

ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

ในรายงานฉบับนี้เสนอผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย ความเป็นมาของท่าอากาศยาน รายละเอียดโครงการโดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ครั้งที่ 1) และทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบันของท่าอากาศยาน การสำรวจนิเวศบก (ครั้งที่1) และการประเมินผลกระทบด้านเสียง รายละเอียดดังนี้

1.1 ประวัติความเป็นมาของท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ตั้งอยู่ที่ตำบลมะขามเตี้ย อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี เปิดทำการบินครั้งแรกเมื่อปี 2524 ด้วยเครื่องบิน แบบ AVRO 748 และ BOEING 737 ของบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด มีเส้นทางการบิน กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ และเส้นทาง กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต-สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ สัปดาห์ละ 4 วัน ต่อมามีการเพิ่มเที่ยวบินที่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและสินค้าได้มากขึ้น

ปี 2534 ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ได้ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร และระหว่างปี 2534-2539 ได้มีเที่ยวบินเช่าเหมาลำจากประเทศเยอรมัน สิงคโปร์ จีน และเกาหลี นำนักท่องเที่ยวมายังจังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นผลให้ธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดสุราษฎร์ศีกคึกคักมากขึ้น

ปี 2539 กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) ได้ต่อเติมความยาวทางวิ่งเพิ่มอีก 500 ม. พร้อมเสริมผิวทางวิ่ง ทางขับ ขยายลานจอดอากาศยาน ติดตั้งเครื่องช่วยเดินอากาศและระบบไฟฟ้าสนามบินเพิ่มเติม ให้มีความยาวทางวิ่งรวม 3,000 ม. สามารถรองรับอากาศยานพาณิชย์แบบเครื่องบินไอพ่นขนาดกลางประมาณ 300 ที่นั่ง รวมทั้งสามารถให้บริการอากาศยานทางทหารได้อย่างปลอดภัย

โดยโครงการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ เป็นโครงการที่อยู่ในประเภทที่จะต้องมีการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชนที่ต้องจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2535 กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐาน พิจารณาให้ความเห็น

ในการประชุมครั้งที่ 19/2539 เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2539 คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีมติให้กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) เพิ่มเติมข้อมูลประเด็นการระบายน้ำ และเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2539 คณะกรรมการฯ มีมติเห็นชอบรายงานฯ

โดยให้กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14638 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2539 (ภาคผนวก ก) เป็นต้นมา

1.2 รายละเอียดโครงการ

1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของท่าอากาศยาน

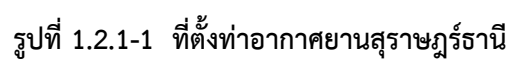
ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ตั้งอยู่ที่บริเวณรอยต่อของ 2 ตำบล ได้แก่ หมู่ที่ 2 ตำบลน้ำรอบ และหมู่ที่ 3 ตำบลห้วยเตย ทางทิศตะวันตกของอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 41 (ถนนสายเอเชีย) อยู่ห่างจากที่ว่าการอำเภอพุนพิน ประมาณ 21 กิโลเมตร ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีพื้นที่ประมาณ 3,225 ไร่ พื้นที่ด้านบนของท่าอากาศยาน เป็นบริเวณที่ตั้งกรมส่งกำลังบำรุงทางอากาศ กองบิน 71 โดยมีแนวแบ่งเขตเป็นรั้วกันล้อมรอบลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่โดยรอบเป็นสวนยางพารา สวนปาล์ม มีคลองห้วยเตยไหลผ่านทางทิศตะวันออก พื้นที่ด้านข้างของท่าอากาศยานติดกับอาคารพาณิชย์ และทางทิศตะวันออกตกเฉียงเหนือของท่าอากาศยาน มีชุมชนบ้านห้วยกรดตั้งอยู่ห่างไปประมาณ 2 กิโลเมตร ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ห่างจากท่าอากาศยานประมาณ 3 กิโลเมตร เป็นที่ตั้งของชุมชนบ้านเกาะและบ้านทุ่งหลวง ทางทิศใต้มีบ้านขรีตั้งอยู่ห่างจากท่าอากาศยานประมาณ 2 กิโลเมตร ทางทิศตะวันออกเป็นที่ตั้งของหมวดทางหลวงพุนพิน และมีสถานที่อ่อนไหวบริเวณพื้นที่ตั้ง ได้แก่ สถานศึกษาจำนวน 1 แห่ง ศาสนสถานจำนวน 1 แห่ง (รูปที่ 1.2.1-1)

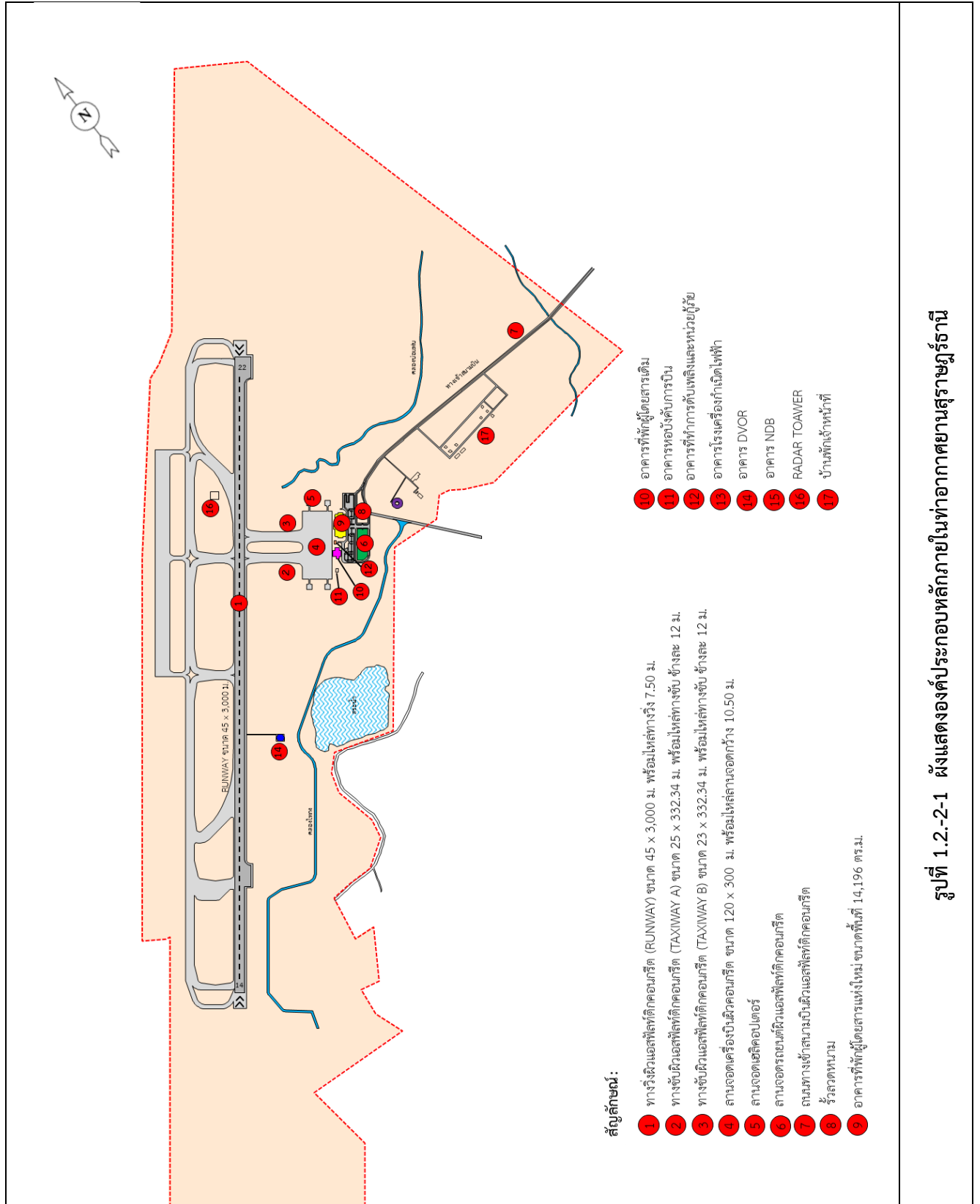
1.2.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีพื้นที่ 3,225 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตตำบลห้วยเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี อยู่ห่างจากตัวเมืองสุราษฎร์ธานีไปทางทิศตะวันตกเป็นระยะทางประมาณ 30 กม. มีองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยาน ดังนี้ (รูปที่ 1.2.2-1)

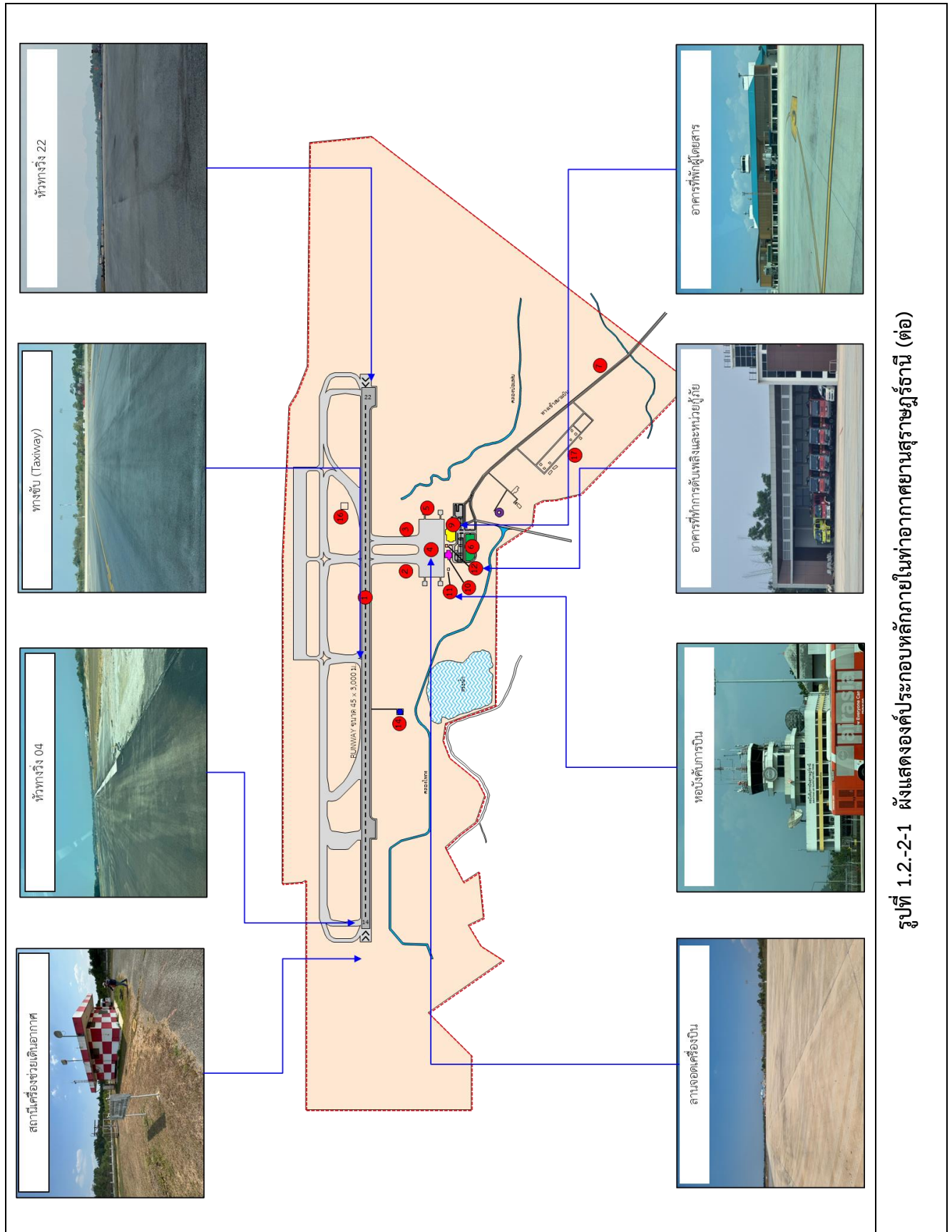
- ความยาวทางวิ่ง (Runway) 45 x 3,000 เมตร ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
- ทางวิ่ง (RUNWAY) รองรับน้ำหนักสูงสุดของอากาศยานได้ 165 ตัน หรือ 363,000 ปอนด์
- ทางขับ (TAXIWAY) มี 10 เส้นทาง คือ ทางขับ A, B, C (ทางขับขนาน), D, E, F, G, H, I และ J
- ลานจอดอากาศยาน (APRON) ขนาด 120 x 300 เมตร พื้นผิวคอนกรีต จอดอากาศยาน แบบ AIRBUS ได้ 2 ลำ หรือ BOEING 737 ได้ 5 ลำ
- ลานจอดเฮลิคอปเตอร์ ขนาด 25 x 25 เมตร 4 หลุมจอด
- ความแข็งแรงของทางวิ่ง คือ PCN 65/F/C/X/U รับน้ำหนักอากาศยานซึ่งล้อหลังเป็นชนิดล้อคู่ จำนวน 2 คู่ เช่น AIRBUS, BOEING 737, DC-9, BOEING 727 ฯลฯ
- ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ NDB, DVOR / DME, ILS, PAPI APPROACH, FLASHING LIGHT, DISTANCE MARKER
- เครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าสำรอง
 - ติดตั้งที่อาคารโรงเครื่องยนต์ ขนาด 500 KVA เพื่อสำรองจ่ายกระแสไฟฟ้าภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร 1 เครื่อง
 - ติดตั้งที่อาคาร AFL ขนาด 350 KVA เพื่อสำรองจ่ายกระแสไฟฟ้ากับระบบไฟฟ้าสนามบิน 1 เครื่อง

- จำนวนที่จอดรถ 210 คัน
- รองรับผู้โดยสารได้ 800 คน/ชั่วโมง หรือ 2.30 ล้านคน/ปี
- พื้นที่ให้เช่ารวม 1,751 ตารางเมตร จำแนกได้ดังนี้
 - ส่วนราชการพื้นที่เช่า 47 ตารางเมตร
 - ร้านอาหารและเครื่องดื่มพื้นที่เช่า 250 ตารางเมตร
 - ร้านห่อหุ้มสัมภาระ บริการเติมเงินโทรศัพท์พื้นที่เช่า 43 ตารางเมตร
 - สายการบินพื้นที่เช่า 248 ตารางเมตร
 - รถเช่า นำเที่ยวพื้นที่เช่า 75 ตารางเมตร
 - ร้านของที่ระลึก ของฝากอุปโภคบริโภคและวิสาหกิจชุมชนพื้นที่เช่า 281 ตารางเมตร
 - ร้านสะดวกซื้อพื้นที่เช่า 120 ตารางเมตร
 - ศูนย์อาหารพื้นที่เช่า 599 ตารางเมตร
 - ห้องรับรองบุคคลทั่วไป (CIP) พื้นที่เช่า 76 ตารางเมตร
 - โรงพยาบาลเอกชนพื้นที่เช่า 12 ตารางเมตร





รูปที่ 1.2-2-1 แผนผังองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี



รูปที่ 1.2.-2-1 ฟังแสดงองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ

ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปี 2555-2567 ที่รวบรวมจากข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของกรมท่าอากาศยาน (www.airports.go.th, เดือนพฤษภาคม 2567) จำนวนเที่ยวบินอยู่ในช่วง 3,560-15,396 เที่ยวบิน/ปีจำนวนผู้โดยสารอยู่ในช่วง 448,295-2,247,344 คน/ปี และการขนส่งสินค้าอยู่ในช่วง 254,623-1,601,262 กิโลกรัม/ปี (ตารางที่ 1.2.3-1)

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

| ปี พ.ศ. | จำนวน (เที่ยวบิน) | | | จำนวนผู้โดยสาร (คน) | | | สินค้า (กก.) | | |
|---------|-------------------|--------|---------|---------------------|-----------|------------|--------------|-----------|------------|
| | ขาออก | ขาเข้า | รวม | ขาออก | ขาเข้า | รวม | ขาออก | ขาเข้า | รวม |
| 2555 | 3,151 | 3,157 | 6,308 | 406,517 | 409,967 | 816,484 | 572,663 | 968,335 | 1,540,998 |
| 2556 | 4,227 | 4,230 | 8,431 | 540,360 | 540,148 | 1,080,508 | 704,316 | 863,751 | 1,568,067 |
| 2557 | 5,325 | 5,317 | 10,642 | 662,668 | 676,022 | 1,338,690 | 712,552 | 851,901 | 1,564,453 |
| 2558 | 6,627 | 6,630 | 13,257 | 928,677 | 927,638 | 1,856,315 | 558,006 | 1,043,256 | 1,601,262 |
| 2559 | 6,907 | 6,906 | 13,813 | 1,020,458 | 1,011,584 | 2,032,042 | 543,044 | 1,032,726 | 1,575,770 |
| 2560 | 7,691 | 7,705 | 15,396 | 1,117,075 | 1,130,269 | 2,247,344 | 366,667 | 670,135 | 1,036,802 |
| 2561 | 6,996 | 7,004 | 14,000 | 1,051,126 | 1,057,163 | 2,108,289 | 507,392 | 637,594 | 1,144,986 |
| 2562 | 6,172 | 6,168 | 12,340 | 933,255 | 931,742 | 1,864,997 | 294,915 | 536,819 | 831,734 |
| 2563 | 4,462 | 4,461 | 8,923 | 538,888 | 548,565 | 1,087,453 | 232,033 | 496,357 | 728,390 |
| 2564 | 1,981 | 1,981 | 3,962 | 228,386 | 219,909 | 448,295 | 157,212 | 248,043 | 405,255 |
| 2565 | 3,930 | 3,931 | 7,861 | 552,229 | 542,343 | 1,094,572 | 220,547 | 443,024 | 663,571 |
| 2566 | 4,422 | 4,422 | 8,844 | 678,389 | 674,458 | 1,352,847 | 239,013 | 416,320 | 655,333 |
| 2567 | 1,780 | 1,780 | 3,560 | 282,099 | 291,228 | 573,327 | 163,005 | 91,618 | 254,623 |
| รวม | 63,671 | 63,692 | 127,337 | 8,940,127 | 8,961,036 | 17,901,163 | 5,271,365 | 8,299,879 | 13,571,244 |
| เฉลี่ย | 4,898 | 4,899 | 9,795 | 687,702 | 689,310 | 1,377,013 | 405,490 | 638,452 | 1,043,942 |

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (เดือนพฤษภาคม 2567)

หมายเหตุ : ปี 2567 ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2567

- หมายถึง ไม่มีข้อมูล

1.2.4 สายการเส้นทางการบินของสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ

สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีในปัจจุบัน ประกอบด้วยสายการบินภายในประเทศ 4 สายการบิน จำนวน 15 เที่ยวบิน/วัน โดยมีเส้นทางการบินกรุงเทพ (ดอนเมือง) - สุราษฎร์ธานี จำนวน 1 เที่ยวบิน/วัน เส้นทางการบินกรุงเทพ (สุวรรณภูมิ) - สุราษฎร์ธานี จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน และเส้นทางการบินเชียงใหม่ - สุราษฎร์ธานี จำนวน 1 เที่ยวบิน/วัน ดังนี้

- 1) สายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน
- 2) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน
- 3) สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 5 เที่ยวบิน/วัน
- 4) สายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน

1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอากาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในรูปที่ 1.2.5-1 รายละเอียดดังนี้

(1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ปลูกปาล์มน้ำมันและยางพารา โดยกระจายรอบพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

(2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

ลักษณะการตั้งบ้านเรือนของประชาชนในพื้นที่ ส่วนใหญ่มีการกระจายตัวของพื้นที่ชุมชนตามเส้นทางคมนาคมและมีกระจุกตัวเป็นกลุ่ม โดยพบชุมชนหนาแน่นในพื้นที่อำเภอพุนพิน ซึ่งอยู่ห่างไปทางทิศตะวันออกของทำอากาศยาน และมีการกระจายตัวของชุมชนตามถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 41 (แยกปฐมพร-พัทลุง)

(3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

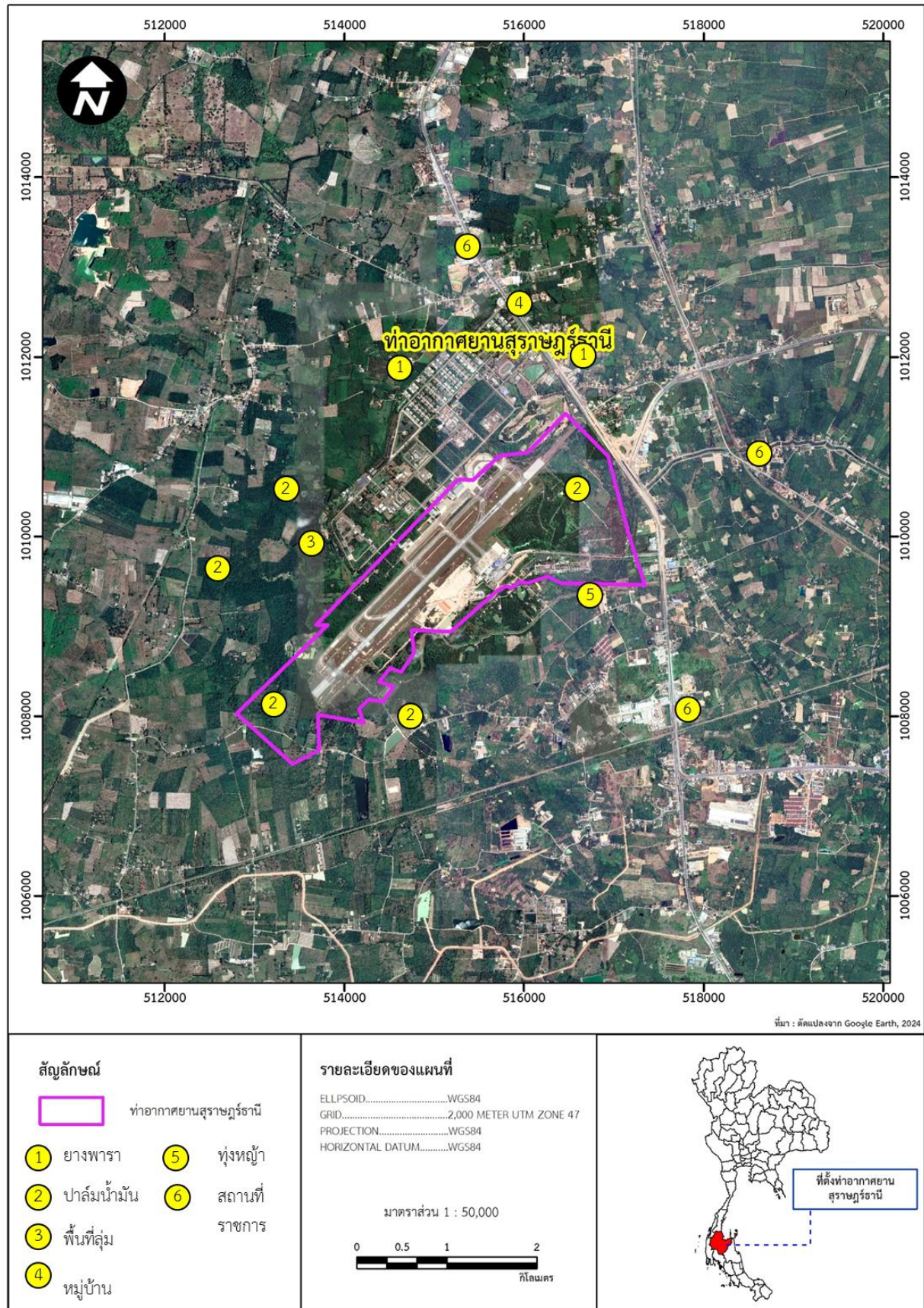
ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างชุมชนและเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดใกล้เคียง เส้นทางสายหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 41 (แยกปฐมพร-พัทลุง) และทางหลวงหมายเลข 417 (สายทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี-ค้อล่าง)

(4) พื้นที่แหล่งน้ำ

บริเวณโดยรอบพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี พบว่า มีสระน้ำ และอ่างเก็บน้ำขนาดเล็กในบริเวณพื้นที่ของกองบิน 7 มีอ่างเก็บน้ำและบ่อเก็บน้ำใช้ของประชาชนกระจายโดยรอบทำอากาศยาน

(5) พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่อื่นๆ

ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ไม่มีพื้นที่ที่มีสภาพป่า



รูปที่ 1.2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

(1) การใช้น้ำ

ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี มีแหล่งน้ำใช้จากบ่อบาดาลภายในท่าอากาศยาน จำนวน 2 บ่อ โดยสูบน้ำเข้าสู่ถังเก็บกักน้ำ ผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำ หลังจากนั้นจะถูกสูบขึ้นหอถังสูง เพื่อแจกจ่ายไปยังบริเวณอาคารที่อยู่ภายในท่าอากาศยาน ปริมาณน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร 3,600 ลบ.ม./เดือน และปริมาณน้ำใช้ของบ้านพักเจ้าหน้าที่ 2,200 ลบ.ม./เดือน นอกจากนี้อาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานมีถังน้ำสำรองสำหรับอาคารที่พักผู้โดยสาร 250 ลบ.ม./เดือน

สำหรับแหล่งน้ำดับเพลิง นอกจากจะใช้จากบ่อบาดาลแล้ว ภายในท่าอากาศยานยังมีบ่อน้ำขนาดใหญ่ 2 แห่ง ความจุรวมประมาณ 115,000 ลบ.ม. สามารถใช้เป็นแหล่งน้ำสำรองสำหรับดับเพลิงได้อย่างเพียงพอ

(2) น้ำเสีย

น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีแหล่งกำเนิดอยู่ 2 แหล่ง ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร และอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่

2.1) อาคารที่พักผู้โดยสาร

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ใช้ระบบถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป เป็นระบบเลี้ยงตะกอนแบบเติมอากาศ (Aeration Activated Sludge) รวมความสามารถในการรองรับน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ประมาณ 140 ลบ.ม./วัน ประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียมีค่า BOD ไม่เกิน 20 มก./ล. และค่า SS ไม่เกิน 30 มก./ล.

การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

- บริเวณห้องพักผู้โดยสารภายในประเทศ มีห้องน้ำทั้งหมด 3 แห่ง เป็นห้องน้ำในส่วนของห้อง VIP 1 แห่ง และห้องน้ำทั่วไป 2 แห่ง น้ำเสียจากห้องน้ำจะรวบรวมลงสู่ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่เป็นระบบเลี้ยงตะกอนแบบเติมอากาศอยู่ด้านข้างอาคาร เมื่อน้ำเสียผ่านระบบบำบัดระบายลงสู่ท่อระบายน้ำบริเวณลานจอดแล้วจึงระบายลงสู่คลองห้วยเตย

- บริเวณห้องพักผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีห้องน้ำทั้งหมด 3 แห่ง มีห้องน้ำในส่วนของห้อง VIP 1 แห่ง และห้องน้ำทั่วไป 2 แห่ง น้ำเสียจากห้องน้ำของห้องพักผู้โดยสารระหว่างประเทศรวบรวมลงสู่ถังระบบบำบัดน้ำเสียที่อยู่ด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร และน้ำเสียที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูประบายลงสู่ท่อระบายน้ำบริเวณลานจอด แล้วจึงระบายลงสู่คลองห้วยเตย ต่อไป

ความถี่ในการดูแลรักษา/ซ่อมบำรุง ระบบบำบัดน้ำเสียแลดำเนินการกำจัดกากตะกอนจากบ่อดักไขมัน 1 ครั้ง/เดือน และดำเนินการสูบน้ำตะกอนทิ้ง 1 ครั้ง/ปี

2.2) บ้านพักเจ้าหน้าที่

การจัดการน้ำเสียบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีจำนวน 70 หลัง การจัดการน้ำเสียของแต่ละหลังใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม

1.2.7 การจัดการขยะ

การจัดการขยะมูลฝอยภายในท่าอากาศยาน โดยรถขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยจะเป็นผู้ดำเนินการ จัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ (วันอังคาร และวันศุกร์) รายละเอียดการดำเนินการจัดการขยะดังนี้

2.1) อาคารที่พักผู้โดยสาร

จัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 60 ลิตร กระจายตามส่วนต่างๆ โดยมีเจ้าหน้าที่รวบรวม ขยะมูลฝอยจากถังรองรับมูลฝอยในแต่ละใบที่ตั้งวางไว้ไปยังอาคารที่พักขยะรวม ทางท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีให้ แม่บ้านแยกขยะออกเป็นแต่ละประเภท และทำการจัดบันทึกปริมาณขยะที่เกิดขึ้น โดยขยะที่เกิดจากอาคารที่พัก ผู้โดยสารประมาณ 35 กก./วัน โดยท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีได้มีการจัดบันทึกปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น

2.2) อาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่

บ้านพักเจ้าหน้าที่จะมีถังขยะตั้งประจำแต่ละหลัง และมีอาคารที่พักขยะ บริเวณจุดรวบรวมขยะ และปริมาณขยะที่เกิดขึ้น โดยขยะที่เกิดจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ประมาณ 50 กก./วัน

1.2.8 ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี เป็นรางระบายน้ำแบบเปิด ท่อระบายน้ำ และบ่อเก็บกักน้ำมีความลาดชันจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออก โดยจะระบายน้ำออกสู่คลองห้วยเตยเป็นหลักมีจุด ระบายน้ำอยู่ 3 จุด ได้แก่

- บริเวณหัวทางวิ่งด้านทิศตะวันตกมีคลองวังคุระผ่านใต้ทางวิ่งและบริเวณทางขับ โดยผ่าน Box Culvert ขนาด 3.33×3.0 ม. จำนวน 3 ช่อง ระบายลงสู่คลองห้วยเตยต่อไป
- บริเวณรางระบายน้ำข้างลานจอดระบายลงสู่คลองบ่อแพบ และระบายลงสู่คลองห้วยเตยต่อไป
- บริเวณรางระบายน้ำหัวทางวิ่งระบายลงสู่คลองบ่อแพบ บริเวณใกล้เคียงกับคลองห้วยเตยและระบายลงสู่คลองห้วยเตยต่อไป

1.2.9 การจัดการด้านความปลอดภัย

(1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ทางวิ่งของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปัจจุบันมีความยาว 3,000 ม. จัดเป็นสนามบินใน Aerodrome Code 4 ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่กำหนดให้สนามบินที่มีความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,800 เมตรขึ้นไป จัดเป็นสนามบินใน Aerodrome Code 4 เขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินห้วยเตย ใน ท้องที่อำเภอพุนพิน และอำเภอกีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2535

(2) ความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่สนามบิน เพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง อาจจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไป สสำรวจพร้อมทำบันทึกสถิติที่พบภายในท่าอากาศยานในแต่ละวัน พร้อมจัดทำรายงานการสำรวจประชากรนก ประจำเดือน และหากเกิดเหตุอากาศยานชนนกจะมีการจัดทำบันทึกรายงานเป็นประจำทุกเดือน สำหรับบริเวณ ทางเข้า-ออกท่าอากาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกใน การจราจรแก่ผู้ที่เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานในช่วงเวลาที่อากาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่าง ๆ และมีห้องควบคุมโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่าง ๆ ภายในสนามบิน

(3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำเดือนของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง และฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- การฝึกซ้อมย่อยบนโต๊ะ (Desk Top Exercise) กำหนดอย่างน้อย 1 เดือน/ครั้ง (ยกเว้นในช่วงเวลา 6 เดือน ที่จัดดำเนินการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ) เป็นการฝึกซ้อมโดยการสมมุติสถานการณ์ และใช้แผนที่สนามบินหรือโต๊ะทรายจำลองสภาพสนามบินประกอบการฝึก มีหุ่นยานพาหนะและหุ่นบุคคลขนาดเล็กประกอบการฝึก
- การฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ (Half Scale Exercise) กำหนดอย่างน้อยปีละครั้ง (ยกเว้นในปีที่มีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ) หรือแล้วแต่จะกำหนดเพื่อทดสอบประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เป็นการฝึกซ้อมในสนามจริงโดยใช้บุคคลและยานพาหนะตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้จะเป็นการฝึกซ้อมเฉพาะเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน
- การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) กำหนดอย่างน้อย 2 ปี/ครั้ง เป็นการฝึกซ้อมตามการฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ แต่จะมีบุคคลและหน่วยงานภายนอกเข้าร่วมด้วยทั้งหน่วยงานเอกชนและหน่วยงานราชการ เช่น สถานีเติมน้ำมันอากาศยานสุราษฎร์ธานี

1.2.10 สภาพปัจจุบัน

ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี มีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร ก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์ การขยายลานจอดอากาศยาน และก่อสร้างปรับปรุงถนนทางเข้า-ออก ท่าอากาศยาน ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 อย่างไรก็ตาม กรมท่าอากาศยานได้จัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณา โดยปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีโครงการพัฒนาสามารถสรุปได้ดังนี้ (รูปที่ 1.2.10-1)

(1) งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว ร้อยละ 81.28 ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2567

(2) งานก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสารและปรับปรุงลานจอดรถยนต์ ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2567




1.3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐาน หนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 แสดงดังตารางที่ 1.3-1 และผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี แสดงดังตารางที่ 1.3-2


ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|---|--|--|------------------|
| 1. ปฏิบัติอย่างเคร่งครัดตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอมาในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี และมาตรการฯ ที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด โดยให้ทำการติดตามตรวจสอบระดับเสียงภายในอาคารที่พักผู้โดยสารในช่วงที่มีการขึ้นลงของเครื่องบิน และในช่วงที่เครื่องบินติดเครื่องรอรับผู้โดยสาร ในกรณีที่ตรวจพบว่า ระดับเสียงภายในอาคารที่พักผู้โดยสารที่มีเสียงเกินมาตรฐาน ก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนที่มาใช้บริการให้กรมท่าอากาศยานหามาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว | - เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดเสียงรบกวนต่อผู้ให้บริการกรมท่าอากาศยานได้ออกแบบอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ให้มีลักษณะเป็นกระจก 2 ชั้น จึงไม่มีปัญหาเสียงรบกวนต่อผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการแต่อย่างใด | - | - |
| 2. เมื่อผลการติดตามตรวจสอบได้แสดงให้เห็นถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมกรมท่าอากาศยานต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว | - ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเมื่อเดือนเมษายน 2567 พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด | - | - |
| 3. หากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ก็ตามที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรมท่าอากาศยานต้องแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบโดยเร็ว จะได้ให้ความร่วมมือในการแก้ปัญหาดังกล่าว | - หากเกิดเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมกรมท่าอากาศยานจะดำเนินการตามที่กำหนด | - | - |


ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|---|--|--|--|
| 4. กรมทำอากาศยานต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบตามกำหนดเวลาที่เสนอไว้ในรายงานฯ ทุกครั้ง พร้อมทั้งสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในรอบปีให้ทราบทุกปี | - กรมทำอากาศยาน ว่าจ้างบริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2567 เพื่อเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | - | - |
| 5. หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ และ/หรือมีมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดในด้านเนื้อหาของรายงานที่ได้ให้ความเห็นชอบ ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการให้ความเห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง | - ปัจจุบันทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ ก่อสร้างทางขับขนาน และก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 | - ปัจจุบันกรมทำอากาศยานได้ดำเนินการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณา ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) |  <p>ก่อสร้างทางขับขนาน</p> |



ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|--|--|--|--|
| 1. คุณภาพน้ำผิวดิน 1.1 รวบรวมและบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ | - อาคารที่พักผู้โดยสารมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบระบบเลี้ยงตะกอนเร่งและเติมอากาศ มีความสามารถรองรับน้ำเสีย 10,000 ลบ.ม. น้ำเสียจากห้องส้วมจะถูกรวบรวมให้เข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ส่วนบริเวณอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่และอาคารอื่นๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม | - | - |
| 1.2 กำจัดสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีให้ถูกวิธีโดยให้เทศบาลตำบลท่าข้ามสูบสิ่งปฏิกูลอย่างสม่ำเสมอ | - ปัจจุบันเทศบาลตำบลท่าข้ามไม่สามารถให้บริการในการสูบสิ่งปฏิกูลได้เนื่องจากไม่มีความพร้อมด้านเครื่องมือและเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จึงว่าจ้างให้บริษัทเอกชนให้เข้ามาสูบสิ่งปฏิกูล ปีละ 1 ครั้ง หรือหากเต็มก่อนกำหนดก็จะแจ้งให้เข้ามาสูบ | - | - |
| 1.3 ก่อนการใช้อาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ให้กรมท่าอากาศยานประสานงานกับบริษัทผู้ผลิตถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่นำมาติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี เพื่อให้อบรมวิธีการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียแก่เจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน | - ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีใช้ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบระบบเลี้ยงตะกอนเร่งและเติมอากาศ มีความสามารถรองรับน้ำเสีย 10,000 ลบ.ม. บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร - ท่าอากาศยานจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสียซึ่งได้รับการอบรมเกี่ยวกับการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียจากบริษัทผู้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย นอกจากนี้ท่าอากาศยานจัดให้เจ้าหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงเดือนละครั้ง | - |  |

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|---|---|--|---|
| <p>1.4 ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักพนักงาน ตลอดจนอาคารต่างๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม การใช้งานและการบำรุงรักษาที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีจะต้องปฏิบัติเพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียมีประสิทธิภาพที่สำคัญ มีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ห้ามเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ลงในบ่อเกรอะ เช่น น้ำกรดหรือด่างเข้มข้น เช่น น้ำยาล้างห้องน้ำเข้มข้นและคลอรีนเข้มข้น เพราะจะทำให้ประสิทธิภาพการทำงานของบ่อเกรอะลดลง - น้ำทิ้งสารอินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก เช่น พลาสติก ผ่าอนามัย นอกจากจะทำให้ส้วมเต็มก่อนกำหนดแล้วยังอาจเกิดการอุดตันในท่อระบาย - กรณีน้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงและราดส้วมไม่ลง ให้ตรวจการระบายหรือประสิทธิภาพของบ่อซึม | <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีใช้ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป แบบระบบเลี้ยงตะกอนเร่งและเติมอากาศมีความสามารถรองรับน้ำเสีย 10,000 ลบ.ม. บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร - ทำอากาศยานได้มีการแจ้งพนักงานทำความสะอาดและประชาสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของกรมทำอากาศยานไม่ให้ใช้น้ำยาล้างห้องน้ำเข้มข้นหรือเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ในระบบบำบัดน้ำเสีย - มีภาชนะรองรับวัสดุที่ย่อยสลายยากประจำห้องส้วมภายในอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารต่างๆ ส่วนอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่จะไม่มีการทิ้งขยะที่ย่อยสลายยากลงในบ่อเกรอะ แต่ทิ้งในถังขยะที่จัดไว้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ - ในกรณีที่น้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงจะมีการตรวจสอบหากพบว่ามีสิ่งปฏิกูลในปริมาณมากทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี จะมีการว่าจ้างให้บริษัทเอกชนเข้ามาสูบออกไปกำจัด | - | <p>ถังขยะภายในห้องน้ำ</p>  |


ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|---|--|--|---|
| 1.5 การดูแลรักษารางระบายน้ำที่อยู่ในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี โดยเฉพาะจะต้องทำความสะอาดก่อนเข้าสู่ฤดูฝน | - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาระบบระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ และมีการขุดลอกตรงระบายน้ำ โดยในปีงบประมาณ 2567 อยู่ระหว่างการของบประมาณจากกรมท่าอากาศยานในการดำเนินงาน | - | <div> <div>รางระบายน้ำข้างทางวิ่ง</div>  </div> <div> <div>รางระบายน้ำข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร</div>  </div> |



ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|---|--|--|---|
| 1.6 ติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน เพื่อรองรับน้ำทิ้งจากบ้านพักพนักงาน โดยปริมาตรบ่อดักไขมันที่ต้องการมากกว่า 2.0 ลบ.ม. จำนวน 4 บ่อ | - ไม่มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ แต่เจ้าหน้าที่ที่อาศัยอยู่ในบ้านพักเจ้าหน้าที่จะทำการคัดแยกขยะและเศษอาหารต่างๆ เพื่อลดปริมาณคราบไขมัน เนื่องจากรางระบายน้ำทั้งบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่จะเชื่อมต่อกับบ่อดักไขมันขนาด 400 ลบ.ม. โดยน้ำในบ่อดักกล่าวไม่มีการระบายออกสู่ภายนอกแต่อย่างใด แต่จะนำมาใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้ภายในโครงการ | - |  บ่อน้ำขนาด 400 ลบ.ม. |
| 2. คุณภาพอากาศ 2.1 ช่วงเวลากลางวัน กำหนดเครื่องบินพาณิชย์ขึ้น-ลง ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง โดยเป็นเครื่องบินชนิด B 747-400 จำนวน 3 เที่ยวบิน และ B 737-400 จำนวน 1 เที่ยวบิน | - ท่าอากาศยานมีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ 5 สายการบิน ได้แก่ 1) สายการบินไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบิน A320-200 ทำการบินวันละ 6 เที่ยวบิน 2) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ใช้เครื่องบิน B737-800 ทำการบินวันละ 5 เที่ยวบิน 3) สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ใช้เครื่องบิน A320 ทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน 4) สายการบินนกแอร์ ใช้เครื่องบิน B737-800 ทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน จากข้อมูลเที่ยวบิน พบว่า เครื่องบินพาณิชย์ที่ทำการขึ้น-ลง มีจำนวนไม่เกิน 4 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง และแบบเครื่องบินที่ทำการบินในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็น B737-800 และ A320 | - ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำเครื่องบินชนิดดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านของการลดผลกระทบด้านเสียง และมลพิษอากาศยาน ดังนั้นกรมท่าอากาศยานควรดำเนินการขอปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน | - |


ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|---|---|--|---|
| 2.2 ช่วงกลางวัน กำหนดให้เครื่องบินพาณิชย์ชนิด B737-400 ขึ้น-ลง ไม่เกิน 2 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง | - ปัจจุบันทำอากาศยานไม่มีเที่ยวบินกลางวัน (22.00-07.00 น.) โดยทำการบินในช่วงเวลากลางวันทุกเที่ยวบิน (07.00 น.- 22.00 น.) | - ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำเครื่องบินชนิดดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านการลดผลกระทบด้านเสียง และมลพิษอากาศยาน ดังนั้นกรมทำอากาศยานควรดำเนินการขอปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน | - |
| 2.3 ติดป้ายขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ผู้เข้ามาใช้บริการภายในทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์ขณะจอด | - ทำอากาศยานได้ติดตั้งป้ายขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ผู้เข้ามาใช้บริการภายในทำอากาศยานให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์ | - |  <p>ป้ายขอความร่วมมือดับเครื่องยนต์</p> |


ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|---|--|--|--|
| 2.4 ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่งในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัดในช่วงที่รถยนต์มาก จะส่งผลให้อิเสียที่ระบายจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น | <ul style="list-style-type: none"> - มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจตราและขอความร่วมมือผู้มาใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์และห้ามจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร - ติดตั้งป้ายประกาศให้จอดรถรับส่งผู้โดยสารชั่วคราวเท่านั้น - บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารมีการทาแถบสีขาวแดงและสีขาวเหลืองแสดงเขตห้ามจอดรถหรือจอดได้ชั่วคราวในบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร | - |  <p>ป้ายประกาศให้จอดรถรับส่งผู้โดยสารชั่วคราว</p>  <p>แนวเขตห้ามจอดรถยนต์บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร</p> |
| 3. เสี่ยง 3.1 หลีกเลี่ยงการบินในช่วงเวลากลางคืน | <ul style="list-style-type: none"> - จากข้อมูลการบินของสายการบินพาณิชย์ พบว่า ไม่มีเที่ยวบินในเวลากลางคืน ยกเว้นเครื่องบินราชการทหารหรือทางการแพทย์หรือเหตุฉุกเฉินจะเข้ามาใช้บริการหลังเวลา 22.00 น. | - | - |

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|--|--|--|---|
| 3.2 จำกัดเที่ยวบินพาณิชย์เวลากลางวันไม่เกิน 6 เที่ยวบิน | - ปัจจุบันท่าอากาศยานมีเที่ยวบินประมาณจำนวน 14 เที่ยวบิน/วัน ซึ่งทุกเที่ยวบินบินในช่วงเวลากลางวัน (07.00 น.-22.00 น.) ข้อมูล ณ วันที่ เมษายน 2566 | - กรมท่าอากาศยานควรปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานจริง | - |
| 3.3 พนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบิน ต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง | - พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานบินขณะที่อากาศยานเข้ามาใช้บริการมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง | - |  <p>การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียงของเจ้าหน้าที่</p> |
| 3.4 ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหรือตัวแทนแจ้งให้ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดทราบเป็นระยะ โดยเฉพาะผังเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อรับทราบถึงขอบเส้น NEF ที่เกิดขึ้นจากโครงการ | - กรณีมีการเข้าร่วมประชุมกับส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัด ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหรือผู้แทนมีการแจ้งเกี่ยวกับแนวเส้นเสียง NEF และแจ้งเกี่ยวกับประเด็นเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินหัวเตย ในท้องที่อำเภอพุนพิน และอำเภอคีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2535 | - | - |



ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|--|--|--|---|
| 3.5 ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ให้งานหน่วยงานประชาสัมพันธ์รับข้อร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากสนามบิน เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบทำอากาศยานแสดงข้อคิดเห็นร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ โดยเฉพาะประเด็นผลกระทบด้านเสียง | - กรณีที่เกิดเหตุเดือนร้อนราคาสามารถแจ้งโดยตรงที่ ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี และจัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนที่บริเวณประชาสัมพันธ์ของทำอากาศยาน | - |  |
| 3.6 กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากทำอากาศยาน ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน | - ปัจจุบันการดำเนินงานของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ไม่มีข้อร้องเรียน | - | - |
| 4. การใช้ที่ดิน 4.1 กรมทำอากาศยานประสานงานกับ ผังเมืองและโยธาธิการจังหวัดสุราษฎร์ธานี กรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อให้การปรับปรุงผังเมืองรวมพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในแต่ละครั้งสอดคล้องกับลักษณะของเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและสภาพผลกระทบด้านเสียงที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของเครื่องบิน | - ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีจะแจ้งเกี่ยวกับเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินห้วยเตย ในท้องที่อำเภอพุนพิน และอำเภอคีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2535 ในการประชุมระดับจังหวัด และหากมีการปรับปรุงผังเมืองรวมเมืองอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทางทำอากาศยานจะดำเนินการประสานกับโยธาธิการจังหวัดสุราษฎร์ธานีเกี่ยวกับเขตปลอดภัยการเดินอากาศให้ทราบต่อไป | - | - |



ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|--|--|--|------------------|
| 4.2 กรมทำอากาศยานแลกเปลี่ยนข้อมูล กับทางจังหวัดเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ การขออนุญาตใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภทที่ จะได้รับผลเสียจากโครงการหากอยู่ใกล้กับ แนวเขตการขึ้น-ลงของเครื่องบิน โดยเฉพาะ ชุมชนหรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวด้านเสียง เช่น โรงพยาบาล และสถานศึกษา | - ประสานงานเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการ เดินอากาศกับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่อยู่ใน เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูก สร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้ผู้ที่จะ ดำเนินการก่อสร้างแจ้งต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทย (กพท.) เนื่องจากหน่วยงานดังกล่าวจะเป็นผู้ให้ อนุญาตในการดำเนินการก่อสร้าง ในพื้นที่เขตปลอดภัยการ เดินอากาศ สำหรับพื้นที่อ่อนไหวตามข้อกำหนดด้านความ ปลอดภัยในการเดินอากาศและหลีกเลี่ยงการอนุญาตให้ ก่อสร้างอาคารที่มีความอ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้าน เสียง | - | - |
| 4.3 กรมทำอากาศยานประสานงานกับ องค์กรบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัย ในการเดินอากาศ เนื่องจากเป็นหน่วยงาน เบื้องต้นเกี่ยวกับการอนุญาตด้านสิ่งปลูกสร้าง และจะใกล้ชิดกับกิจกรรมต่างๆ ภายในชุมชน | - ผู้อำนวยการทำอากาศยาน หรือตัวแทน แจ้งเรื่องการใช้ที่ดิน ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในการประชุมระดับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการ เดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขต ปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องมีการประสานงานไปยัง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อขออนุญาต ในการก่อสร้าง | - | - |

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|--|--|--|--|
| <p>5. การกำจัดขยะมูลฝอย</p> <p>5.1 จัดภาชนะเพื่อรวบรวมให้เหมาะสมและเพียงพอ</p> | <ul style="list-style-type: none"> - บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร : จัดให้มีถังขยะที่มีฝาปิดมิดชิดแบบแยกประเภทวางไว้โดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร และทำการรวบรวมขยะจากบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารไปไว้ยังอาคารที่พักขยะ สำหรับให้องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาจัดเก็บ สัปดาห์ละ 2 ครั้ง - บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ : จัดให้มีถังขยะฝาปิดมิดชิด ขนาด 240 ลิตร กระจายทั่วพื้นที่บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และจัดให้มีจุดรวบรวมขยะบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ สำหรับให้องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาจัดเก็บ สัปดาห์ละ 2 ครั้ง - บริเวณลานจอดรถ : จัดให้มีถังขยะฝาปิดมิดชิด ขนาด 240 ลิตร กระจายทั่วพื้นที่บริเวณลานจอดรถยนต์ และทำการรวบรวมขยะจากบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารไปไว้ยังอาคารที่พักขยะ สำหรับให้องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาจัดเก็บ สัปดาห์ละ 2 ครั้ง | - |  <p>ถังขยะภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>  <p>จุดรวมขยะบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</p> |

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|--|---|---|---|
| | | |  <p>ถังขยะบริเวณลานจอดรถยนต์</p> |
| 5.2 ดำเนินการเผาขยะอย่างน้อย 2 ครั้ง/สัปดาห์ | <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีไม่ได้กำจัดขยะโดยวิธีการเผา - การจัดการขยะของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีในปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และลานจอดรถยนต์ ไปไว้ยังอาคารพักขยะ แล้วประสานองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บเพื่อนำไปกำจัดต่อไป โดยจะเข้ามาจัดเก็บสัปดาห์ละ 2 ครั้ง | <ul style="list-style-type: none"> - ควรยกเลิกมาตรการ เนื่องจากปัจจุบันทำอากาศยานให้รถเก็บขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บ |  <p>อาคารที่พักขยะ</p> |

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|--|---|--|------------------|
| 5.3 ทำความสะอาดพื้นที่ทิ้งขยะในปัจจุบัน โดยเก็บรวบรวมขยะและเผา | <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีไม่ได้กำจัดขยะโดยวิธีการเผา - การจัดการขยะของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีในปัจจุบัน มีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และลานจอดรถยนต์ ไปไว้ยังอาคารพักขยะ แล้วประสานองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บเพื่อนำไปกำจัดต่อไป โดยจะเข้ามาจัดเก็บสัปดาห์ละ 2 ครั้ง - เจ้าหน้าที่นำขยะมารวมไว้บริเวณอาคารพักขยะ มีหน้าที่ในการรวบรวมขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และลานจอดรถยนต์ มาไว้ยังอาคารที่พักขยะแล้ว ยังมีหน้าที่คอยดูแลทำความสะอาดบริเวณอาคารที่พักขยะให้เรียบร้อยหลังจากนำขยะมาไว้ และหลังจากการเก็บยังของ อบต.ห้วยเตย | - | - |
| 5.4 สนับสนุนการจำแนกขยะโดยแบ่งประเภทขยะทั่วไปและขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ | - ทำอากาศยานมีเจ้าหน้าที่ดำเนินการคัดแยกขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ออกจากขยะทั่วไป และแยกขยะที่สามารถขายได้ เช่น กระดาษ พลาสติก ขวด หรือโลหะ | - | - |
| 6. ความปลอดภัย 6.1 จัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์และคู่มือให้ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ทราบถึงข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ | - มีการจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณจุดประชาสัมพันธ์ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร | - | - |

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

| เงื่อนไขตามมาตรการ | ผลการปฏิบัติ | ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการและแนวทางแก้ไข | ภาพประกอบมาตรการ |
|--|---|--|------------------|
| 6.2 แจ้งให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดความสูงของอาคารและขอบเขตปลอดภัย | <ul style="list-style-type: none"> - ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน หรือตัวแทน แจ้งเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในการประชุมระดับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องมีการประสานงานไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อขออนุญาตในการก่อสร้าง - จัดทำแผนพบปะประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณจุดประชาสัมพันธ์ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร | - | - |

1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯได้ สำหรับเงื่อนไขที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วนและมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิกของท่าอากาศยาน สรุปไว้ดังตารางที่ 1.4-1

ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน

| สรุปเงื่อนไขมาตรการ | ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน |
|--|--|
| (1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน | |
| <ul style="list-style-type: none"> - หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ และ/หรือมีมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดในด้านเนื้อหาของรายงานที่ได้ให้ความเห็นชอบ ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการให้ความเห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง - ติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมันเพื่อรองรับน้ำทิ้งจากบ้านพักพนักงาน โดยปริมาตรบ่อดักไขมันที่ต้องการมากกว่า 2.0 ลบ.ม. จำนวน 4 บ่อ | <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันท่าอากาศยานมีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร และการขยายลานจอดอากาศยาน ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 - ปัญหา/อุปสรรค : รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณา ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) ผู้ชำนาญการ/หน่วยงานอนุญาตให้ความเห็นชอบ - ไม่มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ แต่เจ้าหน้าที่ที่อาศัยอยู่ในบ้านพักเจ้าหน้าที่จะทำการคัดแยกขยะและเศษอาหารต่างๆ เพื่อลดปริมาณคราบไขมัน เนื่องจากวางระบายน้ำทิ้งบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่จะเชื่อมต่อกับบ่อดักไขมันขนาด 400 ลบ.ม. โดยน้ำในบ่อดักกล่าวไม่มีการระบายออกสู่ภายนอกแต่อย่างใด แต่จะนำมาใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้ภายในโครงการ |
| (2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิก | |
| <ul style="list-style-type: none"> - ช่วงเวลากลางวัน กำหนดเครื่องบินพาณิชย์ขึ้น-ลง ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง โดยเป็นเครื่องบินชนิด B 747-400 จำนวน 3 เที่ยวบิน และ B 737-400 จำนวน 1 เที่ยวบิน | <ul style="list-style-type: none"> - ท่าอากาศยานมีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ 4 สายการบิน ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1) สายการบินไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบิน A320-200 ทำการบินวันละ 6 เที่ยวบิน 2) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ใช้เครื่องบิน B737-800 ทำการบินวันละ 5 เที่ยวบิน 3) สายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ ใช้เครื่องบิน A320 ทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน 4) สายการบินนกแอร์ ใช้เครื่องบิน B737-800 ทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน |

ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)

| สรุปเงื่อนไขมาตรการ | ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - จากข้อมูลเที่ยวบิน พบว่า เครื่องบินพาณิชย์ที่ทำการขึ้น-ลง มีจำนวนไม่เกิน 4 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง และแบบเครื่องบินที่ทำการบินในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็น B737-800 และ A320 - ข้อเสนอแนะ : ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำเครื่องบินชนิดดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านของการลดผลกระทบด้านเสียง และมลพิษอากาศยาน ดังนั้น กรมท่าอากาศยานควรดำเนินการขอปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน |
| <ul style="list-style-type: none"> - ช่วงกลางวัน กำหนดให้เครื่องบินพาณิชย์ชนิด B737-400 ขึ้น-ลง ไม่เกิน 2 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง | <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันท่าอากาศยานไม่มีเที่ยวบินกลางวัน (22.00-07.00 น.) โดยทำการบินในช่วงเวลากลางวันทุกเที่ยวบิน (07.00 น.-22.00 น.) - ข้อเสนอแนะ : ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำเครื่องบินชนิดดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านของการลดผลกระทบด้านเสียง และมลพิษอากาศยาน ดังนั้น กรมท่าอากาศยานควรดำเนินการขอปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน |
| <ul style="list-style-type: none"> - จำกัดเที่ยวบินพาณิชย์เวลากลางวันไม่เกิน 6 เที่ยวบิน | <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันท่าอากาศยานมีเที่ยวบินประมาณจำนวน 14 เที่ยวบิน/วัน ซึ่งทุกเที่ยวบินบินในช่วงเวลากลางวัน (07.00 น.-22.00 น.) ข้อมูล ณ วันที่ เมษายน 2566 - ข้อเสนอแนะ : กรมท่าอากาศยานควรปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานจริง |
| <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการเผาขยะอย่างน้อย 2 ครั้ง/สัปดาห์ | <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีไม่ได้กำจัดขยะโดยวิธีการเผา - การจัดการขยะของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีในปัจจุบัน มีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และลานจอดรถยนต์ ไปไว้ยังอาคารพักขยะ แล้วประสานองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บเพื่อนำไปกำจัดต่อไป โดยจะเข้ามาจัดเก็บสัปดาห์ละ 2 ครั้ง - ควรยกเลิกมาตรการ : เนื่องจากปัจจุบันท่าอากาศยานให้รถเก็บขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บ |

1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

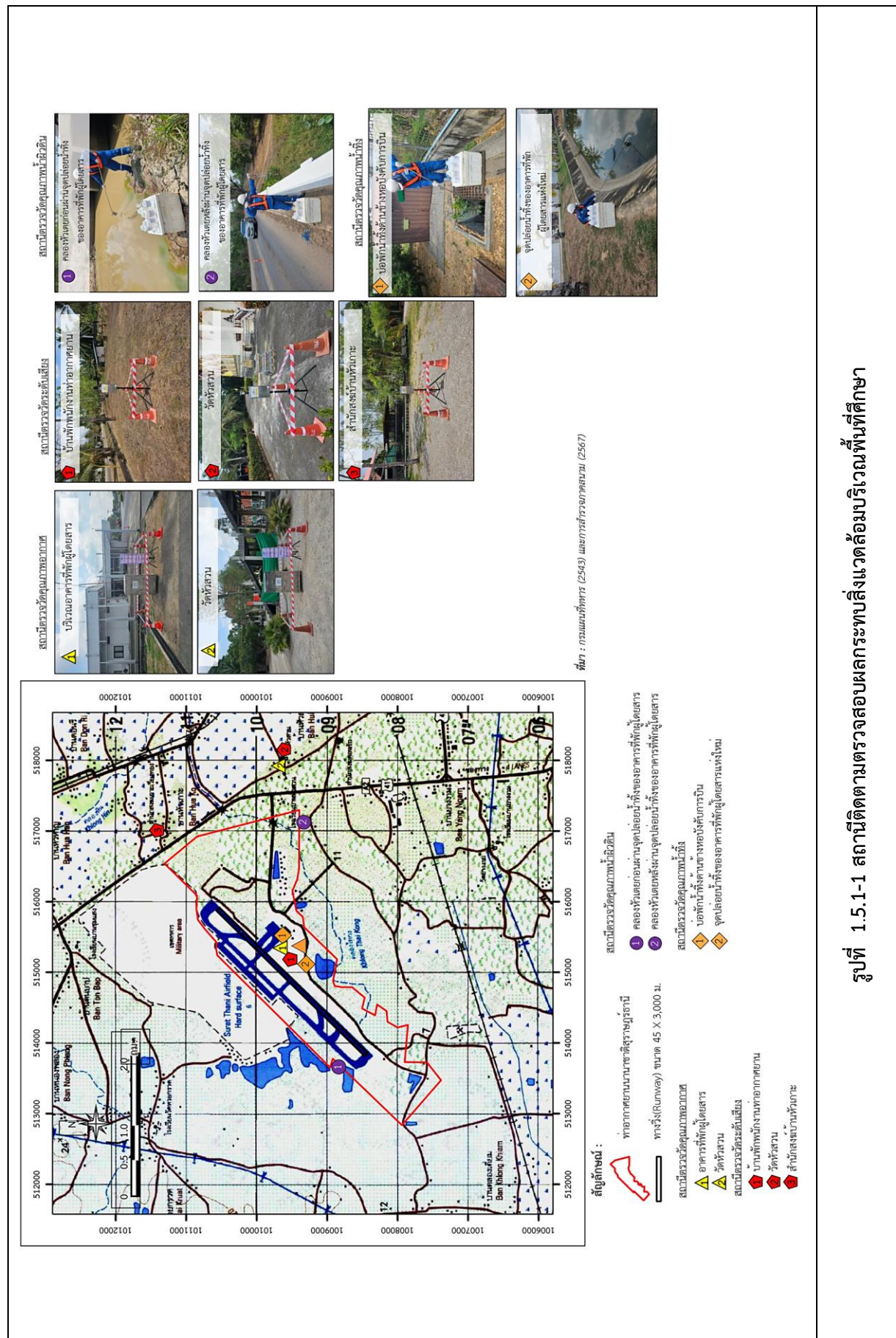
1.5.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบตามที่ระบุไว้ในหนังสือที่ หนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 แสดงดังตารางที่ 1.5.1-1 และรูปที่ 1.5.1-1

ตารางที่ 1.5.1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

| คุณภาพสิ่งแวดล้อม | ดัชนีที่ทำการตรวจวัด | สถานีตรวจวัด | แผนการตรวจวัด |
|--------------------|---|--|------------------------------------|
| 1. คุณภาพอากาศ | - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) | จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - อาคารที่พักผู้โดยสาร - วัดหัวสวน | ตรวจวัด 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน) |
| 2. ระดับเสียง | - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L ₉₀) | จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - บ้านพักพนักงานท่าอากาศยาน - วัดหัวสวน - สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ | ตรวจวัด 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน) |
| 3. คุณภาพน้ำผิวดิน | - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) ,ไนเตรท (NO ₃ -N) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) | จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - คลองห้วยเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำ - ทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร - คลองห้วยเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้ง - ของอาคารที่พักผู้โดยสาร | ตรวจวัด 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน) |
| 4. คุณภาพน้ำทิ้ง | - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) , สารแขวนลอย (SS) - ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settable Solids) - ซัลไฟด์ (Sulfide) - ทีเคเอ็น (TKN) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) | จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - บ่อพักน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการ - บิน - จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พัก - ผู้โดยสารแห่งใหม่ | ตรวจวัด 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน) |
| 5. เศรษฐกิจ-สังคม | - สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน - ผลกระทบ/ภาวะมลพิษสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน - ทัศนคติต่อโครงการ | จำนวน 4 สถานี คือ - บ้านหัวเกาะ - บ้านเกาะกลาง - บ้านยางงาม - บ้านหัวสวน | สำรวจ 1 ครั้ง |

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2540)



1.5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

(1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 26-27 เมษายน 2567 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-1 และรูปที่ 1.5.2-1 (ภาคผนวก ข) โดยมีรายละเอียดดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.733 มก./ลบ.ม. และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.021 มก./ลบ.ม.

วัดหัวสวน พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.584 มก./ลบ.ม. และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.022 มก./ลบ.ม.

เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของทั้ง 2 สถานี มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป และมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ค่ามาตรฐานก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ต้องไม่เกิน 34.2 และ 0.32 มก./ลบ.ม. ตามลำดับ พบว่าค่าที่ตรวจวัดได้ทุกสถานีมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

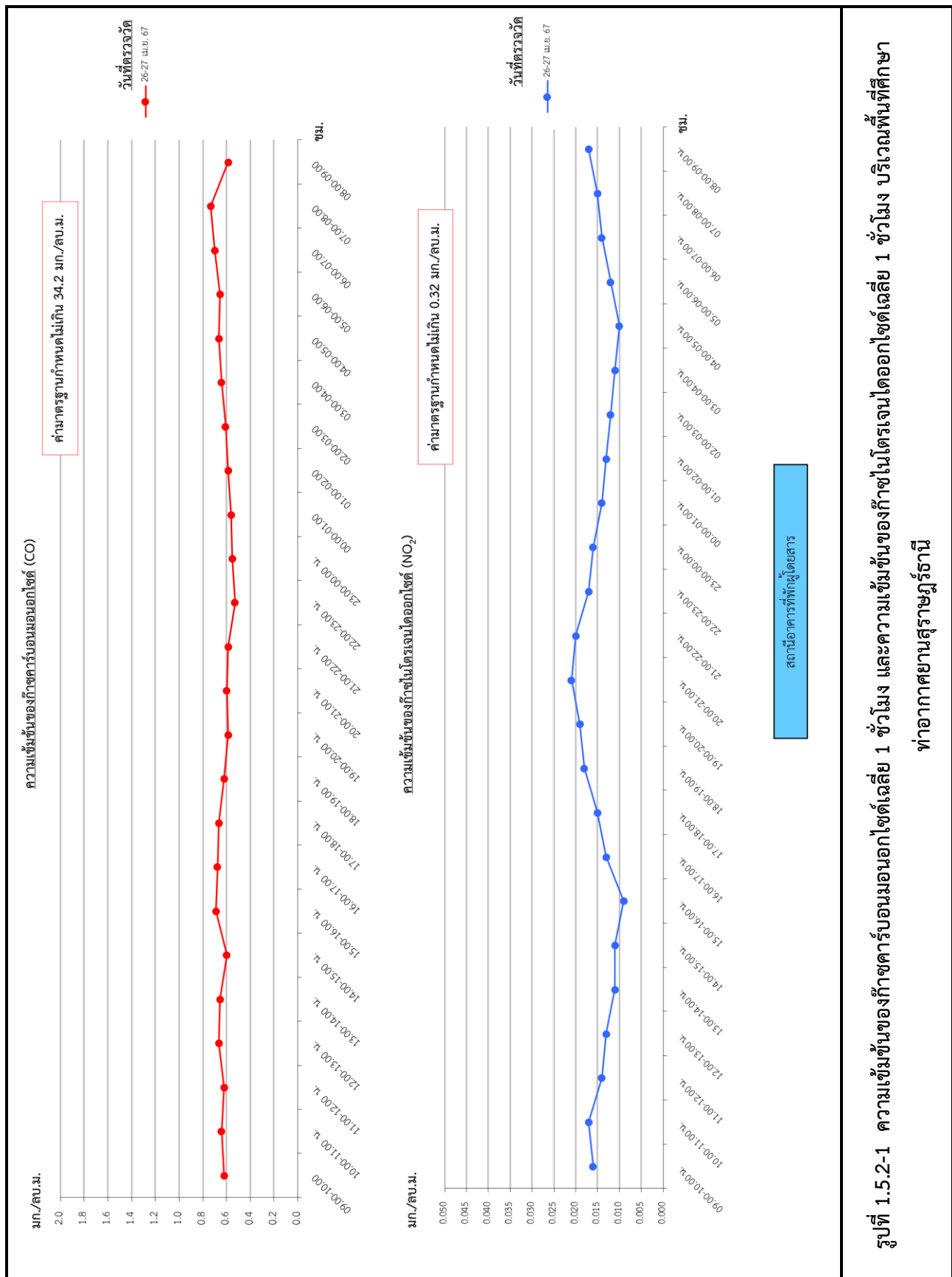
ตารางที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

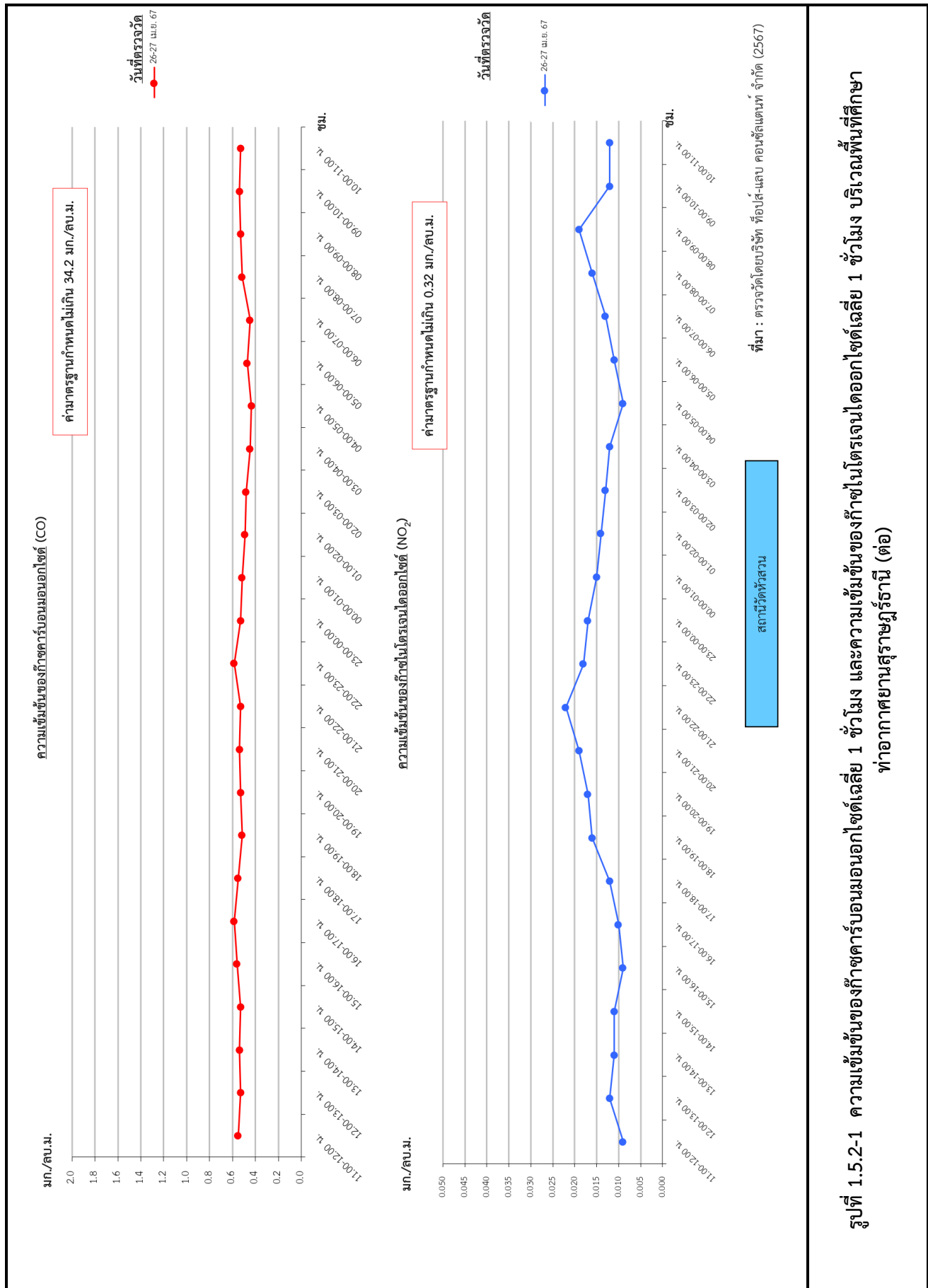
| สถานีตรวจวัด | วันที่ตรวจวัด | ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.) | ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.) |
|----------------------|----------------|--|---|
| อาคารที่พักผู้โดยสาร | 26-27 เม.ย. 67 | 0.733 | 0.021 |
| วัดหัวสวน | 26-27 เม.ย. 67 | 0.584 | 0.022 |
| ค่ามาตรฐาน | | 34.2* | 0.32** |

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

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





**รูปที่ 1.5.2-1 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ศึกษา
ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)**

(2) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 26-27 เมษายน 2567 สรุปผลการตรวจวัด ดังตารางที่ 1.5.2-2 และรูปที่ 1.5.2-2 (ภาคผนวก ข) โดยมีรายละเอียดดังนี้

บ้านพักเจ้าหน้าที่ทำอากาศยาน พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 53.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่า 46.9 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 84.6 เดซิเบล(เอ)

วัดหัวสวน พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 55.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่า 46.9 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 86.0 เดซิเบล(เอ)

สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 55.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่า 46.9 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 86.0 เดซิเบล(เอ)

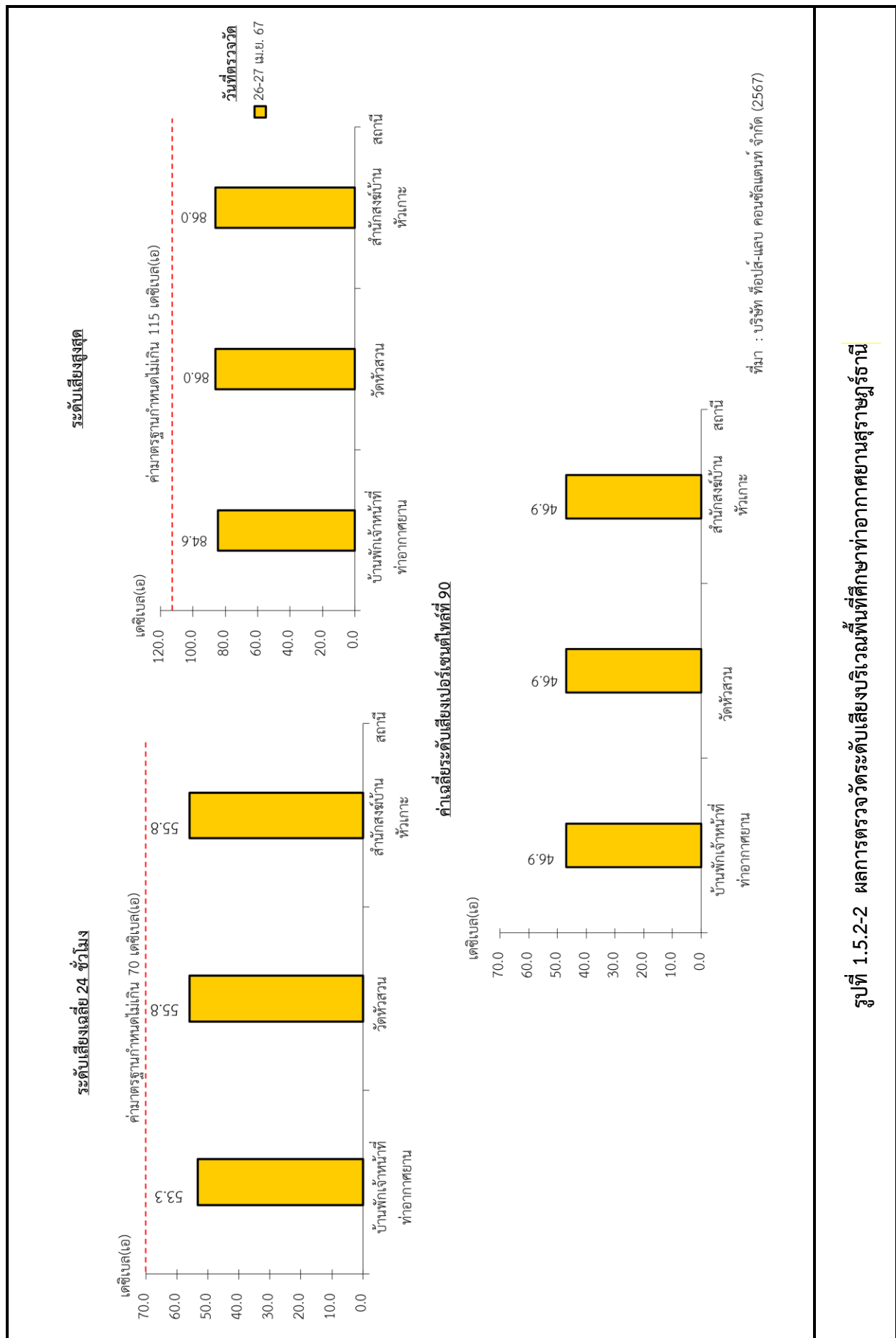
เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดของทั้ง 3 สถานี เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียง โดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

| สถานีตรวจวัด | วันที่ตรวจวัด | ผลการตรวจวัด | | |
|------------------------------|----------------|---|--|-----------------------------------|
| | | ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)] | ระดับเสียง เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)] | ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)] |
| บ้านพักเจ้าหน้าที่ทำอากาศยาน | 26-27 เม.ย. 67 | 53.3 | 46.9 | 84.6 |
| วัดหัวสวน | 26-27 เม.ย. 67 | 55.8 | 46.9 | 86.0 |
| สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ | 26-27 เม.ย. 67 | 55.8 | 46.9 | 86.0 |
| ค่ามาตรฐาน* | | 70 | - | 115 |

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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



(3) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ทำการเก็บตัวอย่างในวันที่ 26 เมษายน 2567 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-3 และรูปที่ 1.5.2-3 (ภาคผนวก ข) โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองหัวเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.1 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 4.6 มก./ล. บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.9 มก./ล. ไนเตรท-ไนโตรเจน มีค่า 1.7 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่ามากกว่า 100 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 540 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองหัวเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.7 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 4.8 มก./ล. บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.5 มก./ล. ไนเตรท-ไนโตรเจน มีค่า 1.0 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่ามากกว่า 100 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินของทั้ง 2 สถานี เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร พบว่า ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดินมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

| สถานีตรวจวัด | วันที่ตรวจวัด | ผลการตรวจวัด | | | | | แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.) |
|--|---------------|------------------|------------------------|-----------------|----------------------------|--------------------------------|--|
| | | ความเป็นกรด-ด่าง | ออกซิเจนละลาย (มก./ล.) | บีโอดี (มก./ล.) | ไนเตรท - ไนโตรเจน (มก./ล.) | ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (มก./ล.) | |
| คลองหัวเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร | 26 เม.ย. 67 | 8.1 | 4.6 | 1.9 | 1.7 | >100 | 540 |
| คลองหัวเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร | 26 เม.ย. 67 | 7.7 | 4.8 | 1.5 | 1.0 | >100 | 920 |
| ค่ามาตรฐาน* | ประเภท 1 | ๘' | ๘' | ๘' | ๘' | - | ๘' |
| | ประเภท 2 | 5-9 | ≥6.0 | ≤1.5 | ≤5.0 | - | ≤1,000 |
| | ประเภท 3 | 5-9 | ≥4.0 | ≤2.0 | ≤5.0 | - | ≤4,000 |
| | ประเภท 4 | 5-9 | ≥2.0 | ≤4.0 | ≤5.0 | - | - |
| | ประเภท 5 | - | - | - | - | - | - |

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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

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

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

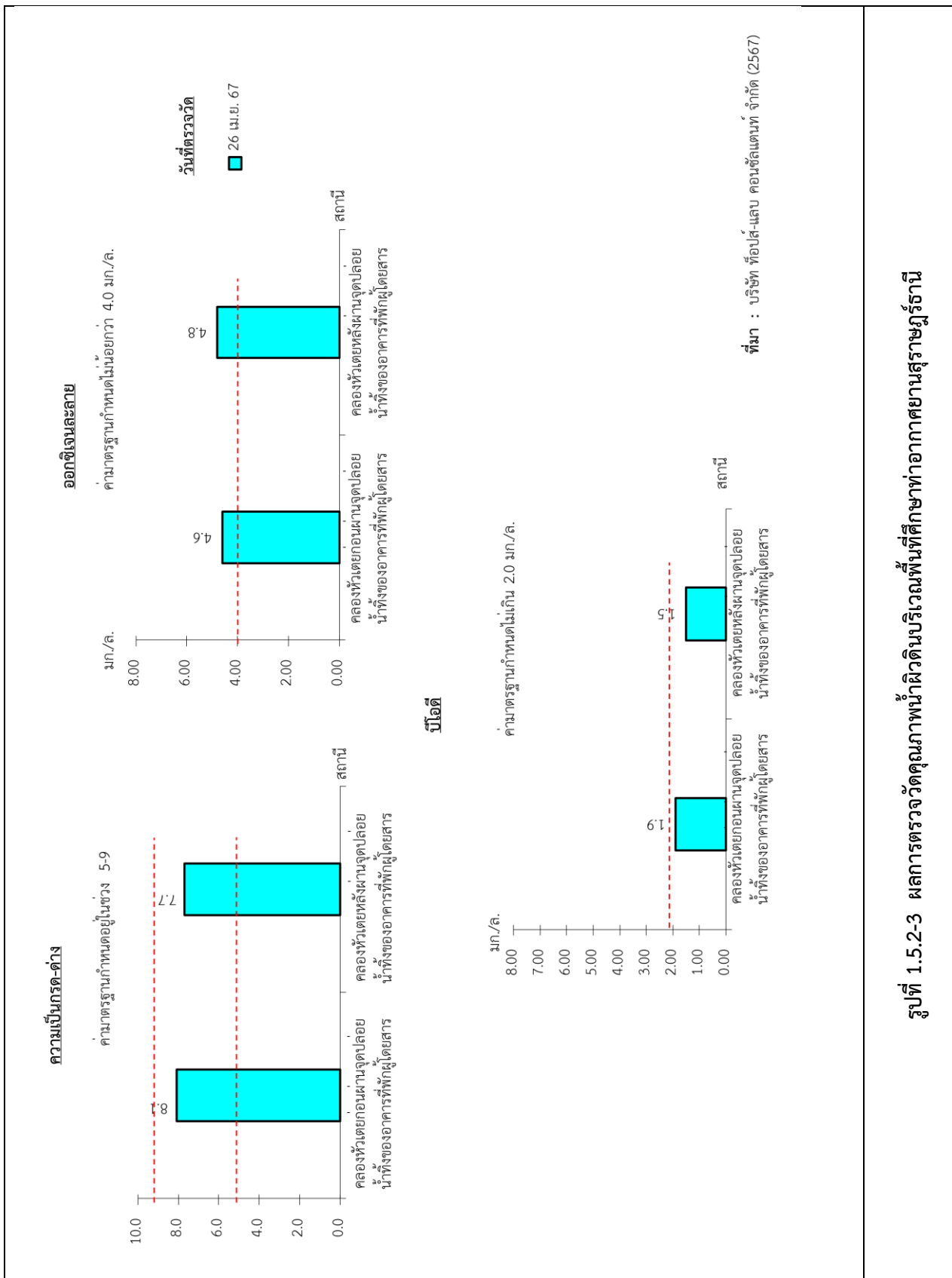
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

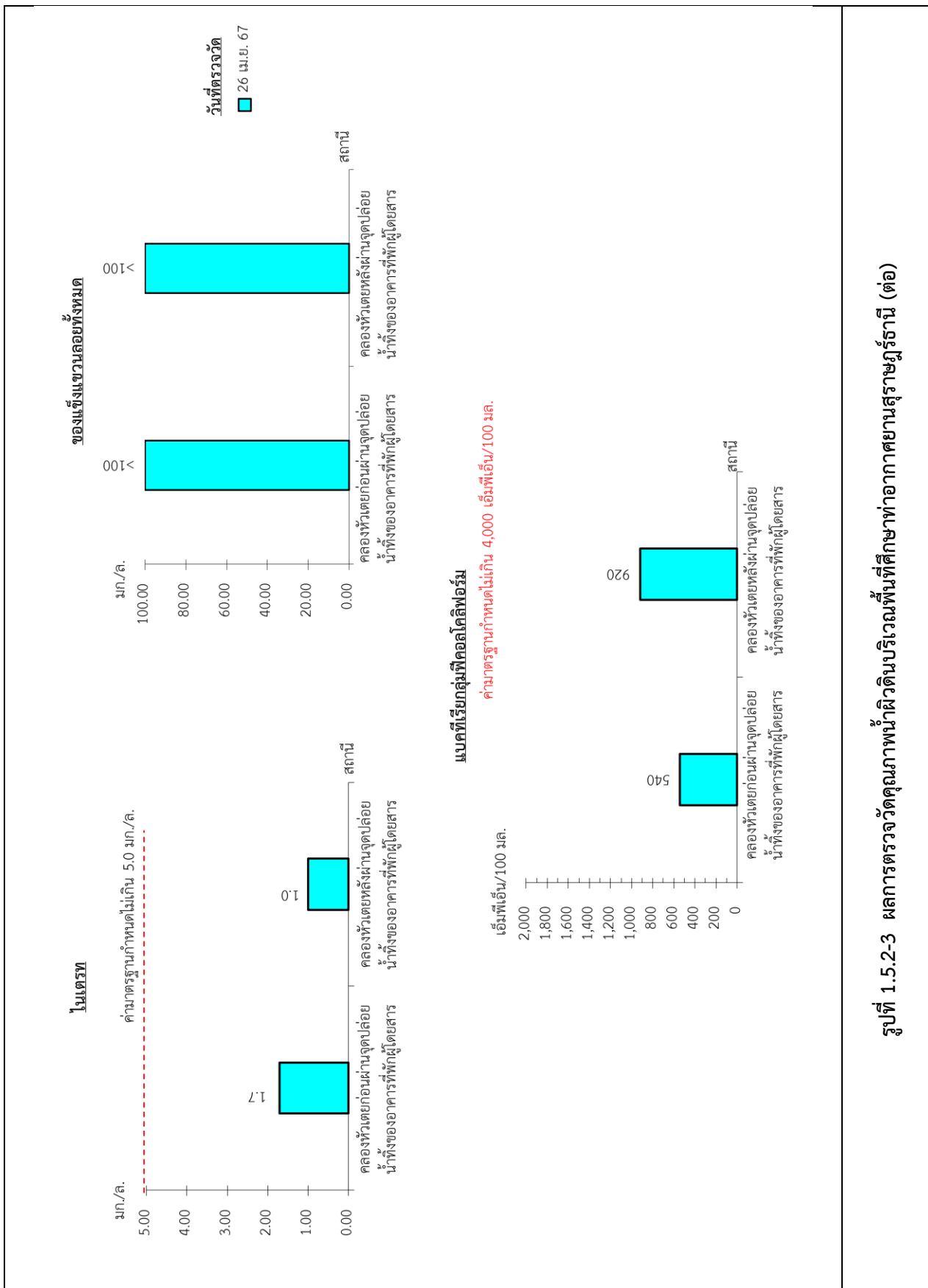
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า > หมายถึง มีค่ามากกว่า





(4) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ทำการเก็บตัวอย่างในวันที่ 26 เมษายน 2567 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-4 และรูปที่ 1.5.2-4 (ภาคผนวก ข) โดยมีรายละเอียดดังนี้

จุดที่ 1 บ่อพักน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการบิน พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 8.4 บีโอดีเท่ากับ 4.8 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมดเท่ากับ 12 มก./ล. ของแข็งละลายทั้งหมดเท่ากับ 213 มก./ล. ปริมาณซิลิไซด์เท่ากับ 0.73 มก./ล. ทีเคเอ็นเท่ากับ 16.10 มก./ล. น้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล. และของแข็งจมตัวเท่ากับ 0.2 มก./ล.

จุดที่ 2 จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 8.1 บีโอดีเท่ากับ 10.2 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมดเท่ากับ 6 มก./ล. ของแข็งละลายทั้งหมดเท่ากับ 166 มก./ล. ปริมาณซิลิไซด์เท่ากับ 0.47 มก./ล. ทีเคเอ็นเท่ากับ 29.68 มก./ล. น้ำมันและไขมันน้อยกว่า 1 มก./ล. และของแข็งจมตัวเท่ากับ 0.5 มก./ล.

อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี มีพื้นที่ 14,196 ตร.ม. จัดเป็นอาคารประเภท ข อาคารที่ทำการของทางราชการที่มีพื้นที่ใช้สอยตั้งแต่ 10,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 55,000 ตร.ม. เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งของทั้ง 2 สถานี มาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า ดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

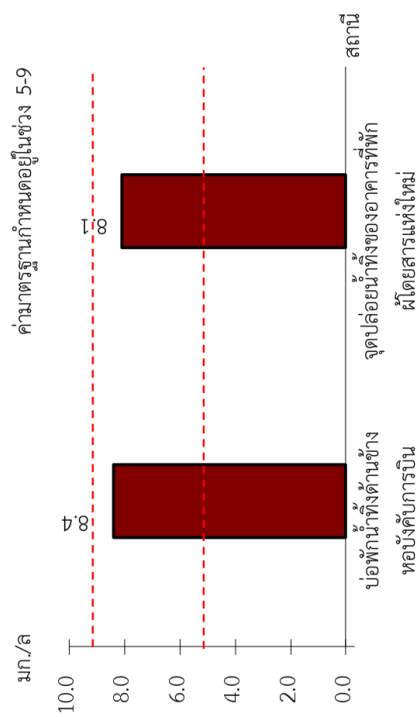
ตารางที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

| สถานีตรวจวัด | วันที่ตรวจวัด | ผลการตรวจวัด | | | | | | | |
|--|---------------|------------------|-----------------|--------------------------------|------------------------------|------------------|-------------------|-------------------------|-----------------------|
| | | ความเป็นกรด-ด่าง | บีโอดี (มก./ล.) | ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (มก./ล.) | ของแข็งละลายทั้งหมด (มก./ล.) | ซัลไฟด์ (มก./ล.) | ทีเคเอ็น (มก./ล.) | น้ำมันและไขมัน (มก./ล.) | ของแข็งจมน้ำ (มก./ล.) |
| บ่อกักน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการบิน | 26 เม.ย. 67 | 8.4 | 4.8 | 12 | 213 | 0.73 | 16.10 | 1 | 0.2 |
| จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ | 26 เม.ย. 67 | 8.1 | 10.2 | 6 | 166 | 0.47 | 29.68 | <1 | 0.5 |
| ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข * | | 5-9 | ≤30 | ≤40 | ≤500 | ≤1.0 | ≤35 | ≤20 | ≤5 |

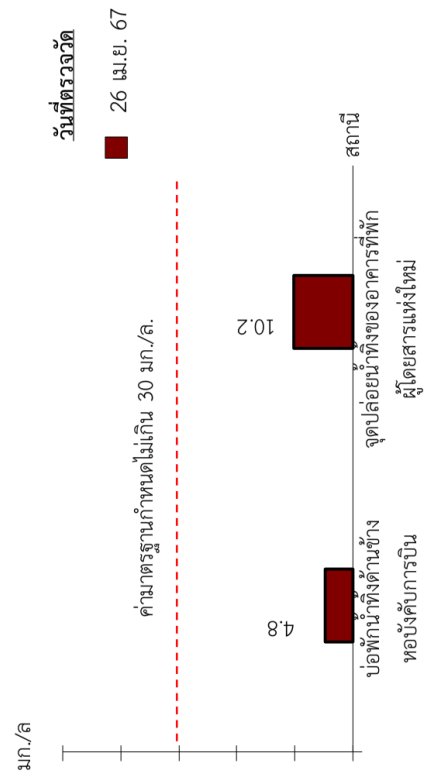
ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอพี-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาดลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 (ประเภท ข)
≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≤ หมายถึง มีค่าน้อยกว่า
Detection limit น้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล. และของแข็งจมน้ำเท่ากับ 0.1 มก./ล.

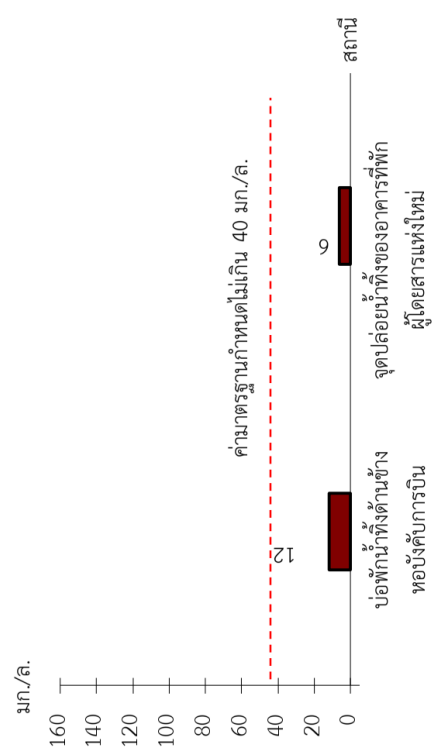
ความเป็นกรด-ด่าง



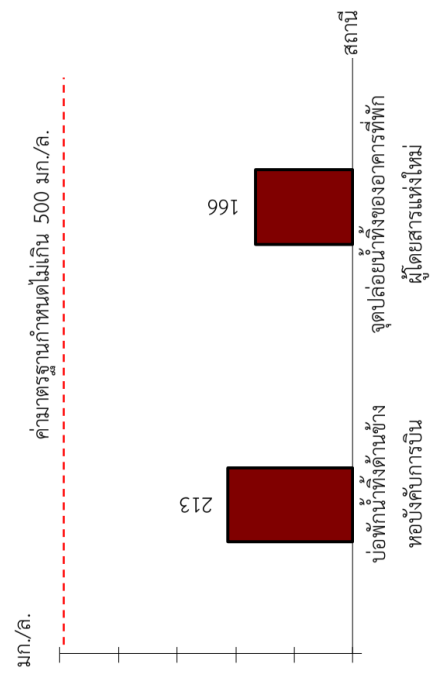
บีโอดี



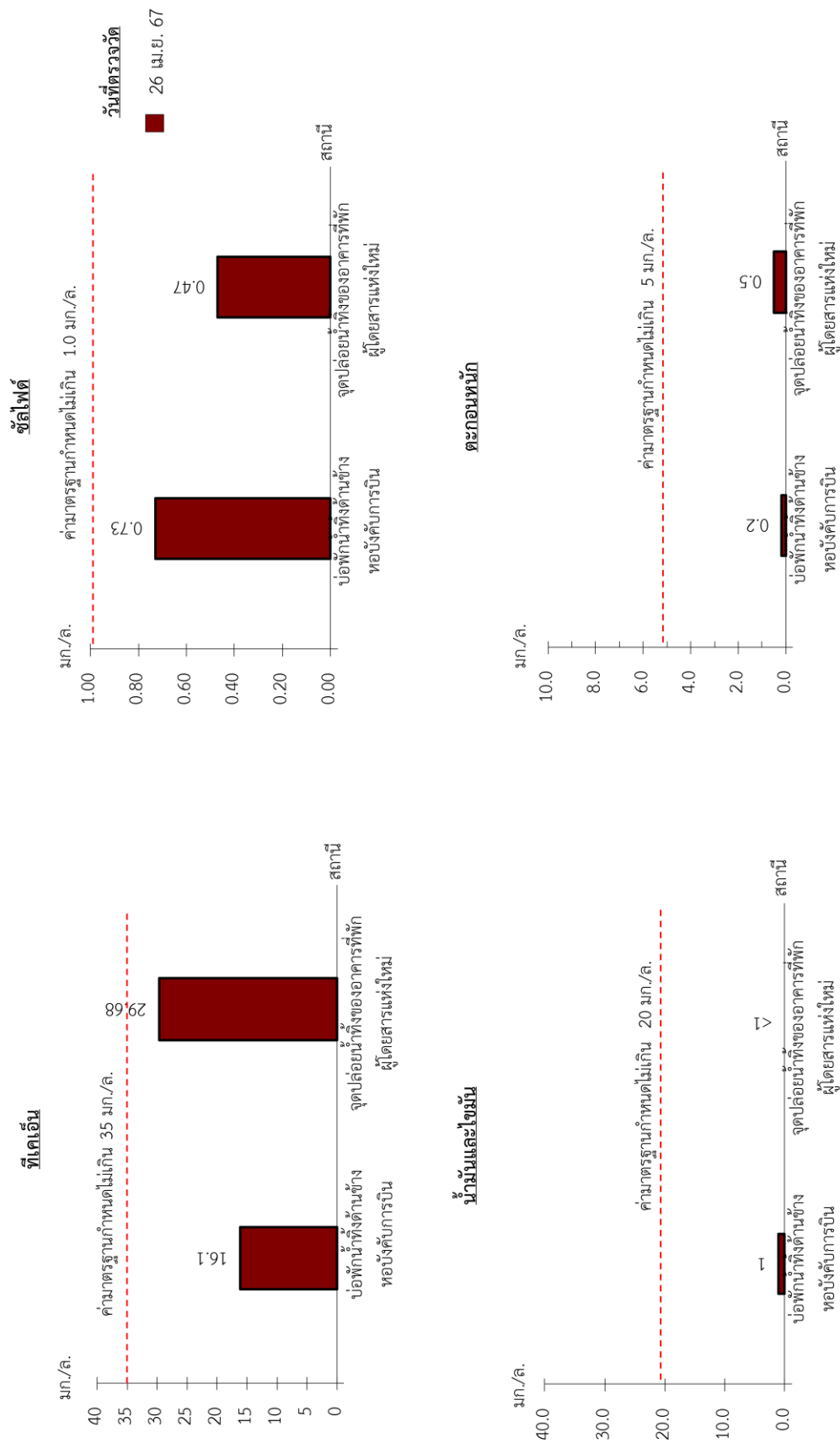
สารแขวนลอย



ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด



รูปที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี



ที่มา : บริษัท ทيوبัส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

รูปที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

(1) คุณภาพอากาศ

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในปี 2562-2566 รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน 2567 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตาม มาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2566) ดังตารางที่ 1.6-1 และรูปที่ 1.6-1 พบว่า ผลการตรวจวัดที่ผ่านมาของทั้ง 2 สถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2562-2567

| สถานีตรวจวัด | วันที่ตรวจวัด | ผลการตรวจวัด | |
|--------------------------------|------------------------|---|---|
| | | ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ * (มก./ลบ.ม.) | ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ ** (มก./ลบ.ม.) |
| บริเวณอาคาร ที่พักผู้โดยสาร | มิ.ย. 62 ^{1/} | 1.832 | 0.005 |
| | ต.ค. 62 ^{1/} | 1.145 | 0.027 |
| | ก.ค. 63 ^{1/} | 2.63 | 0.079 |
| | พ.ย. 63 ^{1/} | 20.3 | 0.225 |
| | พ.ค. 64 ^{1/} | 0.3894 | 0.0305 |
| | ก.ย. 64 ^{1/} | 0.4123 | 0.0252 |
| | มี.ค. 65 ^{1/} | 0.6184 | 0.0243 |
| | ส.ค. 65 ^{1/} | 0.6528 | 0.0192 |
| | มี.ค. 66 ^{1/} | 0.6184 | 0.0190 |
| | ส.ค. 66 ^{1/} | 0.675 | 0.020 |
| วัดหัวสวน | เม.ย. 67 ^{2/} | 0.733 | 0.021 |
| | มิ.ย. 62 ^{1/} | 0.573 | 0.014 |
| | ต.ค. 62 ^{1/} | 2.290 | 0.027 |
| | พ.ค. 64 ^{1/} | 0.3665 | 0.0293 |
| | ก.ย. 64 ^{1/} | 0.3665 | 0.0256 |
| | มี.ค. 65 ^{1/} | 0.6871 | 0.0211 |
| | ส.ค. 65 ^{1/} | 0.5382 | 0.0199 |
| | มี.ค. 66 ^{1/} | 0.5840 | 0.0190 |
| | ส.ค. 66 ^{1/} | 0.538 | 0.018 |
| ค่ามาตรฐาน | | 34.2*** | 0.32**** |

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

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

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

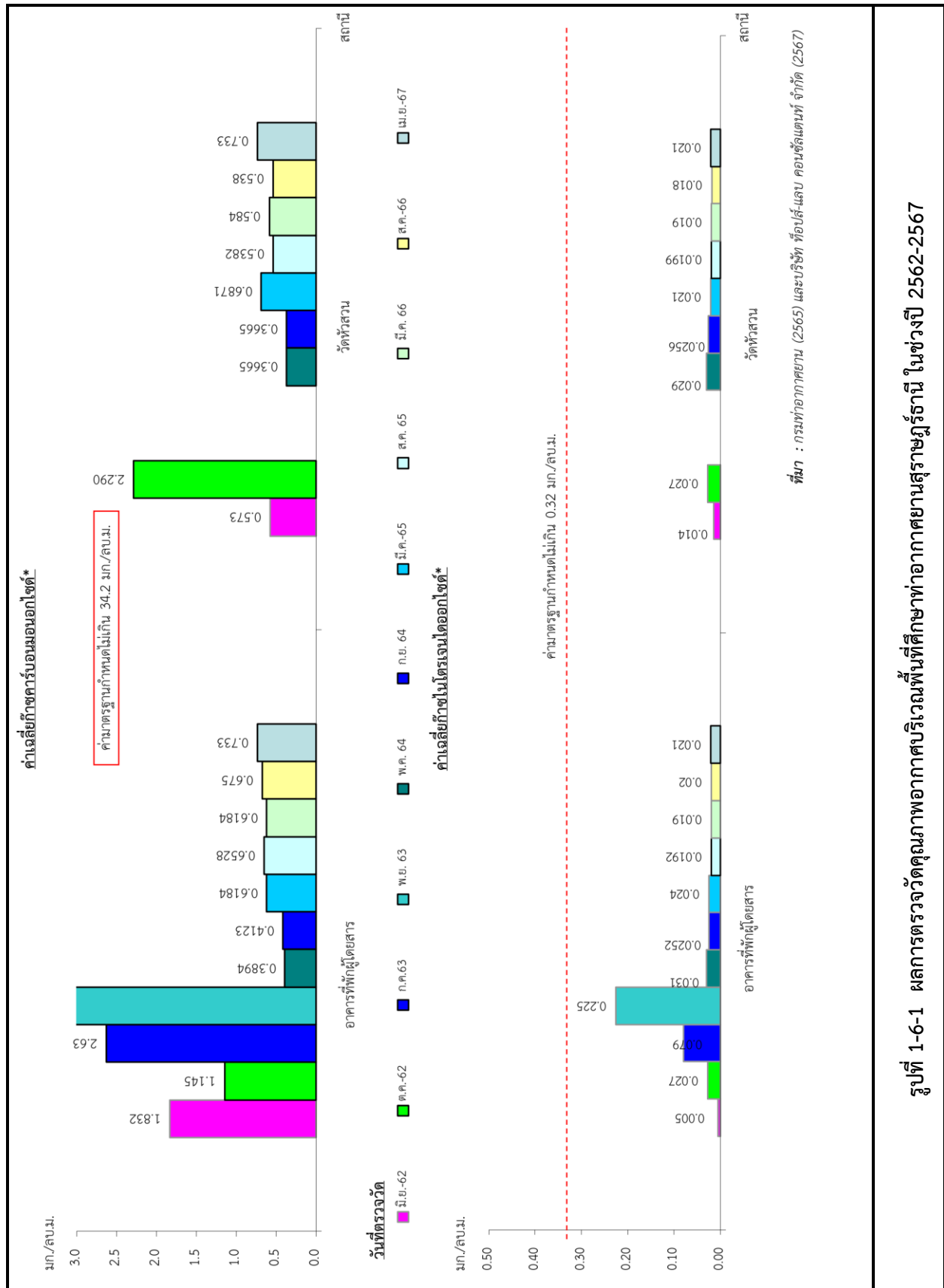
** ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

(2) ระดับเสียง

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

(3) คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในปี 2562-2566 รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน 2567 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ปี 2566 ดังตารางที่ 1.6-3 และรูปที่ 1.6-3 พบว่าคุณภาพน้ำโดยส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน น้ำผิวดินประเภท 3 ยกเว้นในปี 2562-2563 ค่าออกซิเจนละลายมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด



ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2562-2567

| สถานีตรวจวัด | วันที่ตรวจวัด | ผลการตรวจวัด | | |
|----------------------------------|------------------------|--|--|-----------------------------------|
| | | ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)] | ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)] | ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)] |
| บ้านพักเจ้าหน้าที่ ทำอากาศยาน | มิ.ย. 62 ^{1/} | 66.5 | 41.6-65.5 | 119.3 |
| | ต.ค. 62 ^{1/} | 64.6 | 44.7-61.9 | 96.4 |
| | ก.ค. 63 ^{1/} | 62.2 | - | 99.1 |
| | พ.ย. 63 ^{1/} | 64.5 | - | 104.2 |
| | พ.ค. 64 ^{1/} | 57.3 | 48.6 | 92.6 |
| | ก.ย. 64 ^{1/} | 50.4 | 41.1 | 90.3 |
| | มี.ค. 65 ^{1/} | 53.2 | 46.5 | 89.1 |
| | ส.ค. 65 ^{1/} | 49.0 | 42.8 | 80.2 |
| | มี.ค. 66 ^{1/} | 50.9 | 44.2 | 77.4 |
| | ส.ค. 66 ^{1/} | 53.2 | 41.3 | 95.5 |
| | เม.ย. 67 ^{2/} | 53.3 | 46.9 | 84.6 |
| วัดหัวสวน | มิ.ย. 62 ^{1/} | 52.6 | 39.7-50.3 | 78.7 |
| | ต.ค. 62 ^{1/} | 50.7 | 39.6-46.6 | 85.5 |
| | ก.ค. 63 ^{1/} | 60.8 | - | 110.0 |
| | พ.ย. 63 ^{1/} | 68.9 | - | 93.9 |
| | พ.ค. 64 ^{1/} | 54.0 | 44.4 | 93.9 |
| | ก.ย. 64 ^{1/} | 42.5 | 35.4 | 89.9 |
| | มี.ค. 65 ^{1/} | 58.6 | 50.1 | 90.2 |
| | ส.ค. 65 ^{1/} | 51.5 | 43.1 | 77.6 |
| | มี.ค. 66 ^{1/} | 46.8 | 40.1 | 71.2 |
| | ส.ค. 66 ^{1/} | 50.8 | 42.4 | 80.6 |
| | เม.ย. 67 ^{2/} | 55.8 | 46.9 | 86.0 |

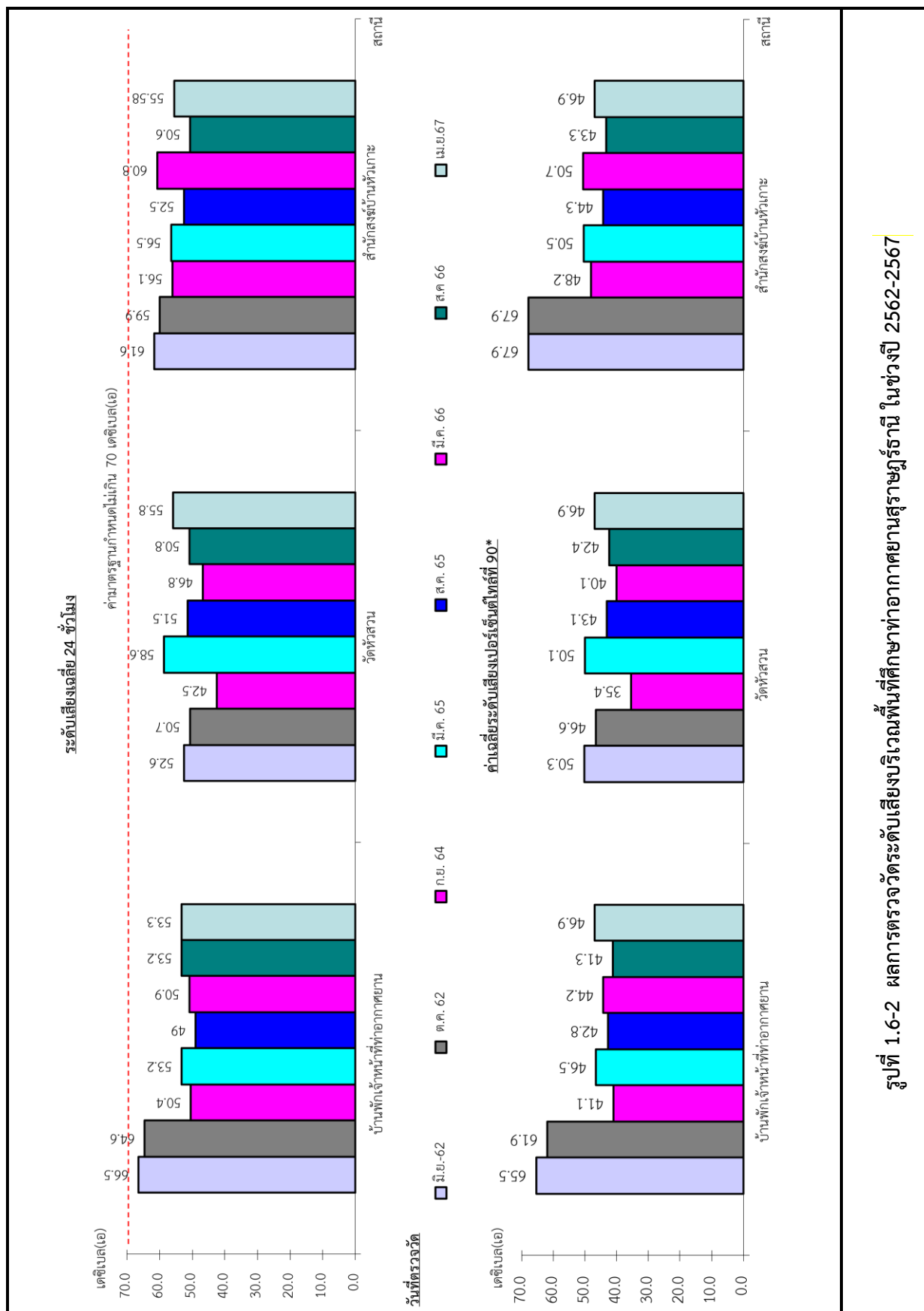
ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2566-2567 (ต่อ)

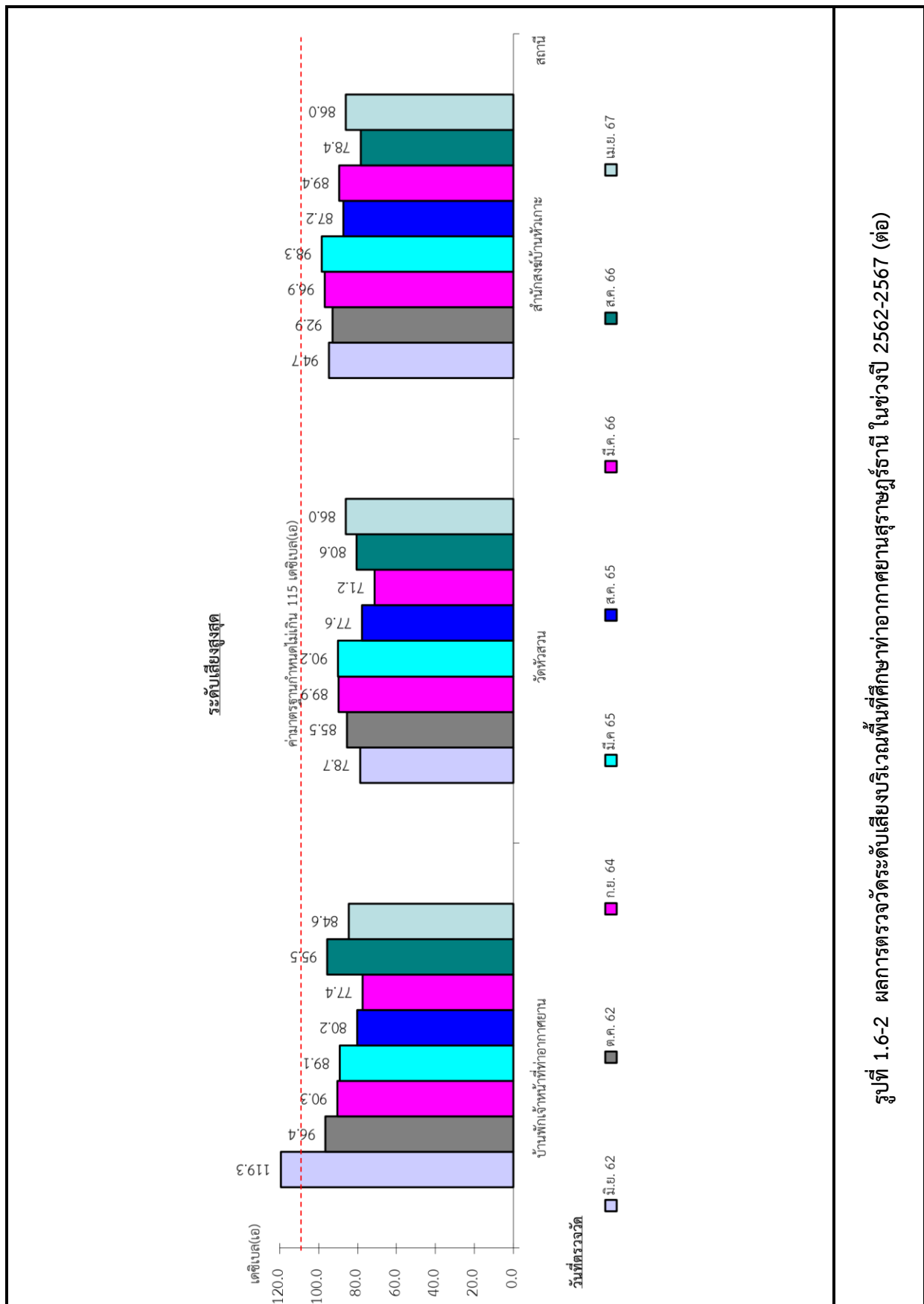
| สถานีตรวจวัด | วันที่ตรวจวัด | ผลการตรวจวัด | | |
|----------------------|------------------------|--|--|-----------------------------------|
| | | ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)] | ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)] | ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)] |
| สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ | มิ.ย. 62 ^{1/} | 61.6 | 45.7-67.9 | 94.7 |
| | ต.ค. 62 ^{1/} | 59.9 | 44.0-67.9 | 92.9 |
| | ก.ค. 63 ^{1/} | 60.8 | - | 90.9 |
| | พ.ย. 63 ^{1/} | 60.2 | - | 99.8 |
| | พ.ค. 64 ^{1/} | 52.3 | 42.8 | 89.7 |
| | ก.ย. 64 ^{1/} | 56.1 | 48.2 | 96.9 |
| | มี.ค. 65 ^{1/} | 56.5 | 50.5 | 98.3 |
| | ส.ค. 65 ^{1/} | 52.5 | 44.3 | 87.2 |
| | มี.ค. 66 ^{1/} | 60.8 | 50.7 | 89.4 |
| | ส.ค. 66 ^{1/} | 50.6 | 43.3 | 78.4 |
| | เม.ย. 67 ^{2/} | 55.8 | 46.9 | 86.0 |
| ค่ามาตรฐาน * | | 70 | - | 115 |

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

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

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





ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2562--2567

| สถานีตรวจวัด | เดือน/ปี ที่ตรวจวัด | ผลการตรวจวัด | | | | | | |
|--|------------------------|----------------------|---------------------------|--------------------|--------------------|------------------------------|----------------------------|--|
| | | ความเป็นกรด- ด่าง | ออกซิเจนละลาย (มก./ล.) | บีโอดี (มก./ล.) | ไนเตรท (มก./ล.) | ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.) | น้ำมันและไขมัน (มก./ล.) | แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.) |
| คลองห้วยเตยก่อนไหลผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้ง ของอาคารที่พักผู้โดยสาร | มิ.ย.62 ^{1/} | 5.96 | 3.1 | 1 | 0.20 | 11.4 | - | <1.8 |
| | ต.ค.62 ^{1/} | 6.53 | 6.0 | 2 | 0.12 | 9.3 | - | 790 |
| | ก.ค.63 ^{1/} | 3.7 | 1 | 1 | 0.07 | <5.0 | <1 | 27 |
| | พ.ย.63 ^{1/} | 6.5 | 4.5 | 0.2 | 61 | 11.9 | 1 | 0.07 |
| | พ.ค.64 ^{1/} | 6.1 | 7.0 | 1.6 | 2.1 | 12 | <1 | 130 |
| | ก.ย. 64 ^{1//} | 6.7 | 6.6 | 1.9 | 4.5 | 79 | - | 280 |
| | มี.ค. 65 ^{1/} | 6.6 | 5.4 | 2 | 2.2 | 12 | - | 480 |
| | ส.ค. 65 ^{1/} | 6.7 | 7.1 | 1.8 | <0.1 | 19 | - | 1,600 |
| | มี.ค. 66 ^{1/} | 7.1 | 5.8 | 2.6 | 2.6 | 29 | - | 920 |
| | ส.ค. 66 ^{1/} | 8.0 | 3.6 | 2.9 | 7.5 | 90 | - | 920 |
| คลองห้วยเตยหลังไหลผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้ง ของอาคารที่พักผู้โดยสาร | เม.ย. 67 ^{2/} | 8.1 | 4.6 | 1.9 | 1.7 | >100 | - | 540 |
| | มิ.ย.62 ^{1/} | 6.8 | 4.61 | 2.0 | 0.07 | 423.0 | - | 170 |
| | ต.ค.62 ^{1/} | 5.87 | 3.4 | 1 | 0.09 | 15.9 | - | <1.8 |
| | ก.ค.63 ^{1/} | 5.81 | 2.9 | 6 | 0.06 | 39.0 | - | 17 |
| | พ.ย.63 ^{1/} | 5.3 | 3 | 1 | 0.09 | 11.6 | 2 | 17 |
| | พ.ค.64 ^{1/} | 6.4 | 4.5 | 0.2 | 130 | 52.9 | 1 | 0.06 |
| | ก.ย. 64 ^{1//} | 6.5 | 4.4 | 3.9 | 1.6 | <5 | - | 180 |
| | มี.ค. 65 ^{1/} | 6.9 | 5.5 | 1.9 | 3.7 | 28 | - | 480 |
| | ส.ค. 65 ^{1/} | 6.6 | 7.6 | 1.2 | <0.1 | 16 | - | 920 |
| | มี.ค. 66 ^{2/} | 6.9 | 5.6 | 2.8 | 2.8 | 37 | - | 1,600 |

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2562—2567 (ต่อ)

| สถานีตรวจวัด | เดือน/ปี ที่ตรวจวัด | ผลการตรวจวัด | | | | | | |
|--|------------------------|----------------------|---------------------------|--------------------|--------------------|------------------------------|----------------------------|--|
| | | ความเป็นกรด- ด่าง | ออกซิเจนละลาย (มก./ล.) | บีโอดี (มก./ล.) | ไนเตรท (มก./ล.) | ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.) | น้ำมันและไขมัน (มก./ล.) | แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.) |
| คลองห้วยเตยหลังไหลผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้ง ของอาคารที่พักผู้โดยสาร | ส.ค. 66 ^{1/} | 7.4 | 5.4 | 1.7 | 1.2 | 12 | - | 540 |
| | เม.ย. 67 ^{2/} | 7.7 | 4.8 | 1.5 | 1.0 | >100 | - | 920 |
| ค่ามาตรฐาน* | ประเภท 1 | ๘' | ๘' | ๘' | ๘' | - | - | ๘' |
| | ประเภท 2 | 5-9 | ≥6.0 | ≤1.5 | ≤5.0 | - | - | ≤1,000 |
| | ประเภท 3 | 5-9 | ≥4.0 | ≤2.0 | ≤5.0 | - | - | ≤4,000 |
| | ประเภท 4 | 5-9 | ≥2.0 | ≤4.0 | ≤5.0 | - | - | - |
| | ประเภท 5 | - | - | - | - | - | - | - |

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

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

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

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

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

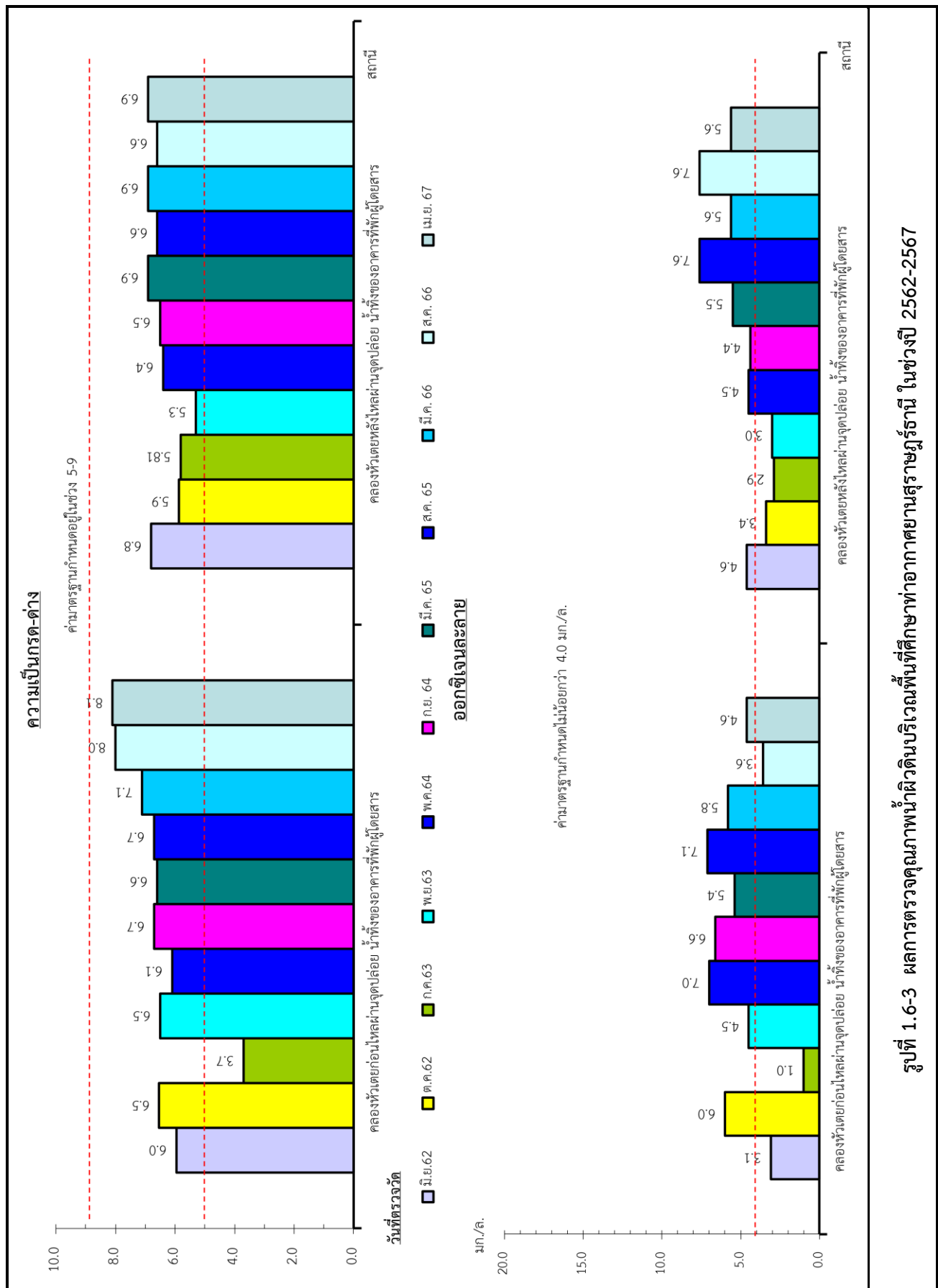
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

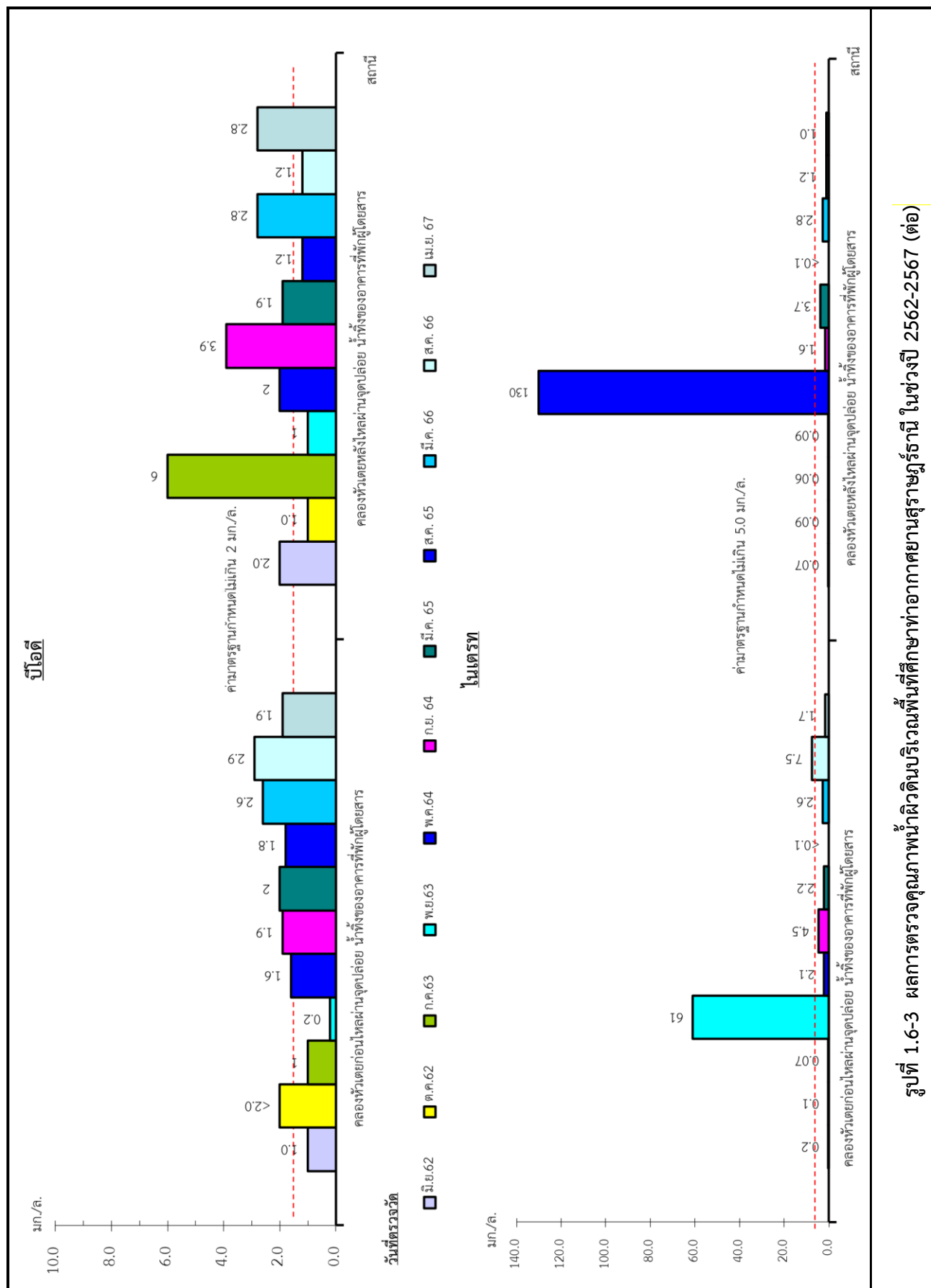
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

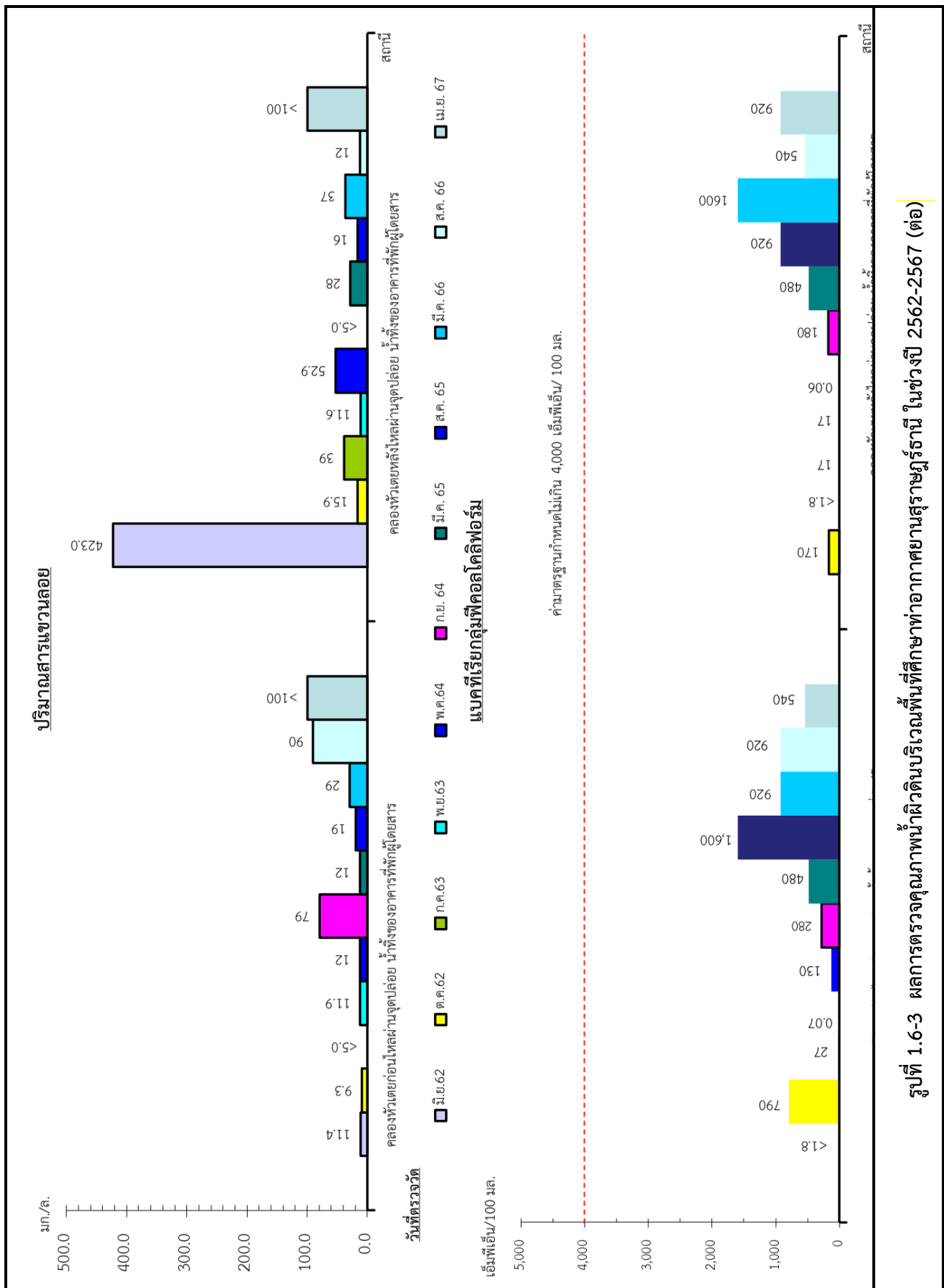
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิมาตรฐานตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

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







(4) คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ในปี 2562, 2564-2566 รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน 2567 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ปี 2566 ดังตารางที่ 1.6-4 และรูปที่ 1.6-4 พบว่าคุณภาพน้ำส่วนใหญ่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข ยกเว้น ในปี 2562 จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่มีค่าบีโอดี สารแขวนลอย ตะกอนหนัก และทีเคเอ็น ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้ง อาคารประเภท ข และบริเวณบ่อพักน้ำทิ้ง ด้านข้างหอบังคับการบินในปี 2562 มีค่าบีโอดีไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข และในปี 2567 พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

(5) คุณภาพน้ำใช้

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ในปี 2544, 2550, 2555, 2557, 2559 2561-2562 และ 2564 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ปี 2566 ดังตารางที่ 1.6-5 และรูปที่ 1.6-5 โดยน้ำใช้เป็นน้ำจากบ่อบาดาล พบว่าผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2562-2567

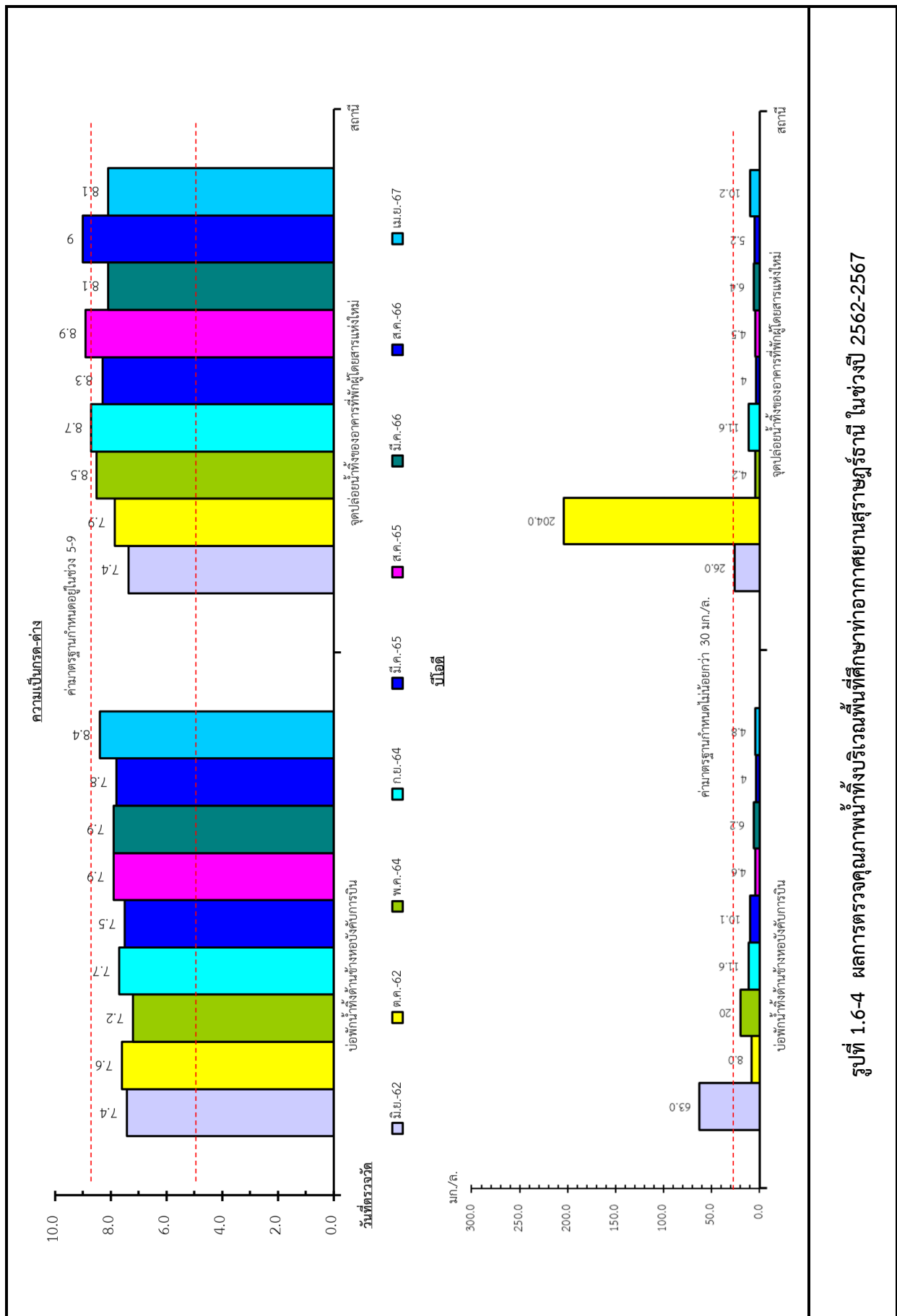
| สถานีตรวจวัด | เดือน/ปี ที่ตรวจวัด | ผลการตรวจวัด | | | | | | | |
|--|-------------------------|----------------------|--------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------|---------------------|----------------------|----------------------------|
| | | ความเป็น กรด-ด่าง | บีโอดี (มก./ล.) | สารแขวนลอย (มก./ล.) | สารที่ละลายได้ทั้งหมด (มก./ล.) | ตะกอนหนัก (มก./ล.) | ซิลิเฟต (มก./ล.) | ทีเคเอ็น (มก./ล.) | น้ำมันและไขมัน (มก./ล.) |
| บ่อพักน้ำทั้ง ด้านข้างหอบังคับการบิน | มิ.ย.62 ^{1/} | 7.42 | 63 | 18.8 | 358 | 0.2 | 0.6 | 82 | 2 |
| | ต.ค.62 ^{1/} | 7.60 | 8 | 5.3 | 212 | 0.4 | 0.3 | 7.5 | 1 |
| | พ.ค.64 ^{1/} | 7.2 | 20 | 38 | 438 | ND | 0.58 | 29.68 | 2 |
| | ก.ย. 64 ^{1/} | 7.7 | 11.6 | 5 | 184 | 0.05 | 1.17 | <1 | <0.1 |
| | มี.ค. 65 ^{1//} | 7.5 | 10.1 | 8 | 209 | <0.1 | 0.08 | 0.45 | <1 |
| | ส.ค. 65 ^{1/} | 7.9 | 4.6 | 12 | 199 | 0.32 | 0.67 | <1.0 | <0.1 |
| | มี.ค. 66 ^{1/} | 7.9 | 6.2 | 20 | 219 | 0.4 | 0.4 | 0.7 | 1 |
| | ส.ค. 66 ^{1/} | 7.8 | 4.0 | 9 | 125 | <0.1 | 0.07 | 0.50 | <1 |
| | เม.ย. 67 ^{2/} | 8.4 | 4.8 | 12 | 213 | 0.2 | 0.73 | 16.10 | 1 |
| จุดปล่อยน้ำทั้ง ของอาคารที่พักผู้โดยสาร แห่งใหม่ | มิ.ย.62 ^{1/} | 7.37 | 26 | <5.0 | 362 | 0.6 | 0.1 | 7.3 | 2 |
| | ต.ค.62 ^{1/} | 7.86 | 204 | 52.1 | 465 | 1.6 | 1.1 | 151 | 10 |
| | พ.ค.64 ^{1/} | 8.5 | 4.2 | <5.0 | <100 | ND | 0.11 | 0.56 | <1 |
| | ก.ย. 64 ^{1/} | 8.7 | 11.6 | <5.0 | <100 | 0.11 | 0.98 | ND | <0.1 |
| | มี.ค. 65 ^{1//} | 8.3 | 4 | <5.0 | 101 | <0.1 | 0.28 | 0.22 | <1 |
| | ส.ค. 65 ^{1/} | 8.9 | 4.5 | <5.0 | 125 | 0.25 | 0.45 | <1.0 | <0.1 |
| | มี.ค. 66 ^{1/} | 8.1 | 6.4 | 6.0 | 166 | <0.1 | 0.6 | 0.62 | <1 |
| | ส.ค. 66 ^{1/} | 9.0 | 5.2 | <5.0 | 104 | <0.1 | 0.07 | 0.73 | <1 |
| | เม.ย. 67 ^{2/} | 8.1 | 10.2 | 6 | 166 | 0.5 | 0.47 | 29.68 | <1 |
| ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข * | | 5-9 | ≤30 | ≤40 | ≤500 | ≤0.5 | ≤1.00 | ≤35 | ≤20 |

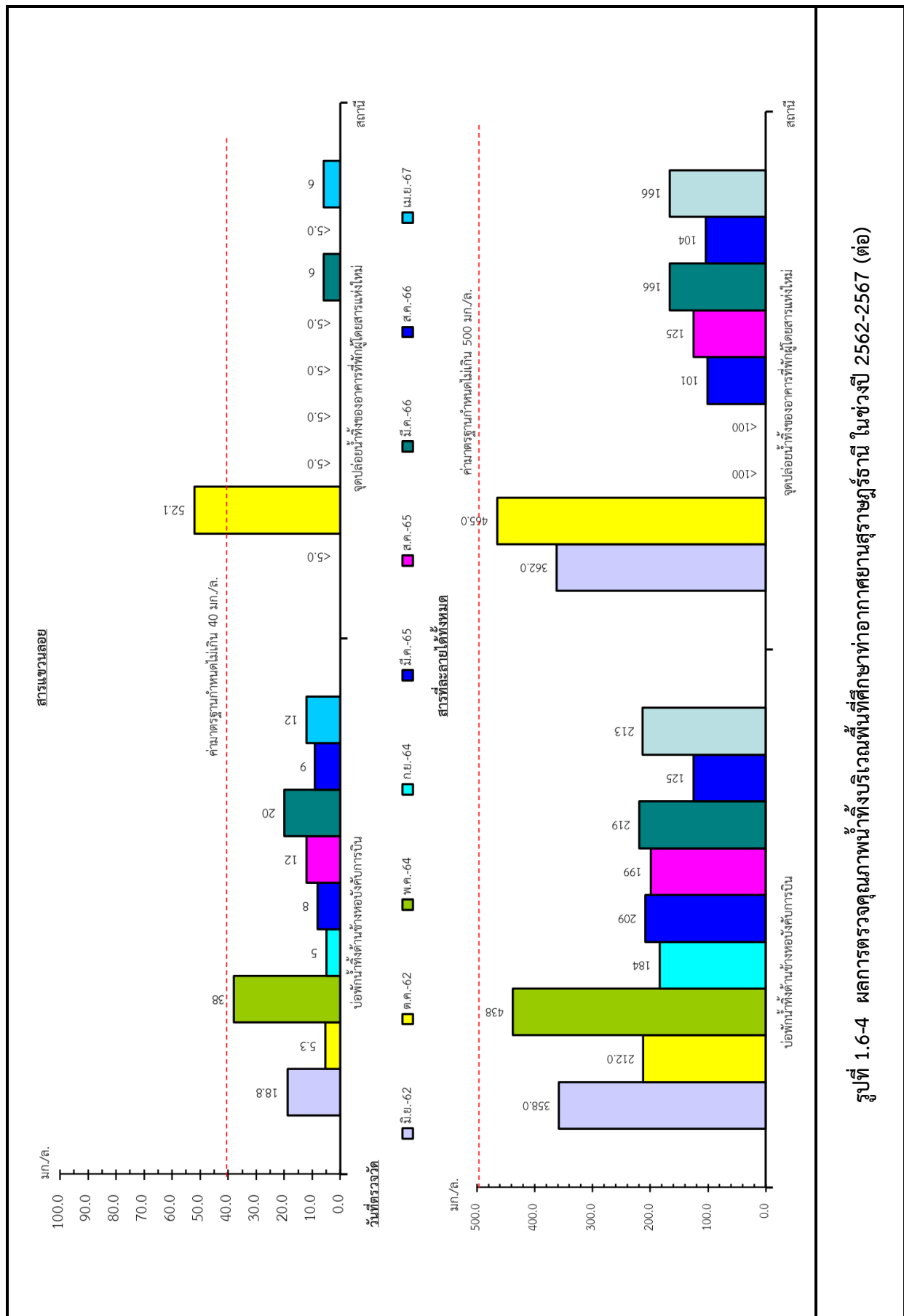
ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ดั้ง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2566)

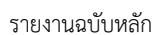
^{2/}ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

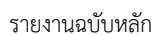
หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด

ND หมายถึง ตรวจไม่พบ ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า







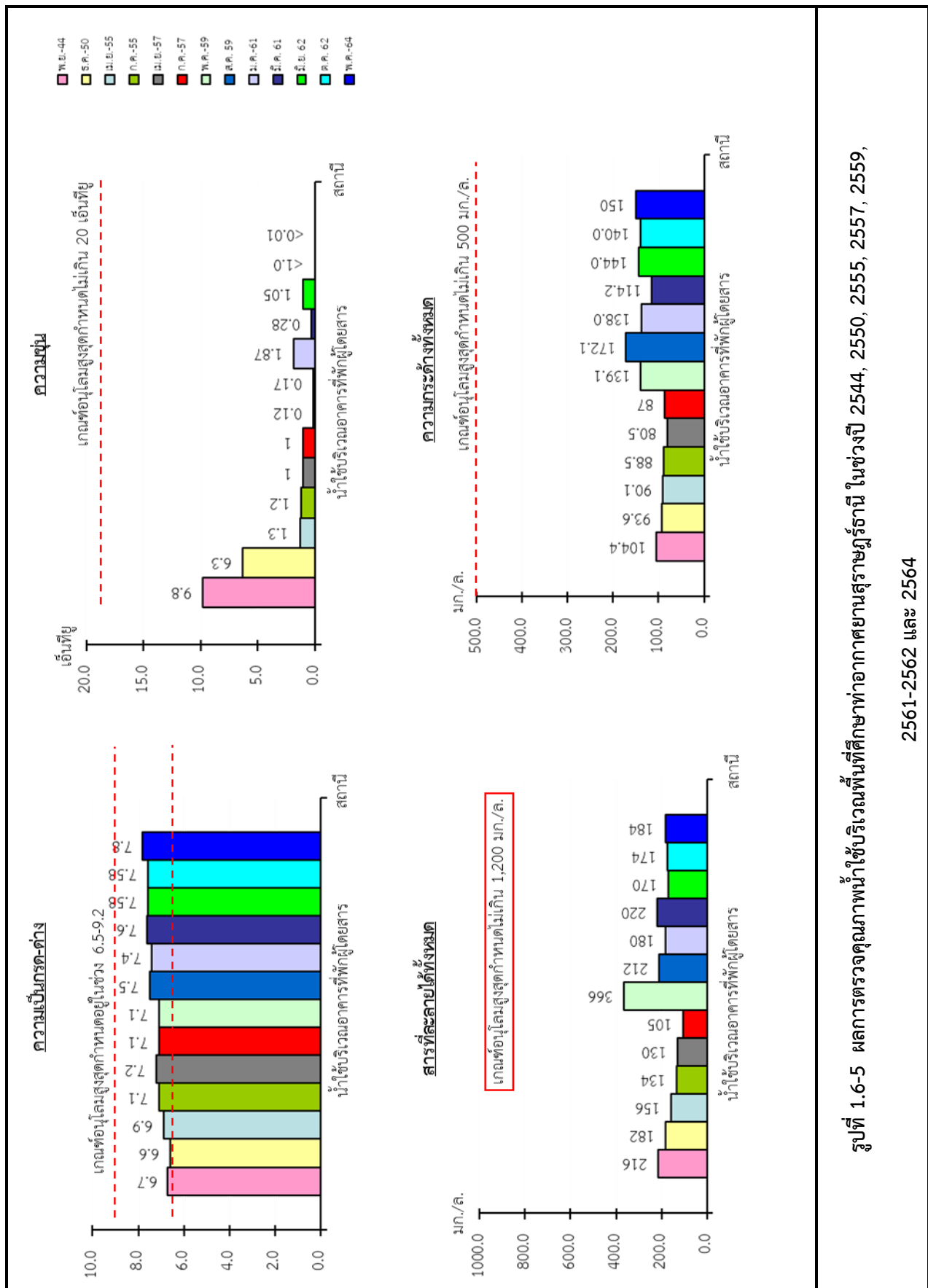


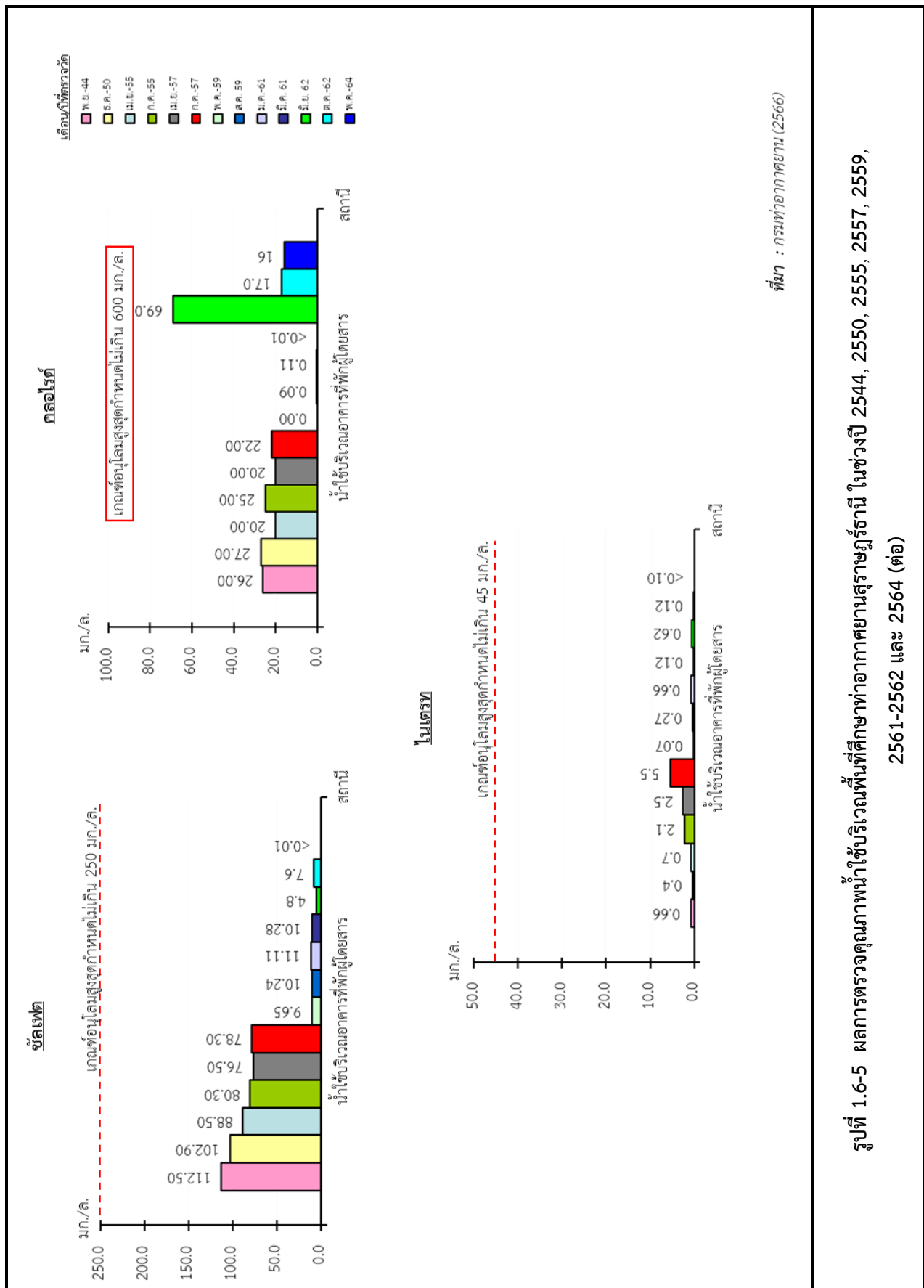
ตารางที่ 1.6-5 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2544, 2550, 2555, 2557, 2559 2561-2562 และ 2564

| สถานีตรวจวัด | เดือน/ปีที่ตรวจวัด | ผลการตรวจวัด | | | | | | |
|--------------------------------------|------------------------|------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|
| | | ความเป็นกรด-ด่าง | ความขุ่น (เอ็นทียู) | สารที่ละลายได้ทั้งหมด (มก./ล.) | ความกระด้างทั้งหมด (มก./ล.) | ซิลิเกต (มก./ล.) | คลอไรด์ (มก./ล.) | ไนเตรท (มก./ล.) |
| น้ำใช้บริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสาร | พ.ย. 44 ^{1/} | 6.7 | 9.80 | 216 | 104.4 | 112.50 | 26.00 | 0.66 |
| | ธ.ค. 50 ^{1/} | 6.6 | 6.30 | 182 | 93.6 | 102.90 | 27.00 | 0.40 |
| | เม.ย. 55 ^{1/} | 6.9 | 1.30 | 156 | 90.1 | 88.50 | 20.00 | 0.70 |
| | ก.ค. 55 ^{1/} | 7.1 | 1.20 | 134 | 88.5 | 80.30 | 25.00 | 2.10 |
| | เม.ย. 57 ^{1/} | 7.2 | 1.00 | 130 | 80.5 | 76.50 | 20.00 | 2.50 |
| | ก.ค. 57 ^{1/} | 7.1 | 1.00 | 105 | 87.0 | 78.30 | 22.00 | 5.50 |
| | พ.ค. 59 ^{1/} | 7.1 | 0.12 | 366 | 139.1 | 9.65 | <0.01 | 0.074 |
| | ส.ค. 59 ^{1/} | 7.5 | 0.17 | 212 | 172.1 | 10.24 | 0.09 | 0.27 |
| | ม.ค. 61 ^{1/} | 7.4 | 1.87 | 180 | 138.0 | 11.11 | 0.11 | 0.66 |
| | มี.ค. 61 ^{1/} | 7.6 | 0.28 | 220 | 114.2 | 10.28 | <0.01 | 0.12 |
| | มิ.ย. 62 ^{1/} | 7.58 | 1.05 | 170 | 144.0 | 4.8 | 69 | 0.62 |
| | ต.ค. 62 ^{1/} | 7.58 | <1 | 174 | 140 | 7.6 | 17 | 0.12 |
| | พ.ค. 64 ^{1/} | 7.8 | <0.01 | 184 | 150 | <0.01 | 16 | <0.1 |
| ค่ามาตรฐาน* | เกณฑ์กำหนดที่เหมาะสม | 7.0-8.5 | ≤5 | ≤600 | ≤300 | ≤200 | ≤250 | ≤45 |
| | เกณฑ์อนุโลมสูงสุด | 6.5-9.2 | ≤20 | ≤1,200 | ≤500 | ≤250 | ≤600 | ≤45 |

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

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการป้องกันด้านสาธารณสุขและการป้องกันสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ.2551





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 ที่ปรึกษาจะนำเสนอในรูปแบบของการคาดการณ์ค่าระดับเสียง (NEF) จากโครงการทำอากาศยานซึ่งปกติมักจะแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour) การคำนวณว่าในพื้นที่โดยรอบโครงการสนามบินได้รับเสียงรบกวนหรือไม่ คำนวณได้จากสมการ

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

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

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

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 ควรติดตั้งอุปกรณ์เสียงรบกวน |
| 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

$$\begin{aligned} \text{ค่า} \quad Ldn &\approx \text{NEF} + 35 \text{ เดซิเบล(เอ)} \\ Leq(24) &\approx Ldn - 5 \text{ เดซิเบล(เอ)} \end{aligned}$$

แนวทางของสมาพันธ์บริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (USFAA) ในประเทศสหรัฐอเมริกา คำสั่งของ USFAA ที่ 1050.1 C เรื่อง “Policies and Procedures for Considering Environment Impact” ต้องการให้มีการประเมินเพื่อกำหนดผลกระทบของเสียงจากกิจกรรมการบิน ซึ่งรวมถึงการพัฒนาโครงการใหม่ ๆ และเปลี่ยนแปลงสภาพการดำเนินงานที่มีอยู่ วิธีการประเมินความดังของเสียงจากอากาศยาน ของ USFAA ได้กำหนดเงื่อนไขให้มีการใช้ระดับเสียงเฉลี่ยช่วงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) เฉลี่ยรายปี ในการวิเคราะห์ความดังของเสียง สำหรับแนวทางของ USFAA จะนำมาใช้พิจารณาการใช้ที่ดินทั้งหมดในสภาพปกติที่ระดับเสียง Ldn มีค่าน้อยกว่า 65 เดซิเบล(เอ)

เหตุผลของการเลือกใช้ค่า NEF ประกอบในการศึกษา มีดังนี้

- มีการกำหนดระดับของผลกระทบ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในพื้นที่ที่อยู่ในเส้นระดับเสียง NEF ในแต่ละช่วงไว้ค่อนข้างชัดเจน 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) เครื่องมือในการการจัดทำแผนที่เสี่ยง

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) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

1.7.2 การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

1) การใช้หัวทางวิ่ง

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

2) เส้นทางการบินขึ้น-ลง (Track)

ทิศทางการบินขึ้น-ลง ของอากาศยาน จากข้อมูลสถิติการขึ้นลงของอากาศยานภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2566-พฤษภาคม 2567 ดังนี้

| | | |
|------------|----|-----------------------------|
| หัวทางวิ่ง | 04 | สัดส่วนการบินขึ้น ร้อยละ 5 |
| | | สัดส่วนการบินลง ร้อยละ 5 |
| หัวทางวิ่ง | 22 | สัดส่วนการบินขึ้น ร้อยละ 95 |
| | | สัดส่วนการบินลง ร้อยละ 95 |

3) ช่วงเวลาที่ทำการบิน

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

4) สถิติการให้บริการของอากาศยาน

สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของอากาศยานในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2566-พฤษภาคม 2567 ของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังตารางที่ 1.7.2-1

5) แหล่งกำเนิดเสียง

รวบรวมสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบิน ในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2566 - พฤษภาคม 2567 ของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในตารางที่ 1.7.2-2

จากสถิติเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2566 - พฤษภาคม 2567 รวมทั้งสิ้นจำนวน 9,685 เที่ยวบิน โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 26 มกราคม 2567 จำนวน 38 เที่ยวบิน อย่างไรก็ตามในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ AEDT ที่ปรึกษาใช้ชนิดของอากาศยานและการคำนวณเที่ยวบินเฉลี่ย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7.2-2

ตารางที่ 1.7.2-1 สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีในระหว่างช่วงเดือน
มิถุนายน 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 | 341 | 341 | 682 | 54,514 | 57,020 | 111,534 |
| กุมภาพันธ์ | 321 | 321 | 642 | 54,445 | 55,206 | 109,471 |
| มีนาคม | 385 | 385 | 770 | 63,155 | 64,120 | 127,275 |
| เมษายน | 378 | 378 | 756 | 56,957 | 59,219 | 116,176 |
| พฤษภาคม | 355 | 355 | 710 | 53,520 | 56,161 | 109,681 |
| รวม | 6,402 | 6,401 | 12,803 | 908,522 | 907,891 | 1,816,233 |
| เฉลี่ยต่อเดือน | 534 | 533 | 1,067 | 75,710 | 75,658 | 151,353 |
| เฉลี่ยต่อวัน | 18 | 18 | 35 | 2,489 | 2,487 | 4,976 |

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

หมายเหตุ : เฉพาะเที่ยวบินพาณิชย์

ตารางที่ 1.7.2-2 ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์

| ชนิดอากาศยาน | จำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเดือนมิ.ย. 66 - พ.ค. 2567 (เที่ยว) | จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ในช่วงเดือนมิ.ย. 66 - พ.ค. 2567 (เที่ยว/วัน) |
|----------------|---|---|
| Airbus 320 | 5,082 | 14 |
| Airbus 321 | 530 | 2 |
| Boeing 737-800 | 2,842 | 8 |
| Boeing 737-900 | 264 | 1 |
| C-172 | 235 | 1 |
| รวม | 8,953 | 26 |

ที่มา : ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี, มิถุนายน 2567

หมายเหตุ : ข้อมูลเจ้าแบบจำลองใช้เฉพาะอากาศยานพาณิชย์ ผีการบิน ผ่นหลวง และเฮลิคอปเตอร์ ไม่รวมอากาศยานที่ใช้ทางการทหาร
จำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 26 มกราคม 2567 จำนวน 38 เที่ยวบิน

6) ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน

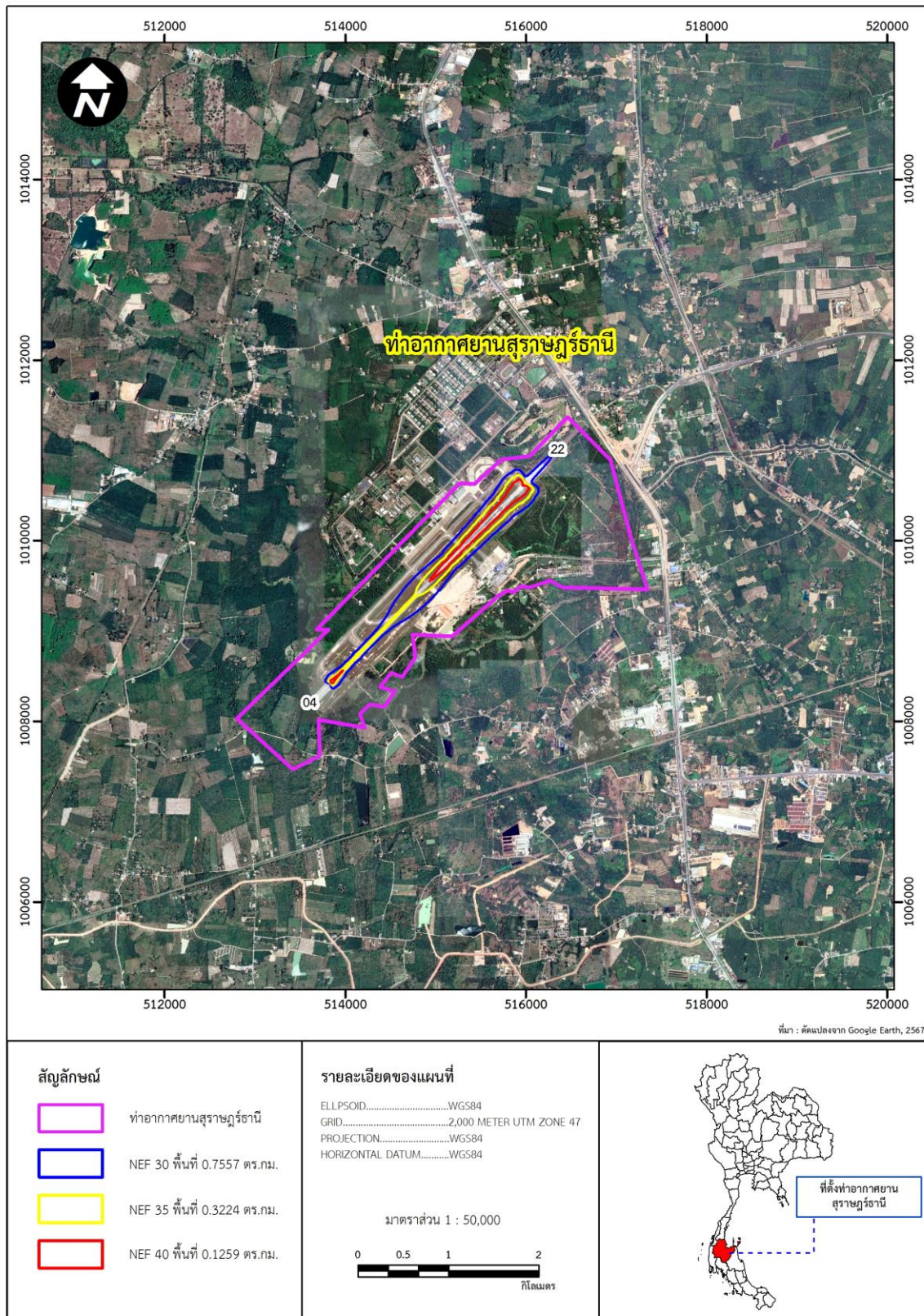
จากการประเมินเสียงจากอากาศยานเฉลี่ยในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2566 - พฤษภาคม 2567 พบว่า ระดับเส้นเสียง (NEF) 30-40 ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน ดังรูปที่ 1.7.2-1 รายละเอียดดังนี้

แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ 0.7557 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน สุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ 0.3224 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน สุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ 0.1259 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน สุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

เมื่อพิจารณาตามแนวทางของ ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเส้นเสียง NEF ต่างๆ (ตารางที่ 1.7.1-1) พบว่า ระดับเส้นเสียง NEF 30-40 อยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังนั้นการดำเนินการของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการ



รูปที่ 1.7.2-1 ระดับเสียง (NEF) ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี
ในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2566 - พฤษภาคม 2567

1.8 การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

1.8.1 วิธีการศึกษา

1) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น 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 โดยการเดินสำรวจและใช้ไฟฉายส่องหาตามพื้นที่ที่คาดว่าจะเป็นที่ที่สัตว์ป่าจะออกหากินเวลากลางคืน (nocturnal species) เป็นต้น อุปกรณ์ที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ประกอบด้วย

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

ส่วนการสำรวจโดยอ้อม ด้วยการสอบถามเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานโดยเฉพาะผู้ดูแลท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ดับเพลิงที่มีความคุ้นเคยต่อการพบเห็น และขับไล่ 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 จันทรทิพย์ (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 และวัชระ (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 สัตว์ป่าที่ได้รับการคุ้มครองโดยพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า 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) คือ สัตว์ป่าที่ได้รับการคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยการค้า 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) หมายถึงสัตว์ป่าสัตว์ป่าที่มีความเสี่ยงสูงต่อการสูญพันธุ์จากพื้นที่ธรรมชาติในขณะนี้
- ใกล้สูญพันธุ์ (Endangered, En) หมายถึงสัตว์ป่าสัตว์ป่าที่กำลังอยู่ในภาวะอันตรายที่ใกล้จะสูญพันธุ์ไปจากโลก หรือสูญพันธุ์ไปจากแหล่งที่มีการกระจายพันธุ์อยู่ ถ้าปัจจัยต่างๆที่เป็นสาเหตุให้เกิดการสูญพันธุ์ยังดำเนินต่อไป
- มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable, Vu) สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์
- ใกล้ถูกคุกคาม (Near threatened, Nt) หมายถึงสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มอาจถูกคุกคามในอนาคตอันใกล้ เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ยังไม่มีผลกระทบมาก

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

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

(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) ชุกชุมปานกลาง (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/} โภภัส ขอบเขตต์, 2543

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

- **ขนาดใหญ่มาก (Very large)** ความยาวตั้งแต่ 91 เซนติเมตรขึ้นไป หรือขนาดใหญ่กว่าห่าน เช่น นกกระทุง (*Pelecanus philippensis*; Spot-billed Pelican) นกกระสานวล (*Ardea cinerea*; 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 นกอีล้ำ (*Gallinula chloropus*; Common Moorhen) เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*; Lesser Whistling-Duck) นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*; Red-wattled Lapwing)

○ **ขนาดเล็ก (Small)** ความยาว 16-30 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับนกเอี้ยงสาริกา เช่น นกเป็ดผีเล็ก (*Tachybaptus ruficollis*; Little Grebe) นกพริก (*Metopidius indicus*; Bronze-winged Jacana) นกเขาใหญ่ (*Streptopelia chinensis*; Spotted Dove) นกเอี้ยงต่าง (*Sturnus contra*; Asian Pied-Starling)

○ **ขนาดเล็กมาก (Very small)** ความยาวต่ำกว่า 16 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับ นกกระจอกบ้าน เช่น นกกระจอกตาล (*Passer flaveolus*; Plain-backed Sparrow) นกกระจาบบรรณดา (*Ploceus philippinus*; Baya Weaver) นกกระตีดตะโพกขาว (*Lonchura striata*; White-rumped Munia) นกกระตีดขี้หมู (*Lonchura punctulata*; Scaly-breasted Munia)

ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง (ตารางที่ 1.8.1-2)

ตารางที่ 1.8.1-2 ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง

| Potential of Strike Potential of Damage | ต่ำ | ปานกลาง | สูง |
|--|--|--|--|
| ต่ำ | อันตรายต่ำ นกกระเต็นน้อยธรรมดา (Common Kingfisher) | อันตรายต่ำ นกเขาใหญ่ (<i>Streptopelia chinensis</i>) | อันตรายปานกลาง นกกระปูดใหญ่ (Greater Coucal) |
| ปานกลาง | อันตรายปานกลาง นกแอ่นทุ่งใหญ่ (Ashy-wood Swallow) | อันตรายปานกลาง ยางเปี้ย (Little Egret) | อันตรายสูง เป็ดแดง (Lesser Whistling-Duck) |
| สูง | อันตรายสูง นกกระสาขาว (Grey Heron) | อันตรายสูง ยางโตนใหญ่ (Great Egret) | - |

จากตารางที่ 1.8.1-2 อธิบายได้ว่า นกกระเต็นน้อยที่พบจากการสำรวจมีประชากรน้อย และจากการวิเคราะห์พบว่ามีปริมาณความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการขนอยู่ในระดับต่ำ ในขณะเดียวกันนกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรือไม่เกิดความ

เสียหายเลย จึงสรุปได้ว่านกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสาจนจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่าอยู่ในระดับต่ำมีโอกาสในการชนน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมากก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

1.8.2 ผลการศึกษา

การศึกษาสำรวจภาคสนาม ได้ดำเนินการไปในเดือนเมษายน 2567 โดยได้ศึกษาในพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน มีรายละเอียด ดังนี้

1) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

จากการสำรวจภาคสนามของที่ปรึกษาในช่วงเดือนเมษายน 2567 สภาพพื้นที่ของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นท่าอากาศยานมีลักษณะที่หลากหลาย ทั้งเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติ ป่าละเมาะ สวนยางพารา และสวนปาล์มน้ำมัน ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีได้รับการดูแลจากสองหน่วยงาน ประกอบด้วยกองทัพอากาศ (กองบิน 7 สุราษฎร์ธานี) ซึ่งมีพื้นที่ดูแลทางด้านทิศเหนือของแนวทางวิ่ง ส่วนพื้นที่ตามทางวิ่งและทางขับอยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตามในเขตท่าอากาศยานยังคงมีพื้นที่ที่รกร้างมีชนิดพันธุ์ไม้ที่พบมีทั้งไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้ล้มลุก หญ้า และเถาวัลย์ สำหรับในบริเวณเขตพื้นที่การบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งในระยะ 50 เมตร เป็นพื้นที่ปลูกหญ้าเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง จึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดออกไปจากพื้นที่ปลูกหญ้าข้างทางวิ่ง ในบางพื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งไว้ตามธรรมชาติจะมีลักษณะเป็นป่าไม้ และบริเวณรอบๆ ท่าอากาศยานที่ห่างออกไป ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ในการทำสวนปาล์มน้ำมัน (*Elaeis guineensis* Jacq.s) และสวนยางพารา (*Hevea brasiliensis* Mull-Arg) จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบินและพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานรัศมี 5 กิโลเมตร พบพืชพรรณต่างๆ ไม่น้อยกว่า 61 ชนิด ไม้ยืนต้นที่พบ เช่น ชี้เหล็ก (*Senna siamea* (Lam.) Irwin & Barneby.) จิกน้ำ (*Barringtonia acutangula* (L.) Gaertn.) พะยอม (*Shorea roxburghii* G. Don) ประดู่บ้าน (*Pterocarpus indicus* Willd) และกาสามปีก (*Vitex peduncularis* Wall. ex Schauer) เป็นต้น บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชในวงศ์หญ้า เช่น หญ้าคา (*Imperata cylindrica* Beauv.) หญ้าชันกาด (*Panicum repens* Linn.) และหญ้าจรจบ (*Pennisetum polystachyon* Schumach.) เป็นต้น นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ โดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน เช่น ราชพฤกษ์หรือคูณ (*Cassia fistula* Linn.) อินทนิลน้ำ (*Lagerstroemia speciosa* Pers.) หมากเขียว (*Ptychosperma macarthurii* Nichols.) และตีนเป็ดหรือพญาสัตบรรณ (*Alstonia scholaris* R. Br.) เป็นต้น

2) ความหลากหลายของสัตว์ และนกบริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

จากการศึกษาสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมพื้นที่ท่าอากาศยาน และในเขตปฏิบัติการทางการบิน พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 62 ชนิด ประกอบด้วย นก (birds) 43 ชนิด (species) ใน 39 สกุล (genus) 28 วงศ์ (family) 10 อันดับ (order) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) 6 ชนิด ใน 4 สกุล 3 วงศ์ 2 อันดับ สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) 8 ชนิด ใน 7 สกุล 4 วงศ์ 1 อันดับ และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) 5 ชนิด ใน 5 สกุล 4 วงศ์ 1

อันดับ ในจำนวนนี้เป็นชนิดของสัตว์ป่าที่พบเห็นได้ทางตรงจำนวน 60 ชนิด และได้รับข้อมูลจากการสอบถามจำนวน 2 ชนิด หรือร้อยละ 96.22 และ 3.23 ตามลำดับ และสรุปในตารางที่ 1.8.2-1

ตารางที่ 1.8.2-1 จำนวนชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น จำแนกตามสกุล วงศ์ และ อันดับที่สำรวจพบทั้งทางตรงและทางอ้อม

| ชั้นสัตว์ป่า | จำนวน | | | |
|------------------------------------|--------|------|------|------|
| | อันดับ | วงศ์ | สกุล | ชนิด |
| นก (birds) | 10 | 28 | 39 | 43 |
| สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) | 2 | 3 | 4 | 6 |
| สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) | 1 | 4 | 7 | 8 |
| สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) | 1 | 4 | 5 | 5 |
| รวม | 14 | 39 | 55 | 62 |

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

3) ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์บริเวณทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

สำหรับบริเวณพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีกล่าวได้ว่ามีสัตว์ป่าอาศัยและหากินค่อนข้างน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งของทำอากาศยานเต็มพื้นที่ และมีการควบคุมในเรื่องความปลอดภัยต่อการบิน จึงอาจทำให้สัตว์บางชนิดได้อาศัย และหากินอยู่ได้อย่างปลอดภัยตามพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา นอกเหนือจากพื้นที่ทำการบิน จากการวิเคราะห์ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์อื่นๆ ดังแสดงในตารางที่ 1.8.2-2

ตารางที่ 1.8.2-2 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละชั้นที่พบในพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามระดับความชุกชุม

| ชั้นสัตว์ป่า | จำนวนชนิด | | | รวมทั้งสิ้น |
|------------------------------------|-----------|---------------|------------|-------------|
| | ชุกชุมมาก | ชุกชุมปานกลาง | ชุกชุมน้อย | |
| นก (birds) | 23 | 11 | 9 | 43 |
| สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) | 1 | 3 | 2 | 6 |
| สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) | 4 | 3 | 1 | 8 |
| สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) | 2 | 2 | 1 | 5 |
| รวม | 30 | 19 | 13 | 62 |

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

(1) นก (birds) จำนวน 43 ชนิด ส่วนใหญ่เป็นนกที่พบได้ในบริเวณพื้นที่ทั่วไปโดยเฉพาะชนิดนกที่หากินแมลง เมล็ดหญ้า ตามพื้นที่เปิดโล่ง นกที่อาศัยและหากินอยู่เฉพาะแต่ภายใต้เรือนยอดของต้นไม้มีเพียงไม่กี่ชนิด จากการวิเคราะห์ความชุกชุมของนกที่พบเห็นในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพบว่า มีนก 23 ชนิดที่มีปริมาณความชุกชุมมากพบเห็นได้บ่อยครั้งจากการสำรวจ เช่น นกยางเปีย (*Egretta garzetta*) นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*) และนกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*) เป็นต้น นกที่มีระดับความชุกชุมปานกลาง 11 ชนิด เช่น นกแก้ว (*Amaurornis phoenicurus*) นกยางโทนน้อย (*Mesophoyx intermedia*) และนกกระเต็นอกขาว (*Halcyon smyrnensis*) เป็นต้น และนกที่มีระดับความชุกชุมน้อยจำนวน 9 ชนิด เช่น เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) นกยางไฟธรรมดา (*Ixobrychus cinnamomeus*) และนกตะขาบทุ่ง (*Coracias benghalensis*) เป็นต้น

(2) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) จำนวน 6 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน จากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่า มีสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่มีปริมาณความชุกชุมมาก 1 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysoni*) ความชุกชุมปานกลาง 3 ชนิด ได้แก่ กระแตไต่ (*Tupaia gils*) กระรอกปลายหางดำ (*Callosciurus caniceps*) และหนูท้องขาว (*Rattus rattus*) และความชุกชุมน้อย 2 ชนิด ได้แก่ กระรอกทองแดง (*Callosciurus erythraeus*) และหนูหริ่งบ้าน (*Mus musculus*)

(3) สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) จำนวน 8 ชนิด จากการสำรวจพบว่ามีกลุ่มของสัตว์เลื้อยคลานชนิดที่มีปริมาณความชุกชุมมาก 4 ชนิดคือ จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) และจิ้งเหลนบ้าน (*Mabuya multifasciata*) และที่ความชุกชุมปานกลาง 3 ชนิด คือ จิ้งจกหางแบน (*Cosymbotus platyurus*) งูสิงบ้าน (*Ptyas korros*) และงูเขียวดอกหมาก (*Chrysopelea ornata*) และความชุกชุมน้อยหรือพบเห็นได้ไม่บ่อยครั้ง 1 ชนิด คือ งูทางมะพร้าวลายขีด (*Elaphe radiata*)

(4) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) จำนวน 5 ชนิด จากการสำรวจในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน พบเห็นได้น้อยทั้งจำนวนชนิด และจำนวนประชากร เนื่องจากช่วงสำรวจเป็นช่วงฤดูแล้งที่พบเห็นทั้งหมดอาศัยอยู่ตามบริเวณอาคารสำนักงาน บริเวณแหล่งน้ำที่มีอยู่ ซึ่งในจำนวน 5 ชนิดนี้ เป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีระดับความชุกชุมมาก 2 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*) และอึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) ความชุกชุมปานกลาง 2 ชนิด ได้แก่ กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) และปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) และความชุกชุมน้อย 1 ชนิด คือ เขียดจิก (*Hylarana erythraea*)

4) สถานภาพของนก และสัตว์บริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

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

(1) นก (birds) ไม่พบว่ามีนกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน แต่โดยส่วนใหญ่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง 38 ชนิด เช่น นกเขาไฟ (*Streptopelia tranquebarica*) นกปรอดหนัสนวล (*Pycnonotus goiavier*)

และนกกระจิบหญ้าสีเรียบ (*Prinia inornata*) เป็นต้น และไม่พบว่ามีนกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามและรวมทั้งสถานใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(2) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) ไม่พบว่ามีสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนรวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครอง และนอกจากนี้ไม่พบว่ามีสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมชนิดใดที่อยู่ในสภาพที่ถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(3) สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) ไม่พบว่ามีสัตว์เลื้อยคลานชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน แต่มี 4 ชนิดที่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง เช่น กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) และงูทางมะพร้าวลายขีด (*Elaphe radiata*) เป็นต้น และไม่พบว่ามีสัตว์เลื้อยคลานชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(4) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) ไม่พบว่ามีสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน และสัตว์ป่าคุ้มครอง และไม่พบว่ามีสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามรวมทั้งชนิดที่ถูกระบุให้เป็นสัตว์ป่าที่ใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

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 | 38 | 5 | 0 | 0 | 43 |
| สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 |
| สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 8 |
| สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| รวม | 0 | 42 | 20 | 0 | 0 | 62 |

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 : สัตว์ป่าที่ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต้องมีมาตรการควบคุมที่เหมาะสม

Da (Dangerous species) สัตว์ป่าอันตราย : สัตว์ป่าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายหรือเป็นพิษต่อมนุษย์หรือ สัตว์ป่าอื่น หรือมีผลกระทบต่อสัตว์ป่า 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

นกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 62 ชนิด สามารถจำแนกการกระจายพันธุ์รวมทั้งการอพยพย้ายถิ่นของนกได้เป็น 3 กลุ่มด้วยกัน ประกอบด้วย

(1) **นกประจำถิ่น (Resident)** เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่น หรือพื้นที่ศึกษาตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น 39 ชนิด ได้แก่ นกเอี้ยงสาริกา (*Acridotheres tristis*) นกปรอดหัวโขน (*Pycnonotus jocosus*) นกพิราบป่า (*Columba livia*) และเหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) เป็นต้น

(2) **นกอพยพในช่วงฤดูหนาว (Winter visitor)** เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาวซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นภายในประเทศ บางชนิดย้ายถิ่นเพื่อเข้ามาหากินจากต่างประเทศ นกที่อพยพในช่วงฤดูหนาวมี 8 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยส่วนใหญ่เป็นนกในกลุ่มนกน้ำ (Waterfowl) ได้แก่ นกกาน้ำเล็ก (*Phalacrocorax niger*) 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 ของพื้นที่สนามหญ้าของทางวิ่ง ทางขับ

6) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

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

(1) โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความขรุขระของนก กรณีที่นกมีความขรุขระมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความขรุขระปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลดน้อยลงหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.8.2-5

ตารางที่ 1.8.2-5 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด

| ชนิด | แนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน | | |
|---|----------------------------------|---------|-----|
| | สูง | ปานกลาง | ต่ำ |
| นกยางเปี่ย (<i>Egretta garzetta</i>) | - | X | - |
| นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>) | - | X | - |
| นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>) | - | X | - |
| นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>) | - | X | - |
| นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>) | - | X | - |
| นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>) | - | X | - |
| นกกระต๊อขี้น้ำ (<i>Lonchura punctulata</i>) | - | X | - |

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

(2) โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก แบ่งออกเป็น 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 จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมาก หรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย จากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.8.2-6

ตารางที่ 1.8.2-6 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน

| ชนิด (Species) | โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย | | |
|---|-------------------------------|---------|-----|
| | สูง | ปานกลาง | ต่ำ |
| นกยางเป็ย (<i>Egretta garzetta</i>) | - | X | - |
| นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>) | - | X | - |
| นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>) | X | - | - |
| นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>) | - | X | - |
| นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>) | - | - | X |
| นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>) | - | X | - |
| นกกระตีดขี่หมู (<i>Lonchura punctulata</i>) | - | - | X |

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนกและการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชนนก สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังตารางที่ 1.8.2-7 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 1.8.2-7 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

| Potential of Strike Potential of Damage | ต่ำ | ปานกลาง | สูง |
|--|---------------------|---|---------------------|
| ต่ำ | อันตรายต่ำ - | อันตรายต่ำ นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>) นกกระตีดขี่หมู (<i>Lonchura punctulata</i>) | อันตรายปานกลาง - |
| ปานกลาง | อันตรายปานกลาง - | อันตรายปานกลาง นกยางเป็ย (<i>Egretta garzetta</i>) นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>) นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>) นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>) | อันตรายสูง - |
| สูง | อันตรายสูง - | อันตรายสูง นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>) | อันตรายสูง - |

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2567)

(3) ผลการประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินระดับสูง 1 ชนิด ดังนี้
 - นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*)
- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินระดับปานกลาง 4 ชนิด ดังนี้
 - นกยางเปีย (*Egretta garzetta*)
 - นกยางควาย (*Bubulcus ibis*)
 - นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*)
 - นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*)
- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินระดับต่ำ 2 ชนิด ดังนี้
 - นกพิราบป่า (*Columba livia*)
 - นกกระตีดัดขี้หนู (*Lonchura punctulata*)