน้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรง มีขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,050 ตร.ม. โดยมีขนาดใกล้เคียงกับอาคารประเภท ค ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ หรือของเอกชนที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม. พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 1.5.2-5 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง

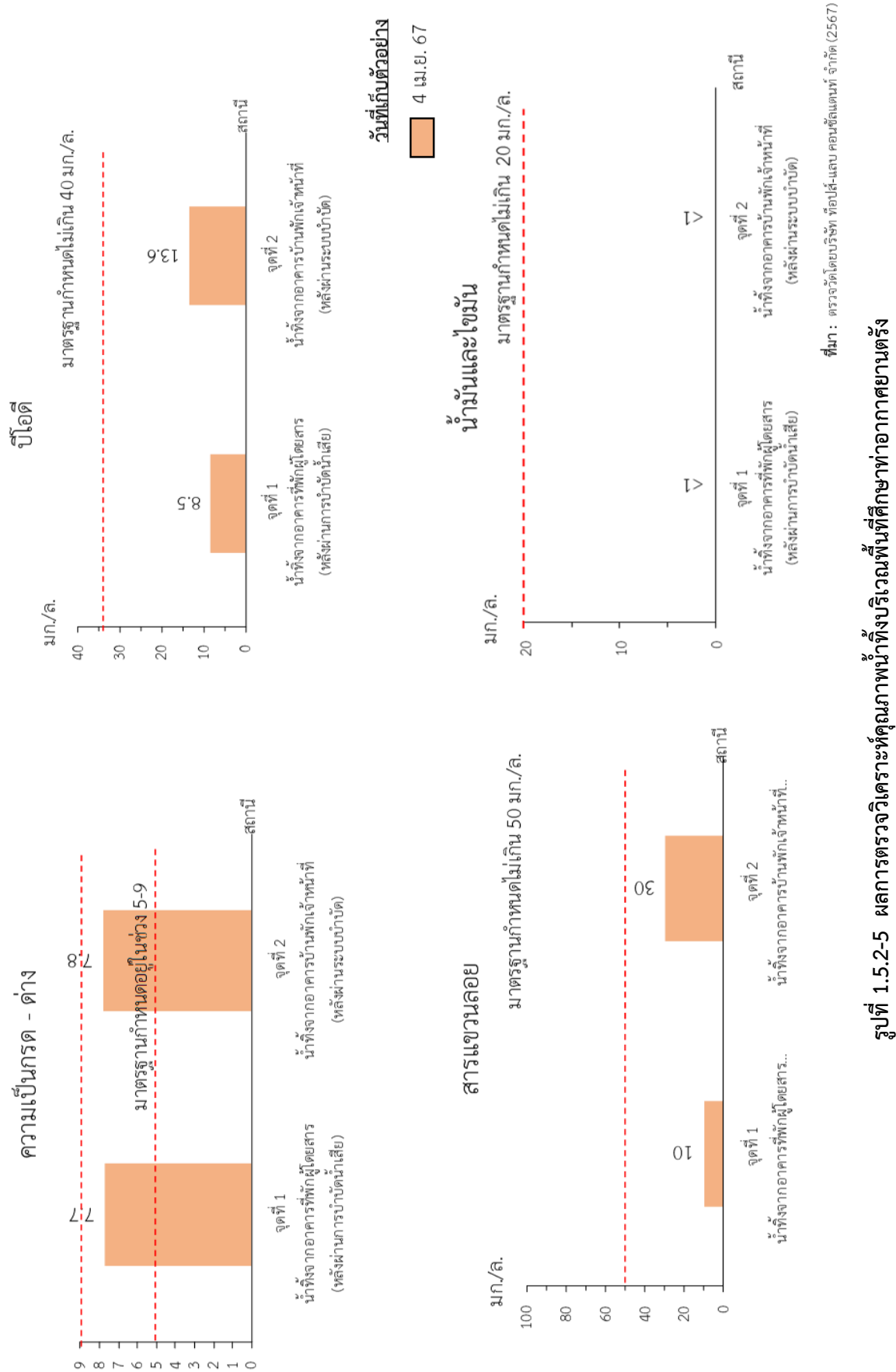
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	4 เม.ย. 67	7.7	8.5	10	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	4 เม.ย. 67	7.8	13.6	30	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



รูปที่ 1.5.2-5 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง

1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

(1) คุณภาพอากาศ

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปี 2563-2566 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดปัจจุบัน 2567 ดังตารางที่ 1.6-1 และรูปที่ 1.6-1 พบว่า ผลการตรวจวัดที่ผ่านมา มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(2) ระดับเสียง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดระดับเสียงในปี 2562-2566 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดปัจจุบัน 2567 ดังตารางที่ 1.6-2 และรูปที่ 1.6-2 พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดที่ผ่านมาของทั้ง 3 สถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(3) คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในปี 2563-2566 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดปัจจุบัน 2567 ดังตารางที่ 1.6-3 และรูปที่ 1.6-3 พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) เกษตรกรรม ยกเว้นค่าบีโอดีปี 2564 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

(4) คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งในปี 2563-2566 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดปัจจุบัน 2567 ดังตารางที่ 1.6-4 และรูปที่ 1.6-4 พบว่า ดัชนีส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นค่าบีโอดี บริเวณจุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่มีค่าเกินกว่ามาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2563-2567

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.085	2.4
	ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.225	1.56
	พ.ค. 64 ^{1/}	0.055	0.029	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.029	0.016	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.041	0.025	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.03	0.017	-	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.058	0.031	-	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.032	0.013	-	-
	เม.ย. 67 ^{2/}	0.040	0.020	-	-
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.123	6.53
	ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.167	0.94
	พ.ค. 64 ^{1/}	0.057	0.028	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.027	0.015	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.038	0.020	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.031	0.016	-	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.066	0.037	-	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.034	0.017	-	-
	เม.ย. 67 ^{2/}	0.042	0.021	-	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.123	9.96
	ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.16	7.74
	พ.ค. 64 ^{1/}	0.038	0.019	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.014	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.035	0.018	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.03	0.018	-	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.055	0.029	-	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.025	0.013	-	-
	เม.ย. 67 ^{2/}	0.038	0.019	-	-
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง	มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.217	3.09
	ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.202	6.58
	พ.ค. 64 ^{1/}	0.029	0.017	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.016	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.033	0.018	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.03	0.018	-	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.046	0.020	-	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.026	0.014	-	-
	เม.ย. 67 ^{2/}	0.035	0.018	-	-

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2563-2567 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง	มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.141	8.59
	ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.07	13.4
	พ.ค. 64 ^{1/}	0.041	0.017	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.013	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.041	0.025	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.028	0.014	-	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.071	0.048	-	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.027	0.014	-	-
	เม.ย. 67 ^{2/}	0.039	0.020	-	-
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*	34.2***	0.32****

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี
ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2566)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

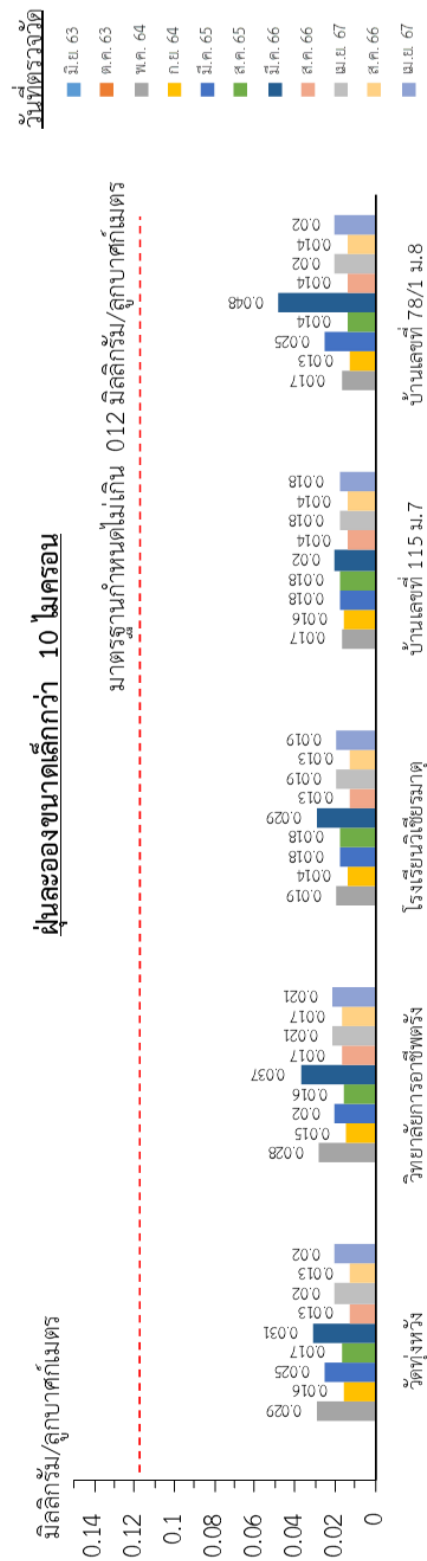
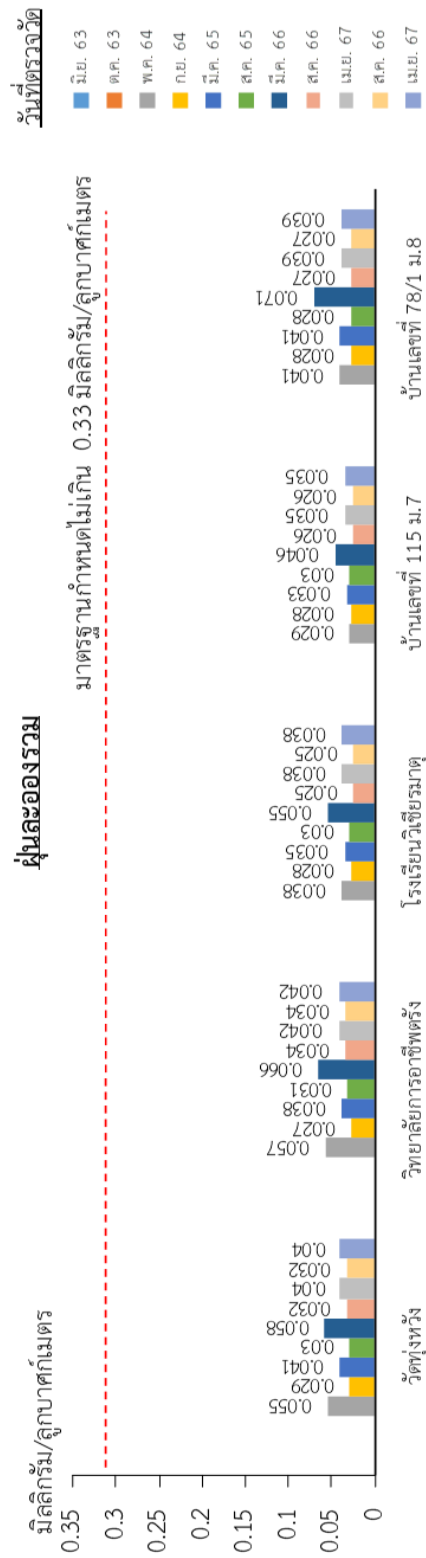
หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

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

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

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

- หมายถึง ไม่มีผลตรวจวัด



รูปที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรงในปี 2563-2567

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง 2562-2567

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
วัดทุ่งหวัง	มิ.ย.62 ^{1/}	55.6	88.0	60.1	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	54.0	90.3	58.1	-	-	-	-
	มิ.ย.63 ^{1/}	61.2	67.0	103.6	51.3	-	-	92.0
	ต.ค.63 ^{1/}	68.6	73.7	113.4	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	58.8	62.8	97.0	49.4	9.3	9.3	32.9
	ก.ย. 64 ^{1/}	55.9	59.8	92.4	48.9	8.3	5.9	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	55.5	59.2	94.1	46.2	8.5	7.2	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	50.4	58.2	79.2	42	9.6	9.7	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	55.3	62.3	88.8	48.8	8.3	9.3	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	49.47	53.44	77.83	41.87	6.47	8.00	23.80
	เม.ย. 67 ^{2/}	54.8	59.9	96.8	47.3	6.6	8.7	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	มิ.ย.62 ^{1/}	60.6	87.7	64.5	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	58.1	86.0	62.7	-	-	-	-
	มิ.ย.63 ^{1/}	69.2	63.6	107.0	53.8	-	-	65.6
	ต.ค.63 ^{1/}	64.0	73.1	94.5	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	55.8	59.2	90.0	46.3	8.9	9.6	28.6
	ก.ย. 64 ^{1/}	56	59.5	98.8	48.2	7.7	6.4	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	52.5	57.3	98.5	44.8	8.8	7.4	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	59.8	62.3	92.8	50.1	9.9	9.5	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	55.1	60.1	87.4	48	9.2	9.9	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	53.97	58.10	87.30	43.93	7.16	8.69	27.43
	เม.ย. 67 ^{2/}	54.5	59.6	97.4	47.8	8.7	9.8	-

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง 2562-2566 (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	มิ.ย.62 ^{1/}	55.8	90.3	60.7	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	58.3	86.2	64.1	-	-	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	52.9	57.2	81.3	-	-	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	49.9	54.4	83.1	-	-	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	59.1	62.3	93.0	-	-	-	40.7
	มี.ค. 66 ^{1/}	49.9	53.5	77.7	-	-	-	14.2
	ส.ค. 66 ^{1/}	51.77	58.93	83.43	-	-	-	23.57
	เม.ย. 67 ^{2/}	53.7	57.5	85.7	-	-	-	-
โรงเรียนมิตรภาพ 31	มิ.ย.62 ^{1/}	55.4	86.3	59.9	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	57.2	92.0	62.4	-	-	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	51.8	56.9	79.7	-	-	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	46.4	51.2	87.5	-	-	-	--
	ส.ค. 65 ^{1/}	59.9	62.7	87.9	-	-	-	29.6
	มี.ค. 66 ^{1/}	47.1	50.4	79	-	-	-	15.0
	ส.ค. 66 ^{1/}	50.60	54.63	88.67	-	-	-	31.30
	เม.ย. 67 ^{2/}	49.5	49.9	79.7	-	-	-	-
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	มิ.ย.63 ^{1/}	64.0	66.6	99.7	52.0	-	-	93.9
	ต.ค.63 ^{1/}	62.6	67.4	95.8	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	56.3	60.2	97.0	46.7	9.0	10.0	30.4
	ก.ย. 64 ^{1/}	54.5	59.5	98.2	47.8	8.1	5.6	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	53.3	57.7	99.4	45.4	8.4	7.5	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	59.9	62.7	93.9	-	-	-	40.6
	มี.ค. 66 ^{1/}	50.1	54.4	81.1	44.2	9.1	9.9	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	57.14	60.71	47.27	47.27	8.64	9.60	-
	เม.ย. 67 ^{2/}	54.3	59.0	96.1	47.7	6.1	9.8	-

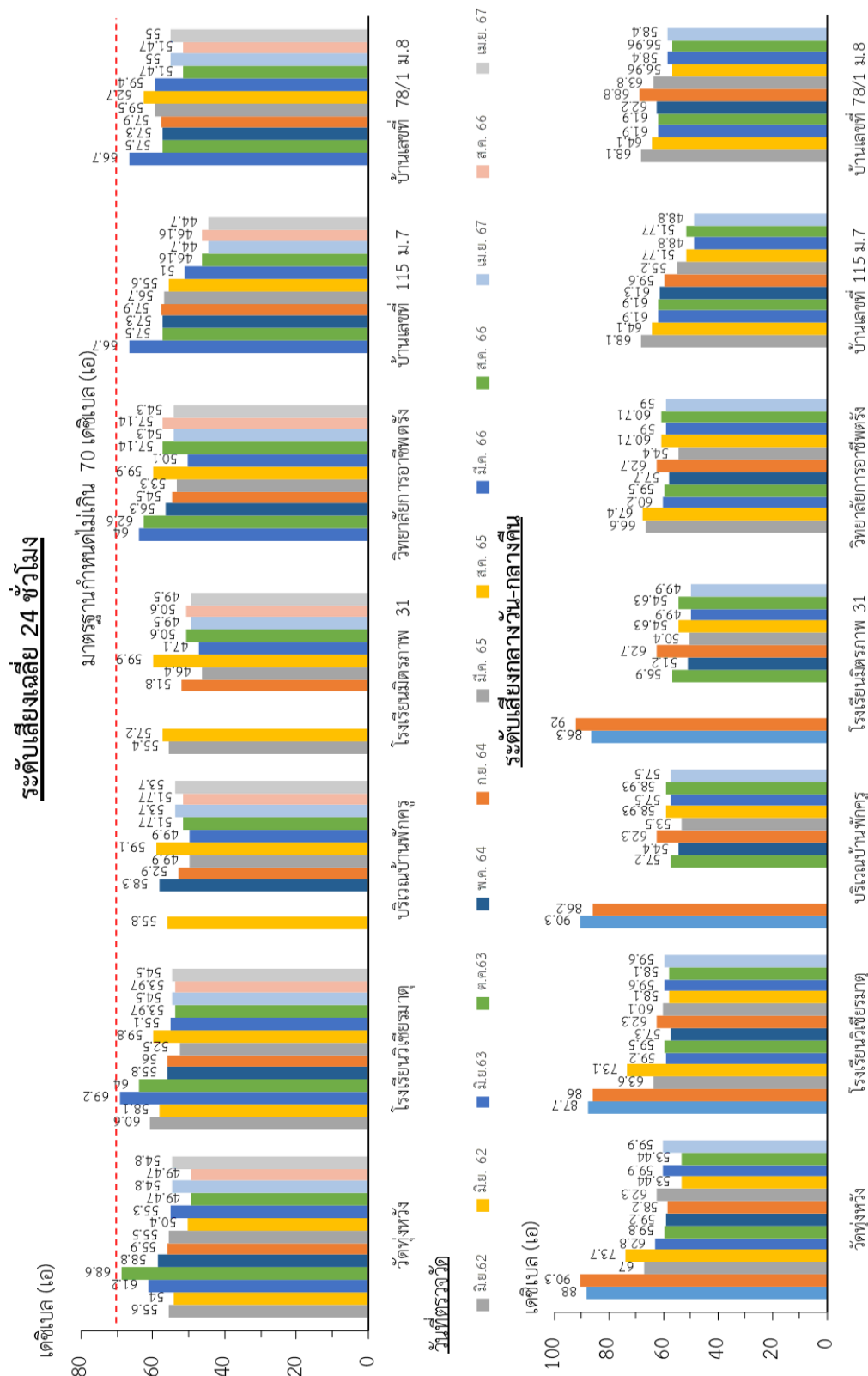
ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง 2562-2566 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	มิ.ย.63 ^{1/}	66.7	68.1	99.6	52.1	-	-	94.7
	ต.ค.63 ^{1/}	57.5	64.1	92.1	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	57.3	61.9	93.5	49.1	9.7	9.7	37.7
	ก.ย. 64 ^{1/}	57.9	61.9	99.8	50.3	8.4	7.4	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	56.7	61.3	95	50.1	8.9	8.3	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	55.6	59.6	88.3	46.7	9.9	9.9	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	51.0	55.2	79.3	44.9	7.6	6.2	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	46.16	51.77	78.80	40.10	6.99	5.60	-
	เม.ย. 67 ^{2/}	44.7	48.8	90.0	37.7	7.7	9.5	-
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	มิ.ย.63 ^{1/}	66.7	68.1	99.6	-	-	-	-
	ต.ค.63 ^{1/}	57.5	64.1	92.1	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	57.3	61.9	93.5	-	-	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	57.9	61.9	99.8	-	-	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	59.5	62.2	100.2	50.7	6.8	8.7	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	62.7	68.8	97.8	55.6	9.9	9.9	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	59.4	63.8	95.8	52.5	8.6	5.8	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	51.47	56.96	81.39	44.64	7.56	6.11	-
	เม.ย. 67 ^{2/}	55.0	58.4	88.4	47.9	7.6	9.5	-
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**		-

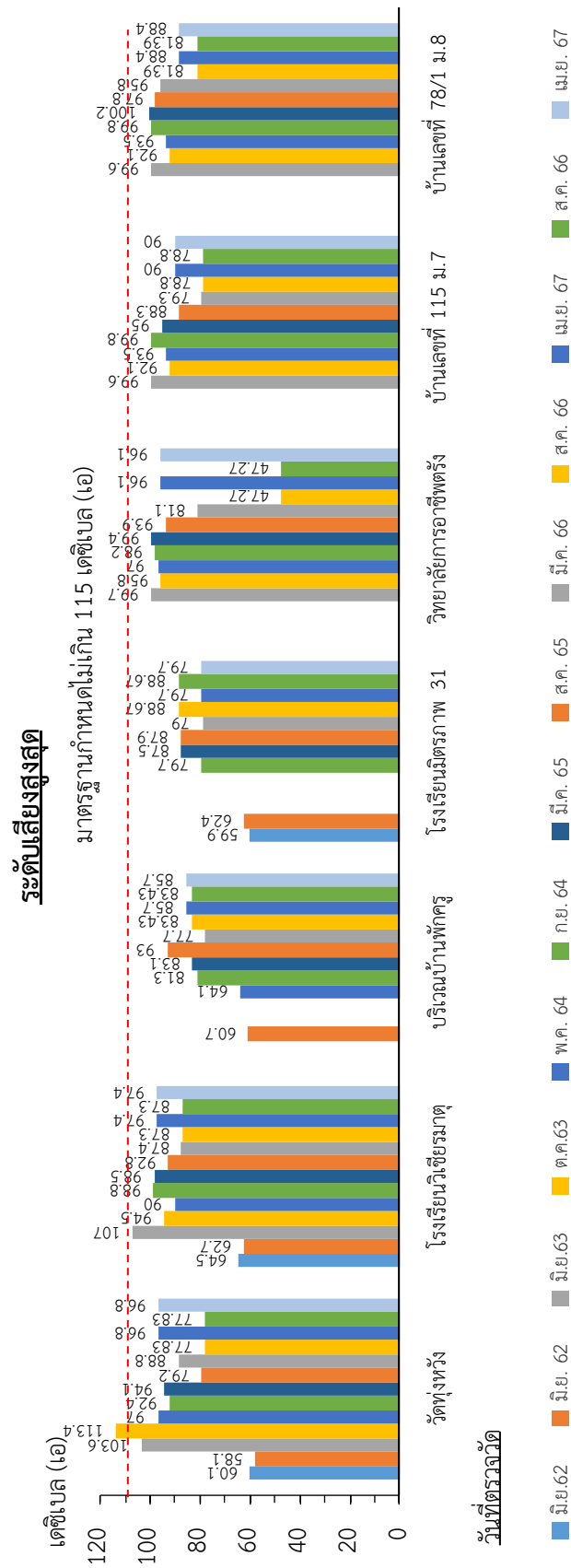
ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2566)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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



รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง 2562-2567



รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง 2562-2567 (ต่อ)

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2562-2567

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองควนปลิง บริเวณเหนือพื้นที่ โครงการ	มิ.ย. 62 ^{1/}	8	9.2	2.1	3	<1	5,500	240
	มิ.ย. 62 ^{1/}	7.6	5.8	2.7	9	<1	5,500	1,600
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.3	2.5	6.0	<1	<3	430	280
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.9	6.0	1.9	<1	4	540	240
	ส.ค. 65 ^{1/}	8.0	-	1.6	<1	18	920	540
	มี.ค. 66 ^{1/}	8.2	1.9	<1	3	1,600	920	8.2
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.0	-	1.5	8	<1	430	240
	เม.ย. 67 ^{2/}	8.1	-	2.7	7	<1	1,600	920
คลองควนปลิง บริเวณใต้พื้นที่ โครงการ	มิ.ย. 62 ^{1/}	8	8.8	1.8	6	<1	5,500	39
	มิ.ย. 62 ^{1/}	7.3	7.4	3.7	88	<1	5,500	1,600
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	2.2	6.6	<1	6	210	140
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.2	6.6	2.0	<1	5	920	540
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.6	-	1.8	<1	14	1,600	920
	มี.ค. 66 ^{1/}	8	2	1	4	1,600	920	8
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.5	-	1.4	9	<1	540	430
	เม.ย. 67 ^{2/}	7.8	-	1.8	7	<1	280	180
คลองลำเลียงบริเวณ เหนือพื้นที่โครงการ	มิ.ย. 62 ^{1/}	8.1	8.3	2.1	18	<1	5,500	280
	มิ.ย. 62 ^{1/}	7.3	8.2	1.2	85	<1	5,500	1,600
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.5	1.8	7.1	<1	31	350	220
	มี.ค. 65 ^{1/}	8.4	7.1	2.0	<1	3	920	540
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.9	-	2	<1	44	5,500	1,600
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.4	1.8	<1	8	920	540	7.4
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.4	-	1.6	140	<1	920	430
	เม.ย. 67 ^{2/}	8.0	-	1.3	3	<1	220	170

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2562-2567 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองลำเลียงบริเวณ ใต้พื้นที่โครงการ	มิ.ย.62 ^{1/}	8.4	7.6	2.5	32	<1	5500	79
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.3	8.3	1.5	89	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	2.1	6.8	<1	70	350	180
	มี.ค. 65 ^{1/}	8	6.8	1.7	<1	24	350	170
	ส.ค. 65 ^{1/}	8	-	1.8	<1	40	1600	920
	มี.ค. 66 ^{1/}	8.2	1.6	<1	3	1600	920	8.2
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.0	-	2.0	140	<1	1600	430
	เม.ย. 67 ^{2/}	8.5	-	1.7	<3	<1	920	430
จุดระบายน้ำออก จากโครงการบริเวณ รางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	มิ.ย.62 ^{1/}	7.8	4.2	10.2	38	<1	79	<1.8
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.6	9	1.3	5	<1	120	33
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	3.1	5.6	<1	45	280	170
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.6	5.6	1.6	<1	25	210	110
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.6	-	1.4	<1	37	920	350
	มี.ค. 66 ^{1/}	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.0	-	1.9	12	<1	1,600	920
	เม.ย. 67 ^{2/}	7.8	-	1.8	21	<1	920	540
คลองทำนาว ด้าน ทิศเหนือพื้นที่ โครงการ	มิ.ย.63 ^{1/}	7.5	5	<1	5.2	<1	7.3	-
	ต.ค.63 ^{1/}	6.70	5.8	<1	17.2	3	68	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	7.6	6.8	2.9	20	<1	1,600	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.2	1.8	7.6	<1	<3	280	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.8	6.8	1.9	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.8	8.1	1.3	<1	5	1600	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.9	7	1.6	<1	<3	540	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.6	6.2	1.8	190	<1	-	920
	เม.ย. 67 ^{2/}	7.6	5.7	1.7	14	<1	-	1,600

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2562-2567 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองท่านาว ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ	มิ.ย.63 ^{1/}	7.1	3	4	27.8	1	17	-
	ต.ค.63 ^{1/}	6.7	5.6	<1	9.4	2	33	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	7.5	7.6	1.8	4	<1	280	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.3	1.9	7.5	<1	5	920	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.9	7	2.0	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.8	8.2	1.2	<1	5	920	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	8	7.4	1.2	<1	<3	430	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.4	6.8	1.6	9	<1	-	540
	เม.ย. 67 ^{2/}	7.4	6.3	1.5	3	<1	-	540
ห้วยใหญ่	มิ.ย.63 ^{1/}	7.3	5	1	227	<1	490	-
	ต.ค.63 ^{1/}	6.6	5.6	<1	207	2	400	-
	พ.ค. 64 ^{1/}	7.5	7.0	2.0	392	<1	350	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	2.4	6.2	<1	396	1,600	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.9	6.7	1.8	<1	340	220	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.9	8	1.4	<1	131	1,600	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.8	6	2	<1	45	920	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.5	6.2	2.0	262	<1	-	1,600
	เม.ย. 67 ^{2/}	8.0	6.8	1.9	>100	<1	-	920
ค่ามาตรฐาน*		5-9	≥4.0	≤2.0	NS	NS	≤20,000	≤4,000

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

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซิลแตนท์ จำกัด (2567)

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

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

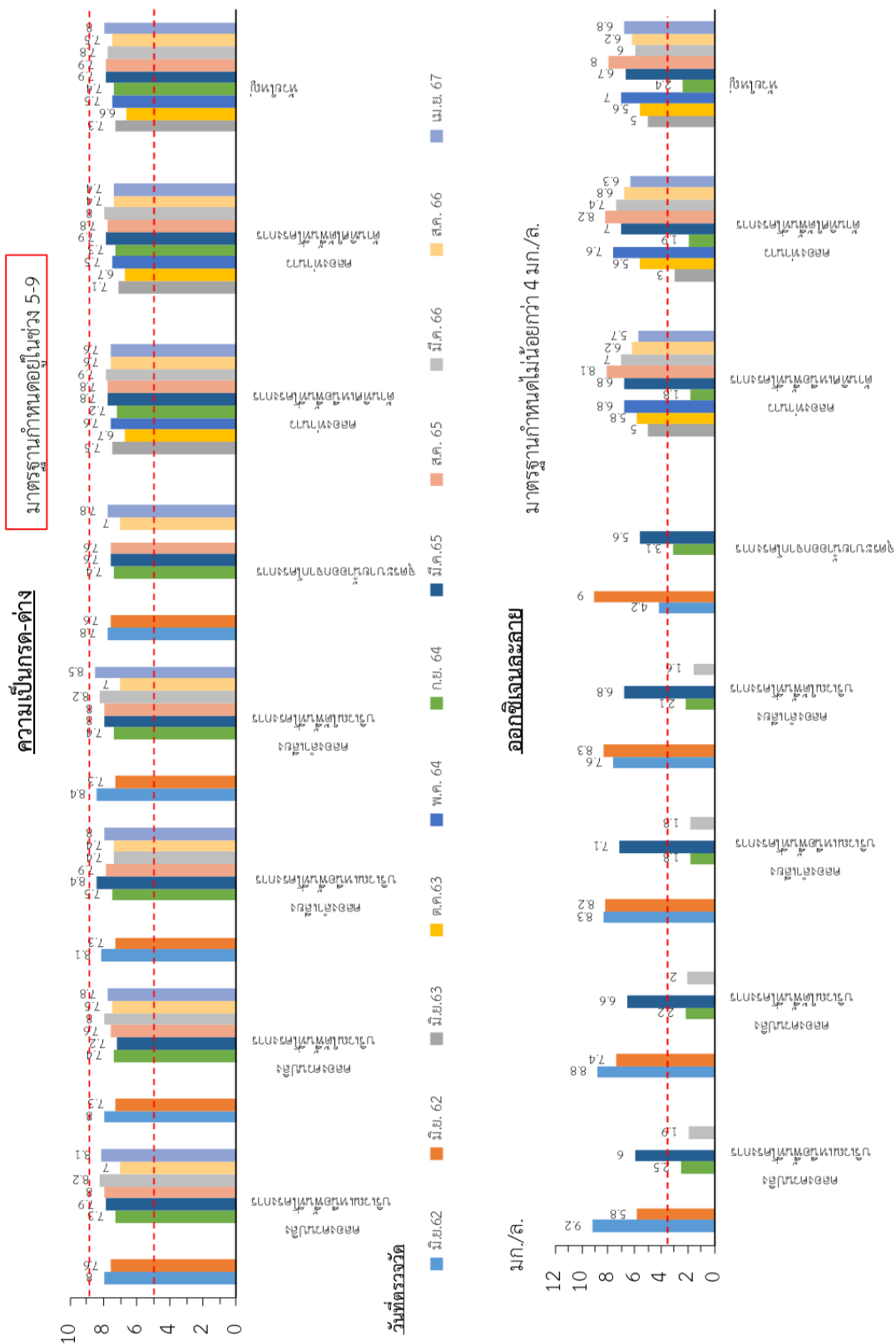
ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

ร' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิมาตรฐานตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า NS หมายถึง ไม่มีค่ามาตรฐาน



รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2562-2567







ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรงในปี 2562-2567

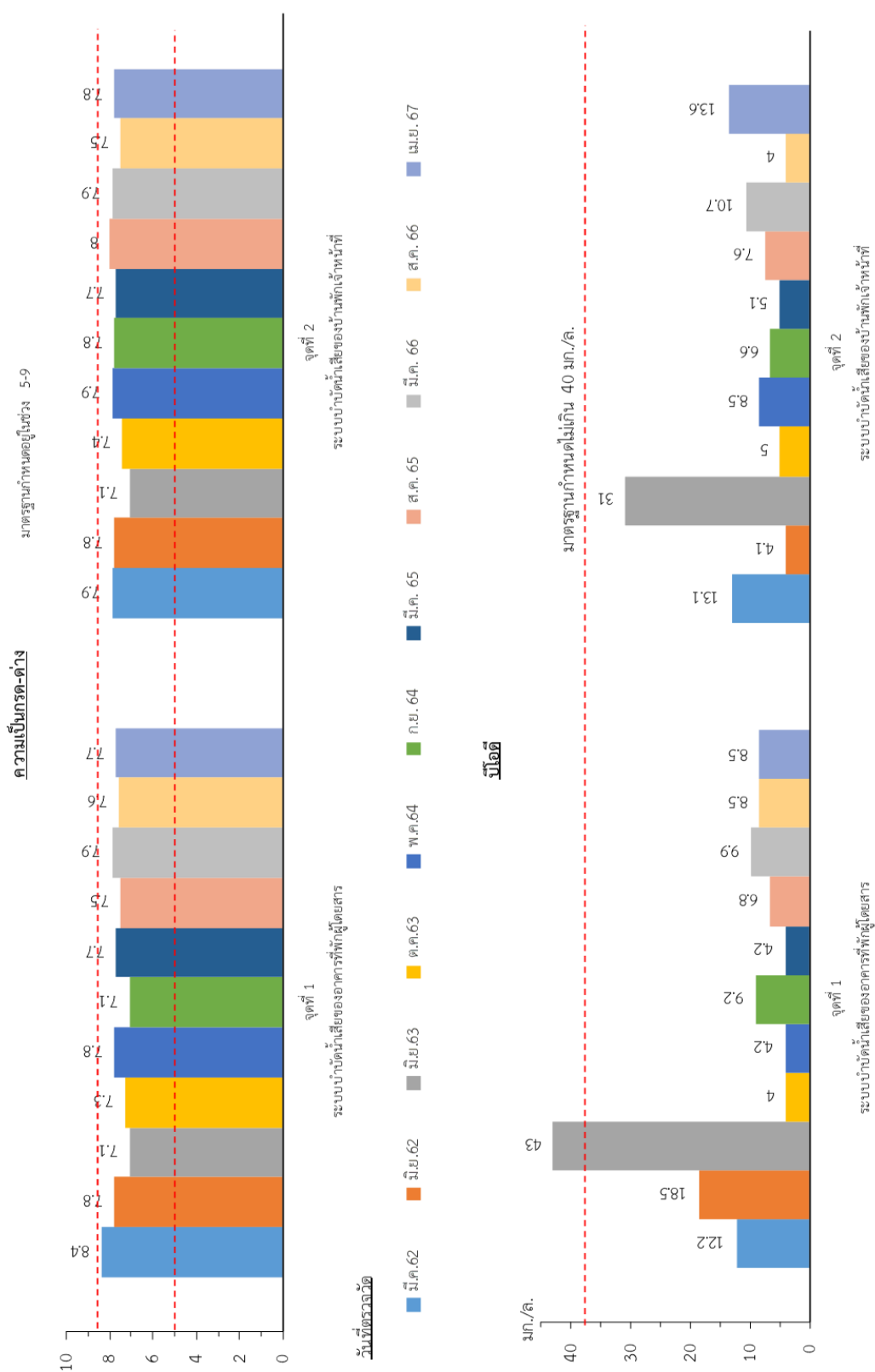
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ อาคารที่พักผู้โดยสาร	มี.ค.62 ^{1/}	8.4	12.2	63	1
	มี.ย.62 ^{1/}	7.8	18.5	34	<1
	มี.ย.63 ^{1/}	7.1	43	23.3	3
	ต.ค.63 ^{1/}	7.3	4	36.0	<1
	พ.ค.64 ^{1/}	7.8	4.2	6	<1
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.1	9.2	9	<1
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.7	4.2	15	<1
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.5	6.8	<5	<1
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.9	9.9	8	<1
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.6	8.5	16	<1
	เม.ย. 67 ^{2/}	7.7	8.5	10	<1
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ บ้านพักเจ้าหน้าที่	มี.ค.62 ^{2/}	7.9	13.1	14	<1
	มี.ย.62 ^{2/}	7.8	4.1	13	<1
	มี.ย.63 ^{1/}	7.1	31	42.4	3
	ต.ค.63 ^{1/}	7.4	5	54.9	<1
	พ.ค.64 ^{1/}	7.9	8.5	10	<1
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.8	6.6	6	<1
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.7	5.1	5	<1
	ส.ค. 65 ^{1/}	8	7.6	99	<1
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.9	10.7	80	<1
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.5	4.0	16	<1
	เม.ย. 67 ^{2/}	7.8	13.6	30	<1
มาตรฐานอาคารประเภท ค*		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2566)

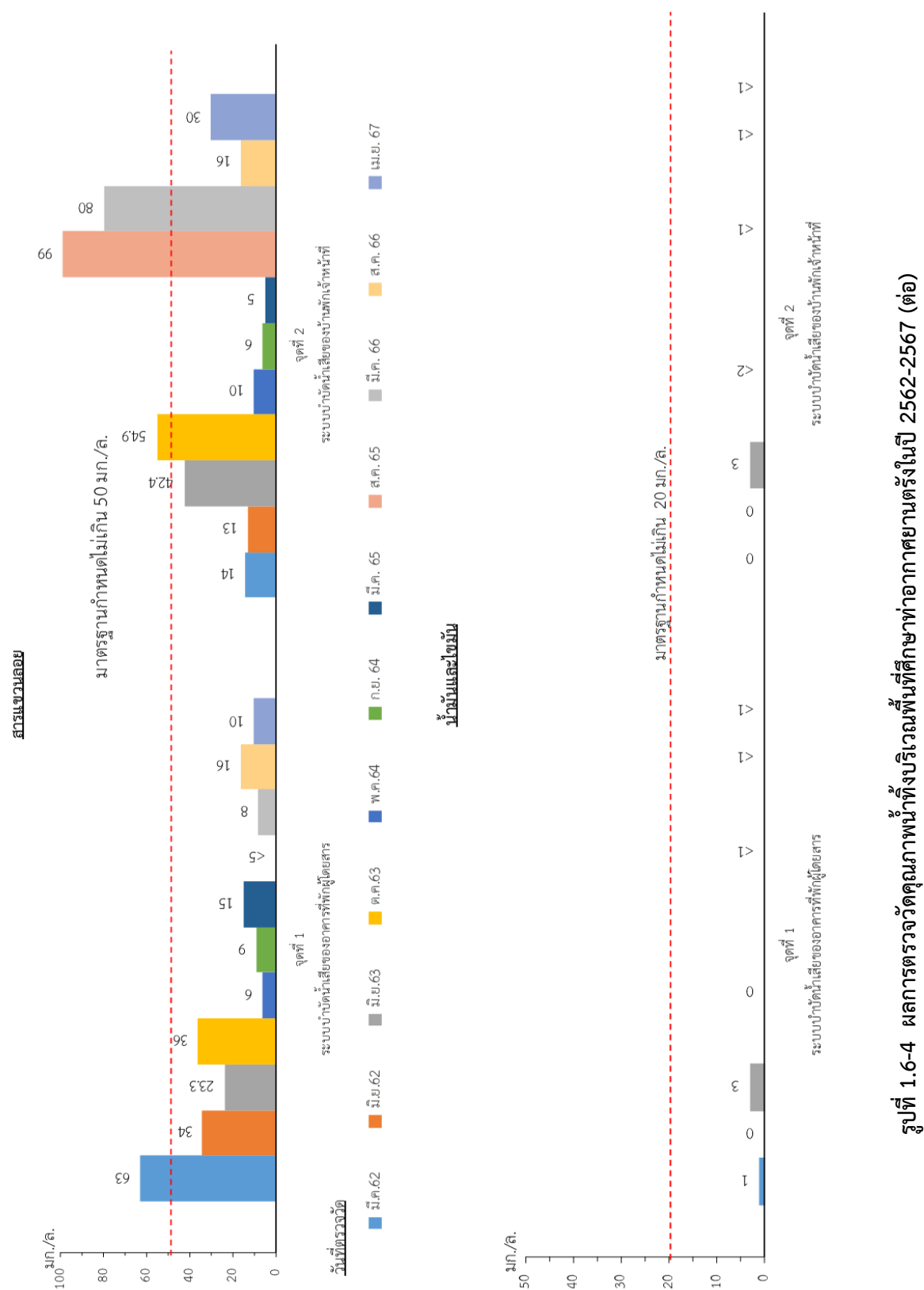
^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2562-2567



1.7 การประเมินผลกระทบด้านเสียง

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ที่ปรึกษาจะดำเนินการโดยใช้วิธีการประเมินค่าระดับเสียง (NEF) จากอากาศยานโดยแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.7.1 แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง

1) การทำนายค่าระดับเสียง (NEF)

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

ในการประเมินผลกระทบด้านเสียง ที่ปรึกษานำเสนอในรูปแบบของการคาดการณ์ค่าระดับเสียง (NEF) จากโครงการท่าอากาศยานซึ่งปกติมักจะแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour) การคำนวณว่าในพื้นที่โดยรอบโครงการสนามบินได้รับเสียงรบกวนหรือไม่ คำนวณได้จากสมการ

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

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

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

โดย	I	=	จำนวนเครื่องบินแต่ละประเภท
	J	=	จำนวนเส้นทางการบินทั้งหมด

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

ค่า NEF	ผลกระทบ
> 40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของ Airport Hotel ควรติดตั้งวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
30-40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้านที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว ควรได้รับการป้องกันด้วยวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
< 30	ค่าระดับเสียงจากโครงการที่ได้รับการยอมรับ

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

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

$$\text{ค่า Ldn} \approx \text{NEF} + 35 \text{ เดซิเบล(เอ)}$$

$$\text{Leq (24)} \approx \text{Ldn} - 5 \text{ เดซิเบล(เอ)}$$

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 มีค่าน้อยกว่า 65 เดซิเบล(เอ)

เหตุผลของการเลือกใช้ค่า NEF ประกอบในการศึกษา มีดังนี้

- มีการกำหนดระดับของผลกระทบ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในพื้นที่ที่อยู่ในเส้นระดับเสียง NEF ในแต่ละช่วงไวก่อนข้างชัดเจน สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของโครงการได้
- การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากสนามบิน โดยใช้ค่า NEF ประกอบในการพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้ให้การยอมรับมาเป็นเวลานาน โดยสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้จัดทำหนังสือคู่มือการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียง ซึ่งในเรื่องของการทำนายระดับเสียงจากโครงการสนามบินได้ระบุการเลือกใช้ค่า NEF ในการประกอบการพิจารณาระดับของผลกระทบ และการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบไว้อย่างชัดเจน และแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการด้านคมนาคม (อุษณีย์ ศิวาวุธ, 2549)
- คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ใช้ค่า NEF เป็นหลัก ในการพิจารณาระดับของผลกระทบและพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบมาโดยต่อเนื่อง ส่วนค่า Ldn, Leq หรือดัชนีอื่นๆ ในเรื่องของการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของบริเวณหรือพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบยังไม่มีกำหนดหรือระบุวิธีการแนวทางที่ชัดเจน จึงยังไม่ได้นำมาใช้กันมากนัก โดยได้นำมาใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาเพียงบางครั้งเท่านั้น

2) เครื่องมือในการการจัดทำแผนที่เส้นเสียง

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

- พิกัดที่ตั้งและพิกัดหัวทางวิ่งของท่าอากาศยาน
- สัดส่วนทิศทางการขึ้น-ลงของอากาศยาน
- จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยใน 1 วัน จากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการบินของท่าอากาศยาน
- ชนิดของเครื่องบิน ที่ทำการบินโดยใช้แหล่งข้อมูลจาก EUROCONTROL Base of Aircraft Data (BADA)

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

3) การประเมินผลกระทบด้านเสียง

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

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

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

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

หมายเหตุ: (A) กรณีมีประชากรในอดีตรู้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

1.7.2 การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

1) การใช้หัวทางวิ่ง

ทางวิ่งของท่าอากาศยานตรังวางตัวในทิศทาง 08 องศา พิกัดหัวทางวิ่ง 07° 30' 26.07" N, 99° 36' 25.80" E และทิศทาง 26 องศา พิกัดหัวทางวิ่ง 07° 30' 36.89" N, 99° 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 จากข้อมูลสถิติการขึ้นลงของอากาศยานภายในท่าอากาศยานตรังในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2566 - พฤษภาคม 2567 ดังนี้

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

3) ช่วงเวลาที่ทำการบิน

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

4) สถิติการให้บริการของอากาศยาน

สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของอากาศยานในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2566 - พฤษภาคม 2567 ของท่าอากาศยานตรัง ดังตารางที่ 1.7.2-1

5) แหล่งกำเนิดเสียง

รวบรวมสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบินในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2566 - พฤษภาคม 2567 ของท่าอากาศยานตรัง ดังแสดงในตารางที่ 1.7.2-2

จากสถิติเที่ยวบินของท่าอากาศยานในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2566 - พฤษภาคม 2567 รวมทั้งสิ้นจำนวน 3,823 เที่ยวบิน โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 16 เมษายน 2567 จำนวน 16 เที่ยวบิน อย่างไรก็ตามในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ AEDT ที่ปรึกษาจะใช้ชนิดของอากาศยานและการคำนวณเที่ยวบินเฉลี่ย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7.2-2

ตารางที่ 1.7.2-1 สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรังในระหว่างช่วง
เดือนมิถุนายน 2566 - พฤษภาคม 2567

เดือน	เที่ยวบิน (Movement)			ผู้โดยสาร (Passengers)		
	ขาเข้า	ขาออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม
มิถุนายน	623	623	1,246	75,476	76,575	152,051
กรกฎาคม	641	641	1,282	89,754	88,483	178,237
สิงหาคม	676	676	1,352	85,401	91,768	177,169
กันยายน	611	611	1,222	70,730	70,741	141,471
ตุลาคม	668	668	1,336	92,064	90,216	182,280
พฤศจิกายน	731	731	1,462	108,290	105,193	213,483
ธันวาคม	672	671	1,343	104,216	93,189	197,405
มกราคม	160	160	320	23,169	25,858	48,997
กุมภาพันธ์	145	145	290	23,402	24,512	47,914
มีนาคม	156	159	312	25,501	26,143	51,644
เมษายน	167	167	334	25,066	26,442	51,508
พฤษภาคม	165	165	330	25,402	25,509	50,931
รวม	5,415	5,417	10,829	748,471	744,629	1,493,090
เฉลี่ยต่อเดือน	451	451	902	62,373	62,052	124,424
เฉลี่ยต่อวัน	15	15	30	2,051	2,040	4,091

ที่มา : www.airports.go.th, เดือนมิถุนายน 2567

หมายเหตุ : เฉพาะเที่ยวบินพาณิชย์

ตารางที่ 1.7.2-2 ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ชนิดอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเดือนมิ.ย.66-พ.ค. 67 (เที่ยว)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ในช่วงเดือนมิ.ย.66-พ.ค. 67 (เที่ยว/วัน)
Airbus 320	1,511	4
Boeing 737-800	2,180	6
รวม	3,691	10

ที่มา : ท่าอากาศยานตรัง, มิถุนายน 2567

หมายเหตุ : ข้อมูลเจ้าแบบจำลองใช้เฉพาะอากาศยานพาณิชย์ ผีบิน ผ่นหลวง และเฮลิคอปเตอร์ ไม่รวมอากาศยานที่ใช้ทางการทหาร
จำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 14 เมษายน 2567 จำนวน 16 เที่ยวบิน

6) ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน

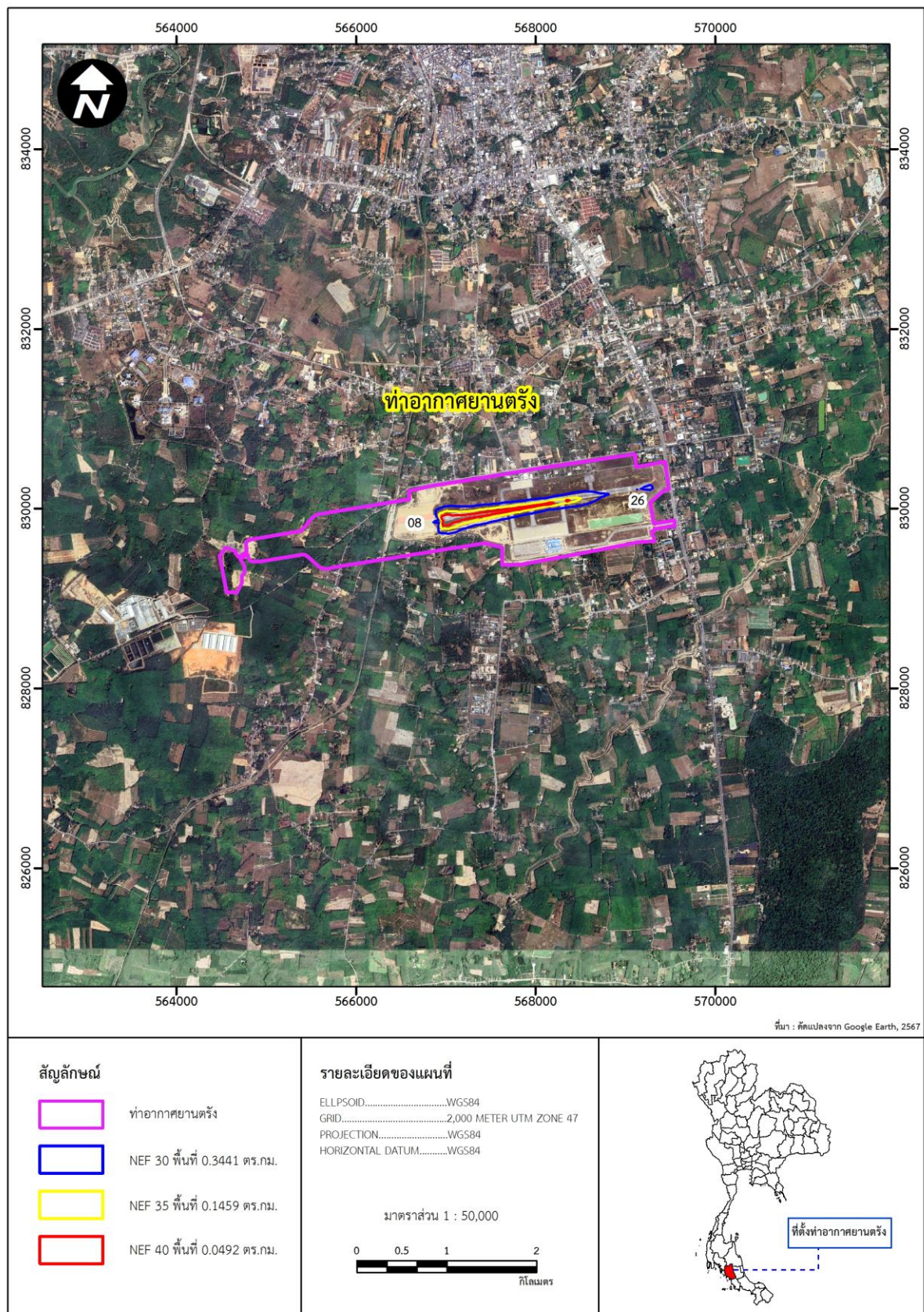
จากการประเมินเสียงจากอากาศยานเฉลี่ยในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2566 - พฤษภาคม 2567 พบว่า ระดับเส้นเสียง (NEF) 30-40 ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานดังรูปที่ 1.7.2-1 รายละเอียดดังนี้

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 (ตารางที่ 1.7.1-1) พบว่า ระดับเส้นเสียง NEF 30-40 อยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานตรังทั้งหมด ดังนั้น การดำเนินการของท่าอากาศยานตรังปัจจุบัน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการ



รูปที่ 1.7.2-1 ระดับเสียง (NEF) ทำอากาศยานตรง ในช่วงเดือนมิถุนายน 2566-พฤษภาคม 2567

1.8 การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

1.8.1 วิธีการศึกษา

1) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษาวเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น เพื่อจำแนกสภาพถิ่นที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร แหล่งหลบภัย ของนกในบริเวณท่าอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลจากรายงาน เอกสาร ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

2) วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ภายในท่าอากาศยาน และพื้นที่เขตปฏิบัติการทางการบิน และมีรายละเอียด วิธีการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

สำรวจและรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ใช้ 2 แนวทาง คือ วิธีการสำรวจด้วยการค้นหาโดยตรง (direct searching method) และวิธีการสำรวจโดยอ้อมจากการสอบถาม (indirect inquiring method)

สำรวจโดยตรง เป็นการสำรวจภาคสนาม (field survey) ทั้งสองพื้นที่ในช่วงเวลากลางวันโดยใช้กล้องส่องทางไกลชนิดสองตา และกล้องถ่ายภาพกำลังขยายสูงค้นหาสัตว์ป่าบริเวณสองข้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด และองค์ประกอบอื่นๆ ในบริเวณพื้นที่เขตปฏิบัติการทางการบิน (William, 2006) รวมทั้งการเดินสำรวจครอบคลุมสภาพนิเวศทุกลักษณะของพื้นที่ท่าอากาศยาน ได้แก่บริเวณลานจอดรถ อาคารผู้โดยสาร บ้านพักเจ้าหน้าที่ และพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาอื่นๆ (นอกเขตปฏิบัติการทางการบิน) พร้อมทั้งบันทึกชนิดและความถี่ของการพบชนิดนก และสัตว์ที่พบเห็นตัว หรือจากร่องรอยต่างๆ ที่สามารถระบุชนิดสัตว์ได้ อาทิ รอยตีน กองมูล คราบ ขน ไข่ รัง รูโพรง ซาก ร่องรอยการทำรังหรือการทำเครื่องหมาย และจากเสียงร้อง นอกจากนี้ยังได้สำรวจสัตว์ป่าช่วงเวลากลางคืน ในช่วงเวลาพลบค่ำ และในช่วงเช้ามืด โดยการเดินสำรวจและใช้ไฟฉายส่องหาตามพื้นที่ที่คาดว่าจะจะเป็นแหล่งที่สัตว์ป่าจะออกหากินเวลากลางคืน (nocturnal species) เป็นต้น อุปกรณ์ที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ประกอบด้วย

- กล้อง 2 ตา กำลังขยาย 8x42
- กล้อง Telescope กำลังขยายสูง
- กล้องถ่ายภาพกำลังขยายสูง และความละเอียดสูง
- ไฟฉายคาดศีรษะ

ส่วนการสำรวจโดยอ้อม ด้วยการสอบถามเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานโดยเฉพาะผู้ดูแลท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ดับเพลิงที่มีความคุ้นเคยต่อการพบเห็น และขับไล่ นก และสัตว์อื่น ซึ่งใช้เป็นข้อมูลเสริมของชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการสำรวจโดยตรง

3) การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล

(1)การจำแนกชนิดนก และสัตว์อื่นๆ และการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธานใช้เอกสารเกี่ยวข้องกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ใช้ Taylor (1962), Inger (1966), Berry (1975), Frost (1985) และ Matsui (1996) สำหรับจำแนกชนิดตัวเต็มวัย ใช้ Smith (1916), Smith (1917), Inger (1966), Leong and Chou

(1999) และ จันท์ทิพย์ (2542, 2543) สำหรับจำแนกชนิดลูกอ๊อด และใช้ Pough *et al.* (1998) สำหรับการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน

สัตว์เลื้อยคลาน ใช้ Taylor (1963, 1965, 1970), Nuttaphand (1979), Cox (1991), Matsui (1996) และ Cox *et al.* (1998) สำหรับจำแนกชนิด และใช้ Pough *et al.* (1998) สำหรับการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน

นก ใช้ จารุจินต์, กานต์ และวัชร (2561) King *et al.* (1999) และ Robson (2000) สำหรับจำแนกชนิด และใช้ Welty and Baptista (1988) สำหรับการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน

สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม ใช้ Lekagul and McNeely (1977) และ Corbet and Hill (1992) สำหรับจำแนกชนิดและการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน

(2) ขนาดประชากร 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

(3) ตรวจสอบสถานภาพสัตว์ป่า ได้แก่ สถานภาพตามกฎหมาย และสถานภาพด้านการอนุรักษ์

- **สถานภาพตามกฎหมาย** คือ สัตว์ป่าที่ได้รับการคุ้มครองโดยพระราชบัญญัติสงวนและการคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 จำแนกเป็น 2 ประเภท คือ

- **สัตว์ป่าสงวน (reserved animal)** คือ สัตว์ป่าที่มีรายชื่อตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 (ราชกิจจานุเบกษา, 2562) เป็นชนิดสัตว์ป่าที่หายากและใกล้สูญพันธุ์ หรือสูญพันธุ์ไปแล้ว

- **สัตว์ป่าคุ้มครอง (protected animal)** คือ สัตว์ป่าที่มีรายชื่อตามบัญชีท้ายกฎกระทรวง พ.ศ. 2546 ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 (ราชกิจจานุเบกษา, 2537) เป็นชนิดสัตว์ป่าที่คุ้มครองไว้ให้มีจำนวนลดน้อยลง

สัตว์ป่าควบคุม (controlled species) คือสัตว์ป่าที่ได้รับการคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยการค้า ระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต้องมีมาตรการควบคุมที่เหมาะสม

สัตว์ป่าอันตราย (dangerous species) คือสัตว์ป่าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายหรือเป็นพิษต่อมนุษย์หรือสัตว์ป่าอื่น หรือมีผลคุกคามให้สัตว์ป่า พืชป่า สิ่งแวดล้อม หรือระบบนิเวศ เปลี่ยนแปลงเสียหาย อย่างรวดเร็ว หรือเป็นพาหะนำโรคหรือแมลงศัตรูพืช

สำหรับสัตว์ป่าชนิดอื่นๆ ที่อยู่นอกเกณฑ์นี้เป็นสัตว์ป่าไม่ได้รับการคุ้มครอง (Non-protected animal) ซึ่งเป็นชนิดสัตว์ป่าที่เพาะเลี้ยงในเชิงพาณิชย์ หรือเป็นสัตว์ป่าที่ยังมีประชากรมากในสภาพธรรมชาติ หรือเป็นสัตว์ป่าที่ก่อความเสียหายต่อเศรษฐกิจ

- **สถานภาพด้านการอนุรักษ์** คือ สัตว์ป่าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2560 ได้จัดแบ่งชนิดของสัตว์มีกระดูกสันหลังที่มีจำนวนประชากรลดน้อยลง และมีขอบเขตการแพร่กระจายแคบลงให้เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม (threatened animal) ที่สำคัญ จำแนกเป็น 3 ระดับตามความรุนแรงของการถูกคุกคามประกอบด้วย

- ใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง (Critically endangered, Cr) หมายถึงสัตว์ป่าที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการสูญพันธุ์จากพื้นที่ธรรมชาติในขณะนี้
- ใกล้สูญพันธุ์ (Endangered, En) หมายถึงสัตว์ป่าที่กำลังอยู่ในภาวะอันตรายที่ใกล้จะสูญพันธุ์ไปจากโลก หรือสูญพันธุ์ไปจากแหล่งที่มีการกระจายพันธุ์อยู่ ถ้าปัจจัยต่างๆที่เป็นสาเหตุให้เกิดการสูญพันธุ์ยังดำเนินต่อไป
- มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable, Vu) สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์
- ใกล้ถูกคุกคาม (Near threatened, Nt) หมายถึงสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มอาจถูกคุกคามในอนาคตอันใกล้ เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ยังไม่มีผลกระทบมาก

- **การตรวจสอบการกระจายพันธุ์ และการอพยพย้ายถิ่นของนก** ใช้ จารุนินต์, กานต์ และวัชระ (2561) จำแนกการกระจายพันธุ์รวมทั้งการอพยพย้ายถิ่นของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน ประกอบด้วย

- นกประจำถิ่น (Resident) เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นหรือพื้นที่ศึกษาตลอดทั้งปี
- นกอพยพในช่วงฤดูหนาว (Winter visitor) เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาวซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นภายในประเทศ บางชนิดย้ายถิ่นเพื่อเข้ามาหากินจากต่างประเทศในช่วงฤดูหนาวราวเดือนกันยายนถึงตุลาคม และในราวเดือนเมษายน-พฤษภาคม
- นกอพยพผ่าน (Passage migrant) เป็นนกกลุ่มเดียวกันกับนกอพยพซึ่งมีการย้ายถิ่นในช่วงฤดูหนาวของทุกปีแต่หยุดแวะพักหาอาหารในประเทศไทยเพียงช่วงระยะเวลาในช่วงสั้นๆ
- นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่ (Breeding visitor) เป็นชนิดนกที่อพยพโยกย้ายถิ่นเพื่อผสมพันธุ์สร้างรังวางไข่ในช่วงฤดูร้อนถึงฤดูฝน หรือปลายฤดูฝนต่อต้านฤดูหนาว

(4) ประเมินชนิดของนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

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

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

- **โอกาสในการชน (Potential of Strike)** มีปัจจัยที่ใช้พิจารณาได้แก่ ความชุกชุม (Relative Abundance) ซึ่งได้จากการสำรวจภาคสนามจัดเป็น 3 ระดับ คือ ชุกชุมน้อย (Less Common) ชุกชุมปาน

กลาง (Common) และชุกชุมมาก (Abundance) ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ชนิดที่มีความชุกชุมมากก็จะมีโอกาสในการชนสูง และพฤติกรรมที่เป็นอันตราย (Hazardous Behavior) ได้แก่ ลักษณะการบินเป็นกลุ่ม (Flocking) หรือเดี่ยว (Solitary) ชนิดที่มีพฤติกรรมในการบิน และหากินเป็นกลุ่มจะมีโอกาสในการชนสูง

● **โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage)** จะพิจารณาจากขนาดหรือน้ำหนักของนกทุกชนิดที่พบจากการสำรวจ แบ่งเป็น 3 ขนาด คือ ขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ชนิดที่มีขนาดใหญ่เมื่อชนจะก่อให้เกิดความเสียหายได้มาก (ตารางที่ 1.8.1-1)

ตารางที่ 1.8.1-1 แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออากาศยาน

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

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

^{2/} โอกาส ขอบเขตต์, 2543

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

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

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

○ **ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (Moderate large)** ความยาวตั้งแต่ 61-75 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับเป็ดบ้าน เช่น นกกาน้ำปากยาว (*Phalacrocorax fuscicollis*; Indian Shag) นกยางโทนน้อย (*Egretta intermedia*; Intermediate Egret) นกยางเปีย (*Egretta garzetta*; Little Egret) นกแขวก (*Nycticorax nycticorax*; Black-crowned Night-Heron)

○ **ขนาดกลาง (Medium)** ความยาว 46-60 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับไก่แจ้ เช่น นกกาน้ำเล็ก (*Phalacrocorax niger*; Little Cormorant) นกยางควาย (*Bubulcus ibis*; Cattle Egret) นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*; Greater Coucal)

○ **ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (Moderate medium)** ขนาดความยาว 31-45 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับนกพิราบ เช่น นกอีล้า (*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) นกกระจาบทอง (Ploceus philippinus; Baya Weaver) นกกระต๊อสีเทา (Lonchura striata; White-rumped Munia) นกกระต๊อสีชมพู (Lonchura punctulata; Scaly-breasted Munia)

ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง (ตารางที่ 1.8.1-2)

ตารางที่ 1.8.1-2 ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง

Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	อันตรายต่ำ นกกระเต็นน้อยธรรมดา (Common Kingfisher)	อันตรายต่ำ นกเขาใหญ่ (Streptopelia chinensis)	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)	-

จากตารางที่ 1.8.1-2 อธิบายได้ว่า นกกระเต็นน้อยที่พบจากการสำรวจมีประชากรน้อย และจากการวิเคราะห์พบว่ามีปริมาณความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการชนอยู่ในระดับต่ำ ในขณะเดียวกัน นกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรือไม่เกิดความเสียหายเลย จึงสรุปได้ว่า นกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสาขาวจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่าอยู่ในระดับต่ำมีโอกาสในการชนน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมากก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

1.8.2 ผลการศึกษา

การศึกษาสำรวจภาคสนาม ได้ดำเนินการไปในเดือนเมษายน 2567 โดยได้ศึกษาในพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน มีรายละเอียด ดังนี้

1) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานตรัง

พื้นที่บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เนื่องจากสภาพพื้นที่ของท่าอากาศยานตรังโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ดอน และมีขนาดพื้นที่ไม่กว้างมากนัก รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นท่าอากาศยานเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติที่เป็นป่าละเมาะ สวนปาล์มและสวนยางพารา และปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงในบริเวณทางวิ่งทางขับ ลานจอด และอื่นๆ ทำให้พรรณไม้ต่างๆ ถูกแผ้วถางลงเพื่อการก่อสร้าง และความปลอดภัยในการบิน

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

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานตรังทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ และเขตพื้นที่การบิน พบ 58 ชนิด พืชพรรณที่สำรวจพบ ไม่นานที่พบ ได้แก่ หูกฟ้า (*Alstonia macrophylla* Wall.) ก้างปลา (*Bridelia affinis* Craib) มะม่วงหิมพานต์ (*Anacardium occidentale* Linn.) มะเดื่อปล้อง (*Ficus hispida* Linn. f.) และเปล้าใหญ่ (*Croton oblongifolius* Roxb.) เป็นต้น บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชในวงศ์หญ้า ได้แก่ หญ้าคา (*Imperata cylindrica* Beauv.) หญ้าชันกาด (*Panicum repens* Linn.) และหญ้าคอมมิวนิสต์ (*Pennisetum polystachyon* Schumach.) เป็นต้น นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ ตามรอบๆ อาคารสำนักงาน 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.) และตีนเป็ดหรือพญาสัตบรรณ (*Alstonia scholaris* R. Br.) เป็นต้น

2) ความหลากหลายของสัตว์ และนกบริเวณท่าอากาศยานตรัง

จากการศึกษาสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมพื้นที่โครงการและในรัศมี 5 กิโลเมตร พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 53 ชนิด ประกอบด้วย นก (birds) 38 ชนิด (species) ใน 35 สกุล (genus) 27 วงศ์ (family) 9 อันดับ (order) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) 4 ชนิด ใน 4 สกุล 3 วงศ์ 2 อันดับ สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) 6 ชนิด ใน 5 สกุล 4 วงศ์ 1 อันดับ และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) 5 ชนิด ใน 5 สกุล 4 วงศ์ 1 อันดับ ในจำนวนนี้เป็นชนิดของสัตว์ป่าที่พบเห็นได้ทางตรงจำนวน 51 ชนิด และได้รับข้อมูลจากการสอบถามจำนวน 2 ชนิด หรือร้อยละ 96.23 และ 3.77 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 1.8.2-1

ตารางที่ 1.8.2-1 จำนวนชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น จำแนกตามสกุล วงศ์ และ อันดับที่สำรวจพบทั้งทางตรงและทางอ้อม

ชั้นสัตว์ป่า	จำนวน			
	อันดับ	วงศ์	สกุล	ชนิด
นก (birds)	9	27	35	38
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal)	2	3	4	4
สัตว์เลื้อยคลาน (reptile)	1	4	5	6
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian)	1	4	5	5
รวม	13	38	49	53

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

3) ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์บริเวณทำอากาศยานตรง

สำหรับบริเวณพื้นที่ทำอากาศยานตรงกล่าวได้ว่ามีสัตว์ป่าอาศัยและหากินค่อนข้างน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งของทำอากาศยานเต็มพื้นที่ และมีการควบคุมในเรื่องความปลอดภัยต่อการบิน จึงอาจทำให้สัตว์บางชนิดได้อาศัย และหากินอยู่ได้อย่างปลอดภัยตามพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา นอกเหนือจากพื้นที่ทำการบินจากการวิเคราะห์ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์อื่นๆ ดังแสดงในตารางที่ 1.8.2-2

ตารางที่ 1.8.2-2 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละชั้นที่พบในพื้นที่ทำอากาศยานตรงตามระดับความชุกชุม

ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิด			รวมทั้งสิ้น
	ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย	
นก (birds)	21	10	7	38
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal)	1	2	1	4
สัตว์เลื้อยคลาน (reptile)	4	2	0	6
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian)	2	2	1	5
รวม	28	16	9	53

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

(1) นก (birds) จำนวน 21 ชนิด ส่วนใหญ่เป็นนกที่พบได้ทั่วไปโดยเฉพาะชนิดนกที่หากินแมลง เมล็ดหญ้า ตามพื้นที่เปิดโล่ง นกที่อาศัยและหากินอยู่เฉพาะแต่ภายใต้เรือนยอดของต้นไม้ไม่มีเพียงไม่กี่ชนิด จากการวิเคราะห์ความชุกชุมของนกที่พบเห็นในบริเวณพื้นที่ทำอากาศยานพบว่า มีนก 21 ชนิดที่มีปริมาณความชุกชุมมากพบเห็นได้บ่อยครั้งจากการสำรวจ เช่น นกเอี้ยงสาริกา (*Acridotheres tristis*) นกจาบคาหัวสีส้ม (*Merops leschenaulti*) และเป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) เป็นต้น นกที่มีระดับความชุกชุมปานกลาง 10 ชนิด เช่น นกยางควาย (*Bubulcus ibis*) นกตะขาบทุ่ง (*Coracias benghalensis*) และนกกระเจี๊ยบหัวสีเรียบ (*Prinia inornata*) เป็นต้น และนกที่มีระดับความชุกชุมน้อยจำนวน 7 ชนิด เช่น นกกระเต็นอกขาว (*Halcyon smyrnensis*) นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ (*Dicrurus paradiseus*) และนกแอ่นพง (*Artamus fuscus*) เป็นต้น

(2) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ทำอากาศยาน จากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่าสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่มีปริมาณความชุกชุมมาก 1 ชนิด ได้แก่ หนูท้องขาว (*Rattus rattus*) ชุกชุมปานกลาง 2 ชนิด ได้แก่ กระแตไต่ (*Tupaia gils*) และกระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysoni*) และความชุกชุมน้อย 1 ชนิด คือ หนูหริ่งบ้าน (*Mus musculus*)

(3) สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) จำนวน 6 ชนิด จากการสำรวจพบว่ามีกลุ่มของสัตว์เลื้อยคลานชนิดที่มีปริมาณความชุกชุมมาก 4 ชนิด เช่น จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) และจิ้งเหลนบ้าน (*Mabuya multifasciata*) เป็นต้น และสัตว์เลื้อยคลานที่เหลือ 2 ชนิดมีระดับความชุกชุมปานกลาง คือ งูสิงบ้าน (*Ptyas korros*) และงูเขียวดอกหมาก (*Chrysopelea ornata*)

(4) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) จำนวน 5 ชนิด จากการสำรวจในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานกล่าวได้ว่าพบเห็นได้น้อยทั้งจำนวนชนิด และจำนวนประชากร เนื่องจากช่วงสำรวจเป็นช่วงฤดูแล้งที่พบเห็นทั้งหมดอาศัยอยู่ตามบริเวณอาคารสำนักงาน บริเวณแหล่งน้ำ ซึ่งในจำนวน 5 ชนิดนี้ เป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีระดับความชุกชุมมาก 2 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*) และอึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) เป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีระดับความชุกชุมปานกลาง 2 ชนิด ได้แก่ กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) และปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) และความชุกชุมน้อยจำนวน 1 ชนิด คือ เขียดจิก (*Hylarana erythraea*)

4) สถานภาพของนก และสัตว์บริเวณท่าอากาศยานตรัง

สถานภาพของสัตว์ป่าที่ปรึกษาได้จำแนกสถานภาพของสัตว์ป่าที่พบจากการสำรวจออกเป็น 2 สถานภาพ คือ สถานภาพตามกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 และสถานภาพทางด้านอนุรักษ์โดยพิจารณาจากระดับการลดลงของจำนวนประชากรเนื่องจากการถูกคุกคาม โดยใช้เกณฑ์ในการพิจารณาของ สำนักงานนโยบายทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม 2560 ดังนี้

(1) นก (birds) ไม่พบว่ามียกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน แต่โดยส่วนใหญ่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง 33 ชนิด เช่น นกยางควาย (*Bubulcus ibis*) นกตะขาบทุ่ง (*Coracias benghalensis*) และนกยางเขนบ้าน (*Copsychus saularis*) เป็นต้น และไม่พบว่ามียกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามและใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(2) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) ไม่พบว่ามียกชนิดใดถูกจัดให้มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนรวมทั้งชนิดที่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง และนอกจากนี้ไม่พบว่ามียกชนิดใดที่อยู่ในสภาพที่ถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(3) สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) ไม่พบว่ามียกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน แต่มี 3 ชนิดที่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง เช่น กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) และงูสิงบ้าน (*Ptyas korros*) เป็นต้น และไม่พบว่ามียกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(4) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) ไม่พบว่ามียกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน และสัตว์ป่าคุ้มครอง และไม่พบว่ามียกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

จำนวนชนิดของนก และสัตว์ป่าแต่ละชั้น จำแนกสถานภาพปัจจุบันตามกฎหมาย และสถานภาพการอนุรักษ์ ดังแสดงในตารางที่ 1.8.2-3 และตารางที่ 1.8.2-4

ตารางที่ 1.8.2-3 จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพปัจจุบันตามกฎหมาย

ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิด					รวมทั้งสิ้น (ชนิด)
	Re	Pr	Np	Cn	Da	
นก (birds)	0	33	5	0	0	38
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal)	0	0	4	0	0	4
สัตว์เลื้อยคลาน (reptile)	0	3	3	0	0	6
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian)	0	0	5	0	0	5
รวม	0	36	17	0	0	53

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

หมายเหตุ : Re (Reserved species) สัตว์ป่าสงวน : สัตว์ป่าที่หายากตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

Pr (Protected species) สัตว์ป่าคุ้มครอง : สัตว์ป่าที่หายาก และถูกกำหนดโดยกฎกระทรวง ตามพรบ.สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2546

Cn (Controlled species) สัตว์ป่าควบคุม: สัตว์ป่าที่ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยการค้า ระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่า และพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต้องมีมาตรการควบคุมที่เหมาะสม

Da (Dangerous species) สัตว์ป่าอันตราย : สัตว์ป่าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายหรือเป็นพิษต่อมนุษย์หรือ สัตว์ป่าอื่น หรือมีผลคุกคามให้สัตว์ป่า พืชป่า สิ่งแวดล้อม หรือระบบนิเวศ เปลี่ยนแปลงเสียหาย อย่างรวดเร็ว หรือเป็นพาหะนำโรคหรือแมลงศัตรูพืช

ตารางที่ 1.8.2-4 จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพการอนุรักษ์

ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิด				รวมทั้งสิ้น
	Cr	En	Vu	Nt	
นก (birds)	0	0	0	0	0
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal)	0	0	0	0	0
สัตว์เลื้อยคลาน (reptile)	0	0	0	0	0
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian)	0	0	0	0	0
รวม	0	0	0	0	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

หมายเหตุ : Vu : Vulnerable species สัตว์ป่าเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์

En : Endangered species สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

Cr : Critical Endangered species สัตว์ใกล้ต่อการสูญพันธุ์อย่างยิ่ง

Nt : Near threatened species สัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม

5) การกระจายพันธุ์ และการอพยพย้ายถิ่นของนก

จำนวนนกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 38 ชนิด สามารถจำแนกการกระจายพันธุ์รวมทั้งการอพยพย้ายถิ่นของนกได้เป็น 3 กลุ่มด้วยกัน ประกอบด้วย

(1) นกประจำถิ่น (Resident) เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่น หรือพื้นที่ศึกษาตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น 59 ชนิด ได้แก่ นกเอี้ยงสาริกา (*Acridotheres tristis*) นกจาบผนเสียงใส (*Mirafra javanica*) นกพิราบป่า (*Columba livia*) และนกอีแรดแถบอกดำ (*Rhipidura javanica*) เป็นต้น

(2) นกอพยพในช่วงฤดูหนาว (Winter visitor) เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาวซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นภายในประเทศ บางชนิดย้ายถิ่นเพื่อเข้ามาหากินจากต่างประเทศ นกที่อพยพในช่วงฤดูหนาวมี 15 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยส่วนใหญ่เป็นนกในกลุ่มนกน้ำ (Waterfowl) ได้แก่ นกเด้าดิน (*Tringa hypoleucos*) นกยางเปีย (*Egretta garzetta*) และนกยางควาย (*Bubulcus ibis*) เป็นต้น อย่างไรก็ตามมีจำนวนหลายชนิดที่ใช้พื้นที่ศึกษาอาศัย และหากิน ค่อนข้างยาวนาน โดยเฉพาะตามแหล่งน้ำที่มีน้ำตลอดทั้งปี จนบางครั้งทำให้มองว่าเป็นนกประจำถิ่น ได้แก่ นกยางเปีย (*Egretta garzetta*) นกยางกรอกพันธุ์จีน (*Ardeola bacchus*) และนกยางควาย (*Bubulcus ibis*) เป็นต้น

(3) นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่ (Breeding visitor) เป็นชนิดนกที่อพยพโยกย้ายถิ่นเพื่อผสมพันธุ์สร้างรังวางไข่ มี 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) นกชนิดนี้พบได้ตามพื้นที่เปิดโล่ง ของพื้นที่เกษตรกรรม ได้แก่ นาข้าวในพื้นที่ศึกษา

6) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินท่าอากาศยานตรัง

จากการสำรวจภาคสนามในช่วงเดือนเมษายน 2567 ได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน มีจำนวน 7 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

(1) โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความซุกซมของนก กรณีที่นกมีความซุกซมมาก โอกาสในการชนนกก็จะสูง มีความซุกซมปานกลาง โอกาสในการชนนกก็อยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก กล่าวคือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลอยช้าหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่

1.8.2-5

ตารางที่ 1.8.2-5 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด

ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
นกยางเปีย (<i>Egretta garzetta</i>)	-	X	-
นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	-	X	-
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	-	X	-
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	-	-	X
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	-	X	-
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	-	X	-
นกเขาใหญ่ (<i>Streptopelia chinensis</i>)	-	X	-

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

(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 จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมากหรือไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย ซึ่งจากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.8.2-6

ตารางที่ 1.8.2-6 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน

ชนิด	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
นกยางเป็ย (<i>Egretta garzetta</i>)	-	X	-
นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	-	X	-
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	-	X	-
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	-	X	-
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	-	X	-
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	-	-	X
นกเขาใหญ่ (<i>Streptopelia chinensis</i>)	-	-	X

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชน สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ดังตารางที่ 1.8.2-7 รายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 1.8.2-7 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานตรัง

Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	อันตรายต่ำ -	อันตรายต่ำ นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>) นกเขาใหญ่ (<i>Streptopelia chinensis</i>)	อันตรายปานกลาง -
ปานกลาง	อันตรายปานกลาง นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	อันตรายปานกลาง นกยางเป็ย (<i>Egretta garzetta</i>) นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>) นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>) เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	อันตรายสูง -
สูง	อันตรายสูง -	อันตรายสูง -	อันตรายสูง -

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

(3) ผลการประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง 5 ชนิด ดังนี้
 - นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*)
 - นกยางเปีย (*Egretta garzetta*)
 - นกยางควาย (*Bubulcus coromandus*)
 - นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*)
 - เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*)
- ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง 2 ชนิด
 - นกพิราบป่า (*Columba livia*)
 - นกเขาใหญ่ (*Streptopelia chinensis*)