

## ทำอาภาศยานตรัง

ในรายงานฉบับนี้เสนอผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานตรัง ประกอบด้วย ความเป็นมาของทำอาภาศยาน รายละเอียดโครงการโดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยาน การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบันของทำอาภาศยาน การสำรวจนิเวศบก (ครั้งที่ 2) และการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์รายละเอียดดังนี้

### 1.1 ประวัติความเป็นมาของทำอาภาศยาน

ทำอาภาศยานตรัง ก่อตั้งขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 บนที่ดินราชพัสดุที่กองทัพอากาศ มีชื่อว่า “ทุ่งนางหวัง” โดยกองทัพอากาศได้ปรับปรุงทุ่งหญ้างดงามให้เป็นทางวิ่งสำหรับการขึ้น-ลงชั่วคราว เพื่อภารกิจด้านการทหารของกองทัพอากาศ เมื่อสงครามสิ้นสุดลง กองทัพอากาศได้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ขึ้น-ลงของอาภาศยานทางทหาร โดยมีชื่อเรียกว่า “สนามบินทุ่งนางหวัง” และมีการปรับปรุงเรื่อยมาจนกลายเป็นสนามบินพาณิชย์ประจำจังหวัดตรัง พ.ศ.2497 กระทรวงคมนาคมได้มีประกาศที่ 2/2497 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2497 ให้สนามบินดังกล่าวเป็นสนามบินอนุญาต

พ.ศ.2498 กรมการบินพาณิชย์ (กรมทำอาภาศยานในปัจจุบัน) ได้ดำเนินการบูรณะสนามบิน และให้อาภาศยานของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด เปิดให้บริการรับส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณีย์ เส้นทางตรัง-กรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง โดยทำการปรับปรุงทางวิ่งให้เป็นพื้นผิวลาดยาง มีความยาว 1,175 เมตร ความกว้าง 30 ม. และปรับทางวิ่งเพื่อขนาด 30 x 60 ม. ทั้งสองด้านเป็นลูกรังอัดแน่น พร้อมกับก่อสร้างอาคารสถานีการบิน ซึ่งเป็นเรือนไม้ 2 ชั้น ประกอบด้วยที่ทำการทำอาภาศยาน ที่ทำการบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด หอควบคุมจราจรทางอากาศและสถานีสื่อสารการบินรวมอยู่ในแห่งเดียวกัน อาภาศยานที่ใช้ขณะนั้นเป็นแบบดาโกต้า (DC 3) ให้บริการผู้โดยสารแต่เปิดบริการไม่นานก็หยุดให้บริการไป แต่ยังคงมีอาภาศยานของทหารทำการบินขึ้น-ลงตลอดเวลา

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

พ.ศ.2537 กรมการบินพาณิชย์ (กรมทำอาภาศยานในปัจจุบัน) ได้มีการปรับปรุงทำอาภาศยานตรังเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศ และจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ซึ่งประกอบด้วย การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ พื้นที่ประมาณ 3,000 ตร.ม. การก่อสร้างต่อเติมทางวิ่งเป็นขนาด 45 x 1,400 ม. มีทางวิ่งเผื่อขนาด 60 ม. ทางขับขนาด 23 X 145 ม. การขยายถนนทางเข้า และก่อสร้างลานจอดรถยนต์เพิ่มบางส่วน

พ.ศ. 2538 กรมทำอาภาศยาน ได้จัดให้มีการดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างขยายทำอาภาศยานตรัง จังหวัดตรัง โดยมีการต่อเติมความยาวทางวิ่งจากเดิม 1,500 ม. เป็น 2,100 ม. รวมทั้งมีการปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการจัดส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เดิม) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันคือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) เสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานพิจารณา ผลการพิจารณาในการประชุมครั้งที่ 12/2538 เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานดังกล่าว โดยกำหนดให้กรมทำอาภาศยาน ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ภาคผนวก ก)

พ.ศ.2541 - พ.ศ.2542 มีการย้ายที่ทำการทำอาภาศยานมาที่อาคารที่พักผู้โดยสารใหม่และได้ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2542 ปัจจุบันทำอาภาศยานตรังมีทางวิ่งยาว 2,100 ม. กว้าง 45 เมตร สามารถรองรับอาภาศยาน ขนาด 189 ที่นั่ง ได้ มีลานจอดซึ่งสามารถรองรับอาภาศยานขนาดกลางได้ 4 ลำในเวลาเดียวกัน รวมทั้งมีอาคารที่พักผู้โดยสารที่สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนได้ประมาณ 300 คน

พ.ศ. 2559 คณะรัฐมนตรี มีมติรับทราบและเห็นชอบตามมติการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ครั้งที่ 3/2559 เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2559 ณ จังหวัดภูเก็ต โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการพัฒนาทำอาภาศยานตรัง และกรมทำอาภาศยานได้ดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรัง และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ภาคผนวก ข)

## 1.2 รายละเอียดโครงการ

### 1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของทำอาภาศยาน

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

## 1.2.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยาน

องค์ประกอบทางกายภาพของท่าอากาศยานตรัง ประกอบด้วย (รูปที่ 3.2.2-1) รายละเอียดดังนี้

- (1) ทางวิ่ง (Runway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีตมีขนาดยาว 2,990 ม. กว้าง 45 ม.
- (2) ทางขับ (Taxiway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต มีจำนวน 3 ทาง คือ ทางขับ เอ (Taxiway A) ทางขับ บี (Taxiway B) และทางขับ ซี (Taxiway C) ยาว 182.5 ม. กว้าง 23 ม. พร้อมไหล่ทางวิ่ง ข้างละ 10.50 ม.
- (3) ลานจอดเครื่องบิน (Apron) ผิวคอนกรีตพื้นที่ 81,000 ตร.ม. ยาว 600 ม. กว้าง 135 ม. สามารถรองรับเครื่องบินแบบ Boeing 737-800 จำนวน 5 ลำ และ Boeing 777-200 จำนวน 5 ลำ
- (4) พื้นที่สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีขนาดพื้นที่โดยประมาณ 32,000 ตร.ม. รับรองผู้โดยสาร 1,200 คน/ชม.
- (5) ลานจอดรถยนต์ พื้นที่ 47,950 ตร.ม. สามารถจอดรถยนต์ได้ 1,370 คัน
- (6) ทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่ จำนวน 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางพร้อมทางเท้า
- (7) ถนนตรวจการณ์ภายในท่าอากาศยานขนาด 2 ช่องจราจร
- (8) บ่อน้ำขนาดเล็ก ขนาด 600x100 ม. ปริมาณ 150,000 ลบ.ม.
- (9) อุโมงค์รถไฟลอดใต้ทางวิ่ง ขนาด 6x11 ม. ระยะทาง 330 ม.
- (10) ระบบระบายน้ำ 3 แนว พร้อมสถานีสูบน้ำ 1 แห่ง
- (11) ระบบสัญญาณไฟนำร่อง

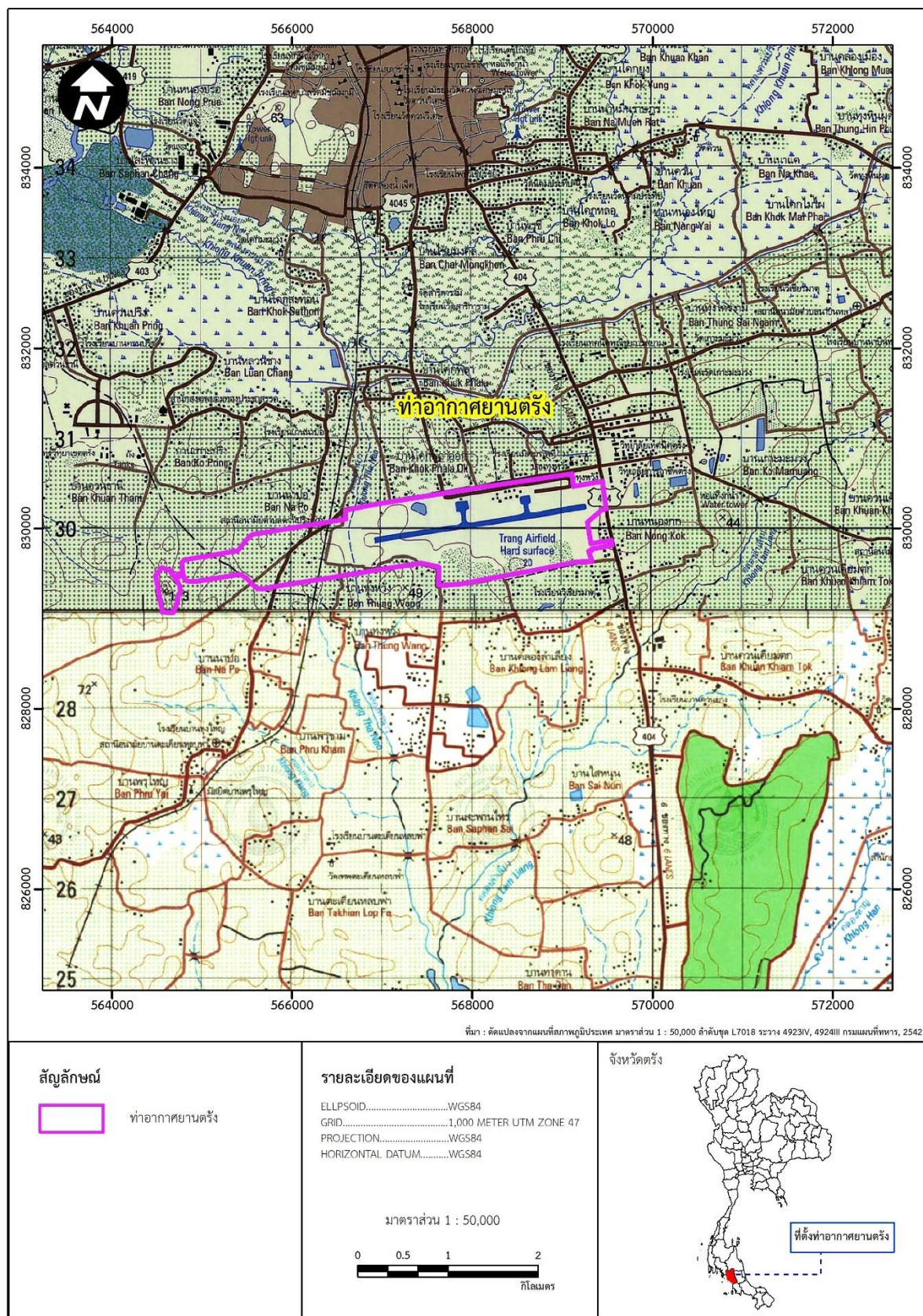
งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง

นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2567

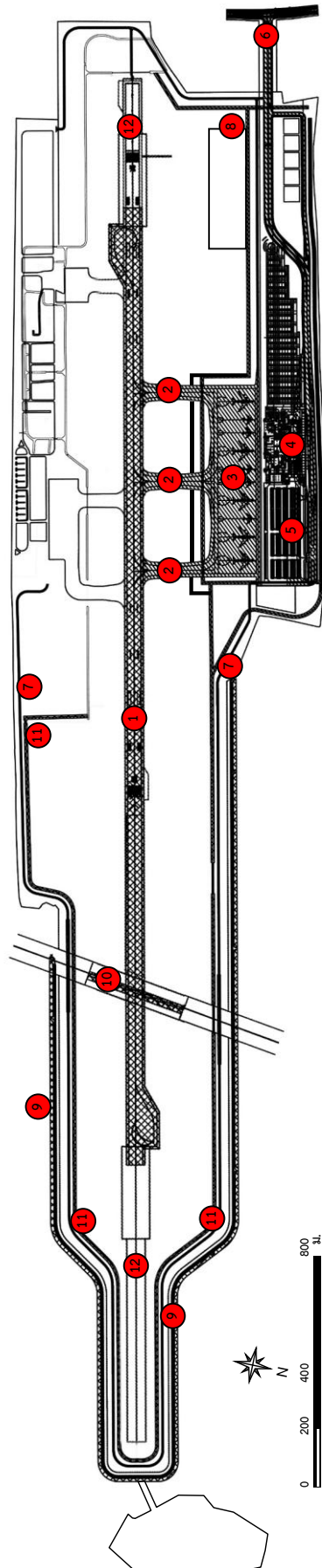
ทำอากาศยานตรัง

(ฉบับหลัก)



รูปที่ 1.2.1-1 ที่ตั้งโครงการทำอากาศยานตรัง

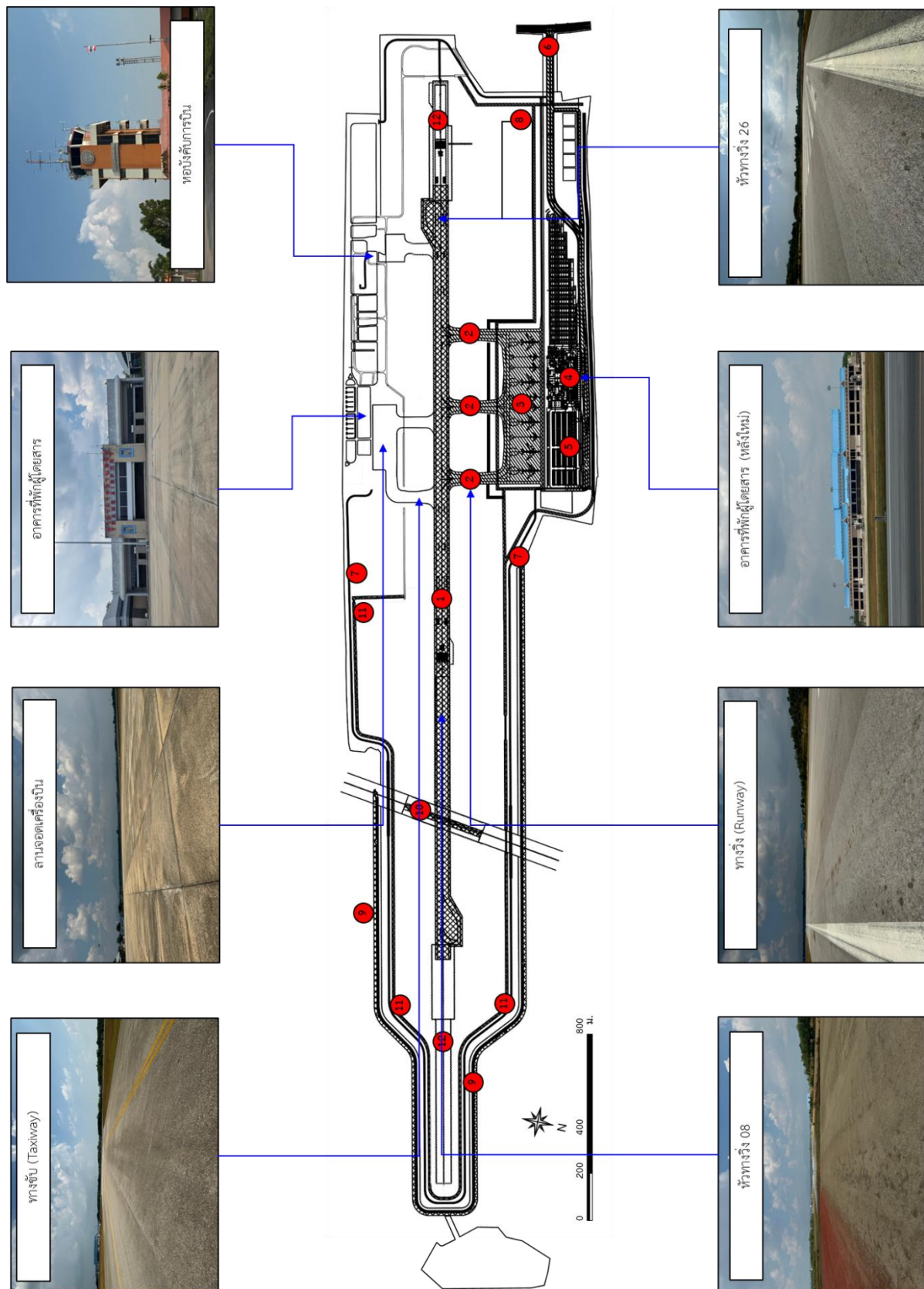




สัญลักษณ์:

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

รูปที่ 1.2.2-1 ผังแสดงองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานตัง



รูปที่ 1.2.2-1 ผังแสดงองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

### 1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ

การรวบรวมข้อมูลสถิติการให้บริการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรัง ปี พ.ศ. 2555-2567 (www.airports.go.th, เดือนธันวาคม 2567) พบว่า จำนวนเที่ยวบินอยู่ในช่วง 1,840-5,176 เที่ยวบิน/ปี จำนวนผู้โดยสารอยู่ในช่วง 221,559-799,277 คน/ปี และการขนส่งสินค้าอยู่ในช่วง 135,453-440,958 ก.ก./ปี ดังตารางที่ 1.2.3-1

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

ปี พ.ศ.	จำนวน (เที่ยวบิน)			จำนวนผู้โดยสาร (คน)			สินค้า (กก.)		
	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม
2555	1,384	1,381	2,765	185,651	189,147	374,798	-	-	-
2556	1,800	1,802	3,602	248,274	256,202	504,476	-	-	-
2557	1,809	1,810	3,619	262,165	267,200	529,365	55,408	103,357	158,765
2558	2,037	2,039	4,076	303,989	308,030	612,019	215,782	225,176	440,958
2559	2,151	2,151	4,302	320,845	328,134	648,979	171,868	254,469	426,337
2560	2,588	2,588	5,176	403,034	396,243	799,277	135,325	270,973	406,298
2561	2,206	2,206	4,412	348,348	342,922	691,270	127,483	163,875	291,358
2562	2,190	2,190	4,380	341,171	338,127	679,298	131,629	170,431	302,060
2563	1,933	1,933	3,866	241,494	246,844	488,338	71,763	158,091	229,854
2564	920	920	1,840	114,616	106,943	221,559	33,057	102,396	135,453
2565	1,784	1,784	3,568	254,853	245,160	500,013	52,473	132,977	185,450
2566	1,845	1,845	3,690	285,019	279,442	564,461	63,469	120,526	184,055
2567	1,814	1,814	3,628	283,540	276,304	559,844	48,267	104,502	152,769
รวม	24,461	24,463	48,924	3,592,999	3,580,698	7,173,697	1,106,524	1,806,773	2,913,357
เฉลี่ย	1882	1882	3763	276385	275438	551823	85117	138983	224104

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน เดือนธันวาคม 2567)

หมายเหตุ : ปี 2567 ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2567

- หมายถึง ไม่มีข้อมูล

### 1.2.4 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ

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

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

### 1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยานตรัง ดังแสดงในรูปที่ 1.2.5-1 รายละเอียดดังนี้

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

#### (1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนผลไม้ สวนยางพารา และสวนปาล์ม อยู่ด้านทิศใต้และด้านทิศตะวันตกของทำอาภาศยานตรัง

#### (2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

พื้นที่ตั้งสถานที่ราชการส่วนใหญ่จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของทำอาภาศยานตรัง ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคตรัง วิทยาลัยอาชีวศึกษาตรัง สำนักงานทางหลวงชนบทตรัง และศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษาจังหวัดตรัง เป็นต้น สำหรับชุมชนจะตั้งอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 404 เป็นหลัก นอกจากนี้ยังพบว่ามีมีการกระจายตัวอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมทางทิศเหนือและทิศใต้ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ บ้านทุ่งหวัง บ้านคลองลาเลียง บ้านหนองกก บ้านโคกพลาออก และบ้านนาบ่อ

#### (3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

ส่วนใหญ่เป็นระบบสาธารณูปโภคเพื่อการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ทางรถไฟ จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของทำอาภาศยานตรังทางหลวงหมายเลข 404 เชื่อมโยงกับจังหวัดสตูล

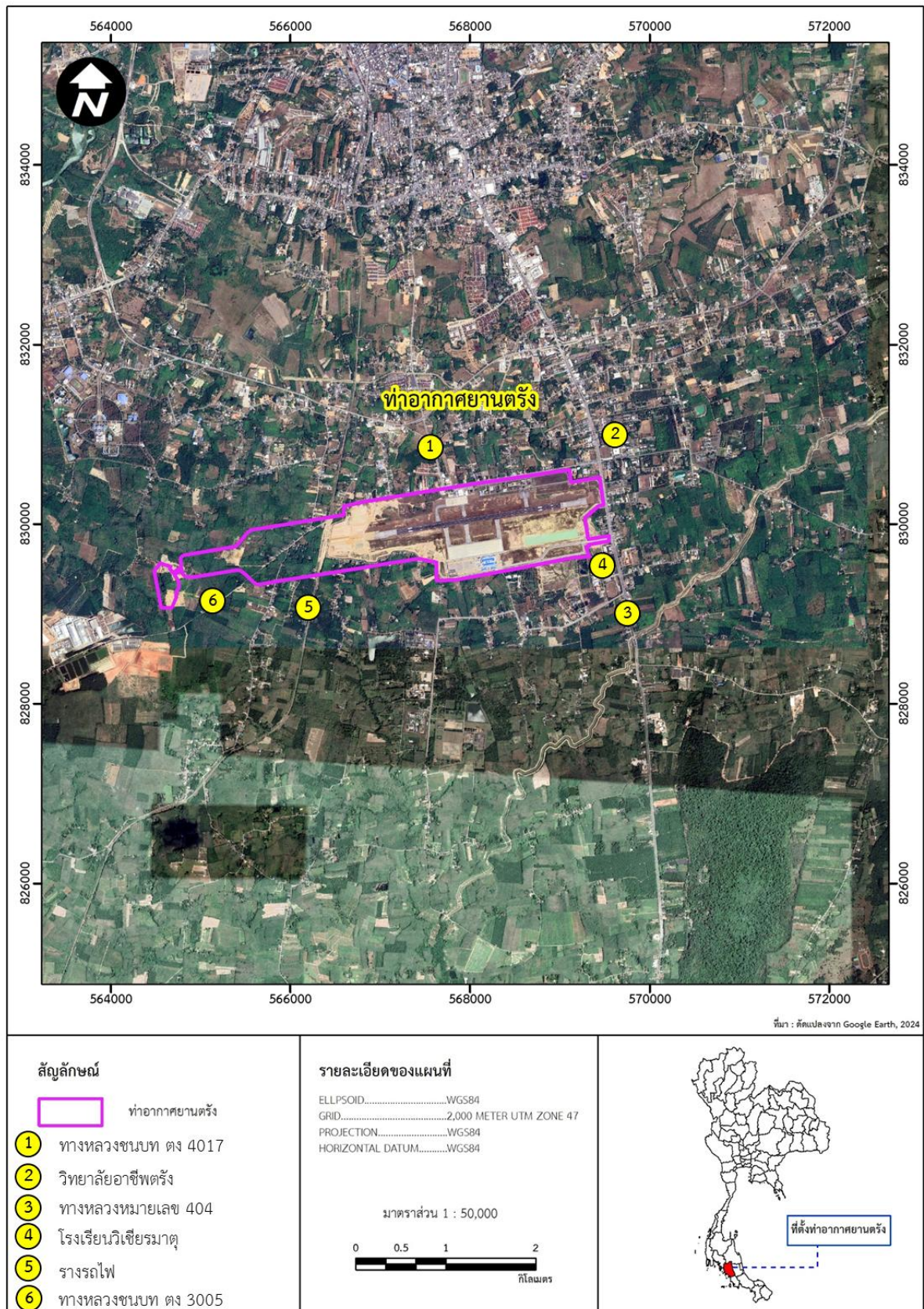
#### (4) พื้นที่แหล่งน้ำ

ชุมชนกระจายอยู่รอบพื้นที่ทำอาภาศยานตรัง ส่วนใหญ่กระจายอยู่ตามเส้นทางคมนาคมหลักและบริเวณพื้นที่ทำกิน

#### (5) พื้นที่ที่มีสภาพป่า/พื้นที่อื่นๆ

พื้นที่ที่มีสภาพป่าพบได้น้อยมากในบริเวณโดยรอบทำอาภาศยานตรัง เนื่องจากที่ดินได้ถูกพัฒนาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนยางพารา และสวนปาล์มแล้วเป็นส่วนใหญ่





รูปที่ 1.2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่ทำอากาศยานตรัง

## 1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

### (1) การใช้น้ำ

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

### (2) การจัดการน้ำเสีย

- อาคารที่พักผู้โดยสาร ปัจจุบันบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารใช้ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (ถัง SAT) ซึ่งสามารถรองรับน้ำเสียได้ในอัตราไม่เกิน 4,000 ลบ.ม./วัน
- ห้องอาหารของอาคารที่พักผู้โดยสาร บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีห้องอาหารจำนวน 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณชั้น 2 ของอาคารที่พักผู้โดยสาร น้ำเสียจากการล้างภาชนะจะถูกกักเก็บไว้ในบ่อดักไขมันก่อน น้ำเสียจะระบายไปยังระบบรางระบายน้ำบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร จากนั้นเข้าสู่รางระบายน้ำภายในทำอาภาศยานและออกสู่ภายนอกพื้นที่ทำอาภาศยาน
- บ้านพักเจ้าหน้าที่ ปัจจุบันบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ของทำอาภาศยานใช้ระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกราะอยู่บริเวณด้านหลังของบ้านพักเจ้าหน้าที่ เมื่อเต็มจะใช้บริการของเทศบาลนำไปกำจัดต่อไป

### (3) การจัดการขยะ

#### (3.1) แหล่งกำเนิด แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอยในบริเวณทำอาภาศยานตรัง มี 2 แหล่ง คือ

- อาคารที่พักผู้โดยสาร จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยขนาด 60 ล. จำนวน 24 ถัง วางกระจายอยู่ภายในพื้นที่อาคาร โดยมีการจัดบันทึกปริมาณขยะในช่วงเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน 2567 โดยมีปริมาณขยะอยู่ในช่วง 163.6-202.0 กิโลกรัม/เดือน (ภาคผนวก ค) โดยเก็บรวบรวมไปยังโรงพักขยะก่อนประสานงานให้เทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป
- บ้านพักเจ้าหน้าที่ ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่ร่วมกับสมาชิกในครอบครัวอาศัยอยู่จำนวน 75 คน จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง พร้อมฝาปิดมิดชิด วางอยู่ในบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

#### (3.2) การจัดการมูลฝอย

ขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่รวมประมาณ ขยะทั้งหมดถูกจัดเก็บโดยเทศบาลตำบลโคกหล่อ ซึ่งจะเข้ามาเก็บขยะเป็นประจำทุกวัน

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร มีการจัดตั้งถังรองรับขยะตามจุดต่าง ๆ มีพนักงานรักษาความสะอาดรวบรวมขยะจากถังต่าง ๆ ใส่ถุงดำทุกครั้งที่ถูกผู้โดยสารลงจากอาภาศยานและขึ้นอาภาศยานออกไปแล้วในแต่ละเที่ยว เพื่อให้ถังขยะที่จัดเตรียมไว้สามารถรองรับขยะได้เพียงพอ โดยจะมีการรวบรวมไว้ที่จุดโรงพักขยะ เพื่อรอให้รถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป สัปดาห์ละ 3 ครั้ง

ส่วนขยะที่เกิดขึ้นจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ ผู้อาศัยแต่ละครัวเรือนจะนำไปทิ้งที่ถังขยะที่จัดเตรียมไว้บริเวณบ้านพักเพื่อรอรถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป

บันทึกปริมาณขยะของทำอาภาศยานตรัง

#### (4) ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบระบายน้ำของท่าอากาศยาน จะระบายไปตามลักษณะความลาดชันของสภาพภูมิประเทศ ภายในท่าอากาศยาน ผ่านรางระบายน้ำที่ขุดขึ้นภายในท่าอากาศยานส่วนหนึ่งจะไหลลงคลองระบายน้ำริมทางหลวง หมายเลข 404 และอีกส่วนหนึ่งจะไหลลงร่องน้ำธรรมชาติด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน หลังจากนั้นจะระบายลงคลอง ลำเลียงบริเวณบ้านคลองลำเลียง และไหลลงสู่แม่น้ำปะเหลียน

ระบบการระบายน้ำภายในท่าอากาศยาน เป็นรางระบายน้ำแบบเปิดทั้งหมด โดยมีทิศทางการระบายน้ำสอดคล้องกับความลาดชันของพื้นที่ เพื่อระบายน้ำออกสู่คลองลำเลียงซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของท่าอากาศยาน น้ำฝนที่ตกลงมาบนทางวิ่งของท่าอากาศยาน จะถูกระบายไปตามทางวิ่งเริ่มต้นจากด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยานซึ่งเป็นจุดที่สูงไปสู่ทิศตะวันออกของพื้นที่ซึ่งเป็นที่ต่ำก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำเปิดของระบบระบายน้ำ

#### 1.2.7 การจัดการด้านความปลอดภัย

##### (1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

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

##### (2) ความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานตรัง ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่สนามบิน เพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง อาจจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปสำรวจพร้อมทำบันทึกสัตว์ที่พบภายในท่าอากาศยานในแต่ละวัน พร้อมจัดทำรายงานการสำรวจประชากรนกประจำเดือน และหากเกิดเหตุอากาศยานชนนกจะมีการจัดทำบันทึกรายงานเป็นประจำทุกเดือน สำหรับบริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรแก่ผู้ที่เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานในช่วงเวลาที่อากาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่างๆ และมีห้องควบคุมโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่างๆ ภายในสนามบิน

##### (3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ท่าอากาศยานตรัง ได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำเดือนของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง และฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน (ภาคผนวก ง) โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

(๒) การฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ (Half Scale Exercise) ทุก ๖ เดือน (ยกเว้นในปีที่มีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ) หรือแล้วแต่จะกำหนดเพื่อทดสอบประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เป็นการฝึกซ้อมในสนามจริงโดยใช้บุคคลและยานพาหนะตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้จะเป็นการฝึกซ้อมเฉพาะเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน

(๓) การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบ (Full Scale Emergency Exercise) กำหนดอย่างน้อย ๒ ปี/ครั้ง เป็นการฝึกซ้อมตามการฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ แต่จะมีบุคคลและหน่วยงานภายนอกเข้าร่วมด้วยทั้งหน่วยงานเอกชนและหน่วยงานราชการ ครั้งล่าสุดวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗

(๔) การซ้อมดับเพลิง

(๕) การฝึกซ้อมอื่นๆ ได้แก่ การฝึกซ้อมเคลื่อนย้ายเข้าพื้นที่เกิดเหตุ การฝึกซ้อมเตรียมความพร้อมจำลองสถานการณ์ฉุกเฉิน เดือนละ ๑ ครั้ง การฝึกซ้อมด้านความปลอดภัยร่วมกับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย

### 1.2.8 สภาพปัจจุบัน

ปัจจุบันท่าอากาศยานตรัง มีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การขยายความยาวทางวิ่งจาก ๒,๑๐๐ ม. เป็น ๒,๙๙๐ ม. สร้างลานจอดอากาศยาน อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่ ตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กกวล.) ตามหนังสือที่ ทส ๑๐๑๐.๔/๖๑๑๘ ลงวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ สามารถสรุปได้ดังนี้ (รูปที่ ๑.๒.๘-๑)

(๑) ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๑,๒๐๐ คน/ชม. และลานจอดรถยนต์ ๗๐๐ คัน ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว ร้อยละ ๙๘.๓๔ ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๗

(๒) ก่อสร้างลานจอดเครื่องบิน สามารถจอดอากาศยานได้ ๑๐ ลำ และทางขับ จำนวน ๓ ทาง ดำเนินการแล้วเสร็จ

(๓) ก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่ ดำเนินการแล้วเสร็จ

(๔) ขยายความยาวทางวิ่งจาก ๒,๑๐๐ ม. เป็น ๒,๙๙๐ ม. ดำเนินการก่อสร้างภายในพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว ร้อยละ ๓๗.๐๐ ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๗ และอยู่ระหว่างการจัดการเวนคืนที่ดินทางด้านทิศตะวันตก จำนวน ๖๔๐ ไร่





อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังใหม่)



ทางเข้า-ออก ทำอากาศยานตำแหน่งใหม่



ลานจอดอากาศยานและทางขับ

รูปที่ 1.2.8-1 สภาพปัจจุบันทำอากาศยานตรัง



อุโมงค์รถไฟลอดใต้ทางวิ่ง



ขยายความยาวทางวิ่ง

รูปที่ 1.2.8-1 สภาพปัจจุบันทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)



### 1.3 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

เนื่องจากทำอาภาศยานตรัง ปัจจุบันกำลังมีการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด รวมทั้งองค์ประกอบอื่นๆ ตามที่กรมทำอาภาศยานได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรัง เสนอและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ (เลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563) ดังนั้น ในรายงานฉบับนี้จึงได้นำเสนอทั้งผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะ ดำเนินการ) ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 รายละเอียดดังนี้

- **ระยะดำเนินการ** ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ตามที่กำหนด ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผ่านมติเห็นชอบต่อรายงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณารายงานฯ ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.3-1


- **ระยะก่อสร้าง** ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ตามที่กรมทำอาภาศยานได้เสนอรายงาน การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศ ยานตรังและได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการพิจารณารายงานฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กกวล.) ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.3-2 และ ตารางที่ 1.3-3

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


มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>1. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b> - ให้ขยายรางระบายน้ำช่วง M-N ให้มีขนาด เท่ากับทางน้ำธรรมชาติที่จะทำการขุดลอก และขยาย จนถึงคลองลำเลียง โดยมีความกว้างด้านบน 9 ม. ความกว้างท้องราง 5 ม. และลึก 1 ม.	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อ ปรับปรุงขยายทำอาภาศยานทำให้มีการรื้อ รางระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างราง ระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยาย ทำอาภาศยาน - พบวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ DN-2	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้าง ทำอาภาศยานเสร็จแล้วเสร็จ ทำอาภาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้รับความเห็นชอบ จากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ) - ให้ทำอาภาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางและ กำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมี วัชพืชขึ้นปกคลุม	
- ระบบระบายน้ำในโครงการส่วนที่เป็นท่อลอด แบบท่อกลมให้เปลี่ยนเป็นท่อลอดแบบ Box Culvert ทั้งหมด	- ระบบระบายน้ำส่วนใหญ่มีท่อลอดเป็นแบบ Box Culvert มีเพียงบางส่วนที่เป็นแบบท่อกลม คือ บริเวณที่ตัดผ่านใต้หัวทางวิ่งหมายเลข 26 เนื่องจาก จะก่อให้เกิดปัญหาอุปสรรคต่อระบบปฏิบัติการบิน - ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำ แต่พบว่าวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ และบริเวณท่อลอดแบบ Box Culvert	- ให้ทำอาภาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางและ กำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมี วัชพืชขึ้นปกคลุม	




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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>2. คุณภาพอากาศ</b> - ในกรณีที่มีเที่ยวบินมากกว่า 1 เที่ยวบินต่อวัน ควรกำหนดการขึ้นลงของเครื่องบินแต่ละเที่ยวห่างกัน 1 ชั่วโมง	- ปัจจุบันทำอากาศยานมีสายการบินให้บริการ 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน	- โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานได้มีการออกแบบเพื่อรองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น มาตรการดังกล่าวจะถูกยกเลิกหลังจากโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของท่าอากาศยาน และสายการบินที่จะเข้ามาให้บริการภายในท่าอากาศยาน	-
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	-	 <p>เครื่องปรับอากาศภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>
- หลีกเลี่ยงการจอดเครื่องบินโดยการติดเครื่องยนต์บริเวณลานจอดเครื่องบิน	- สนามบินกำหนดให้เมื่ออากาศยานลงจอดต้องดับเครื่องยนต์ ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 25-30 นาทีในการรับ-ส่งผู้โดยสาร ขนถ่ายสัมภาระของผู้โดยสาร และทำความสะอาดภายในอากาศยาน	-	-
- หลีกเลี่ยงการติดเครื่องยนต์ของรถยนต์ขณะจอด	- มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยขอความร่วมมือผู้มาใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอดรถรอผู้โดยสาร	-	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ปลุกต้นไม้เพื่อเพิ่มความร่มรื่นบริเวณลานจอดรถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารโดยต้นไม้ควรมีลักษณะใบดกหนาแต่ไม่ให้ดอก-ผล	- ต้นไม้ที่ปลูกบริเวณลานจอดรถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารส่วนใหญ่ ได้แก่ ประดู่ และไม้พุ่ม	-	
<b>3. เสีย</b> - งดการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-07.00 น.)	- ทำอาภาศยานตรังมีสายการบินให้บริการจำนวน 3 สายการบิน มีเที่ยวบิน จำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน โดยเที่ยวบินเที่ยวแรกมาถึงทำอาภาศยานตรัง เวลา 07.55 น. และเที่ยวสุดท้ายออกจากทำอาภาศยานตรังเวลา 19.00 น.	- ควรปรับปรุงมาตรการจาก “งดการบิน” เป็น “การหลีกเลี่ยง” การบินในช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉินเช่น ภารกิจด้านการทหารอาภาศยานรับ-ส่งผู้ป่วยไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมได้และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์	-
- กำหนดวิธีการขึ้น-ลง ของเครื่องบิน เพื่อหลีกเลี่ยงการบินเหนือบริเวณที่เป็นชุมชนหนาแน่น	- การขึ้น-ลง ส่วนใหญ่ใช้หัวทางวิ่งหมายเลข 08 เป็นหลัก โดยสภาพพื้นที่บริเวณหัวทางวิ่งมีพื้นที่โล่งอยู่ภายในทำอาภาศยานตรัง ทำให้ลดผลกระทบต่อชุมชน	-	-

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

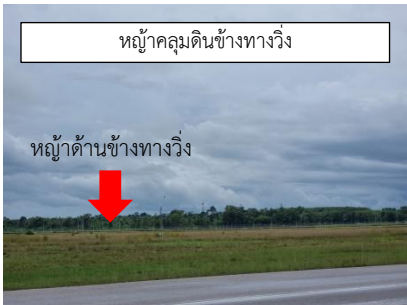
มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จำกัดเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันเป็น เครื่องบิน DASH-8 ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน และเครื่องบิน Boeing-737 ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน	- ปัจจุบันมีสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการ ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน เป็นเครื่องบินประเภท Boeing 737-800 และ A320	- ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังได้ มีการยกเลิกมาตรการนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการ ดำเนินการของท่าอากาศยานในปัจจุบัน และ สอดคล้องกับการขยายของท่าอากาศยานเพื่อให้ รองรับจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น	-
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณที่พักผู้โดยสาร และที่ทำงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียง รบกวน	-	
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไป ทำงานบริเวณลานบิน (Air Side)	- พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดเครื่องบิน ขณะที่อากาศยานเข้ามาใช้บริการมีการสวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันเสียง	-	-

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


มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- หากมีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินที่มี ความดังของเสียงมากขึ้นหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน มากกว่า 4 เที่ยวบิน ในช่วงเวลากลางวันหรือ จำเป็นต้องบินในช่วงเวลากลางคืนจะต้องหามาตรการ ลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ จ่ายเงินชดเชยติดตั้ง วัสดุป้องกันเสียงดังสำหรับอาคารหรือบ้านพักที่ได้รับ ผลกระทบหรือซื้อที่จะได้รับผลกระทบในราคาเป็น ธรรม	- ปัจจุบันสายการบินที่ให้บริการมีการเปลี่ยนแปลง ชนิดของเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบิน 6 เที่ยวบิน ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินมากกว่าที่มาตรการได้กำหนดไว้ คือ 4 เที่ยวบิน เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร ที่เพิ่มมากขึ้น และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการ ให้บริการ กรมท่าอากาศยาน จึงจัดทำรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง ขยายท่าอากาศยานตรัง (EIA) เสนอ สผ. และได้รับ ความเห็นชอบ จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลง วันที่ 7 พฤษภาคม 2563	- ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังได้ มีการยกเลิกมาตรการนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการ ดำเนินการของท่าอากาศยานในปัจจุบัน และ สอดคล้องกับการขยายของท่าอากาศยานเพื่อให้ รองรับจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น	-
- ในกรณีที่เครื่องบิน Boeing-737 มีการ ขึ้น-ลง เกิน 4 เที่ยวบิน/วัน ให้มีการจัดทำรายงาน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงเสนอแก่สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณา	- ปัจจุบันสายการบินที่ให้บริการที่ท่าอากาศยานตรัง ใช้อากาศยานชนิด A320-200 จำนวน 4 เที่ยวบิน/ วัน และ B737-800 จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน - กรมท่าอากาศยาน ได้จัดทำรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยาย ท่าอากาศยานตรัง (EIA) เสนอ สผ. และได้รับความ เห็นชอบ จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติตาม หนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563	- ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังได้ มีการยกเลิกมาตรการนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับ การดำเนินการของท่าอากาศยานในปัจจุบัน และ สอดคล้องกับการขยายของท่าอากาศยานเพื่อให้ รองรับจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น	-





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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- บริเวณที่มีค่า NEF-30 สำหรับจำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเวลากลางวันไม่เกิน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสาน กับจังหวัดและสำนักงานผังเมืองในการจัดผังการใช้ ที่ดินเพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน และ การร้องเรียนในอนาคต รวมทั้งไม่ควรสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถานบริเวณดังกล่าว	- จากการประเมินเส้น NEF 30 ของทำอาภาศยาน ตรังในช่วง เดือนมิถุนายน 2566 ถึง เดือนพฤษภาคม 2567 พบว่า มีเที่ยวบินเข้ามาให้บริการที่ ทำอาภาศยานตรังจำนวน 10เที่ยวบิน/วัน พบว่าเส้น NEF 30 ยังคงอยู่ในพื้นที่ทำอาภาศยาน	-	-
- ประสานงานกับจังหวัด และกรมโยธาธิการ และผังเมือง เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารและ สิ่งปลูกสร้างเป็นไปตามองค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ (ICAO) คือระยะห่างจากหัว-ท้ายทาง วิ่ง 1,200 ม. ไม่ควรเป็นย่านที่พักอาศัย, ย่านพาณิช ยกรรม และไม่ควรสร้างวัด, โรงเรียน, โรงพยาบาล, สถานสงเคราะห์ และควรกำหนดให้เป็นเขต อุตสาหกรรมและคลังสินค้า หรือเขตเกษตรกรรม	- ทำอาภาศยานได้ประชาสัมพันธ์และยินดีให้ข้อมูลกับ จังหวัด และกรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อควบคุม การก่อสร้างอาคารและ สิ่งปลูกสร้างเป็นไปตาม องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	-	-
<b>4. อุทกวิทยาและการระบายน้ำ</b> - ควรมีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดินเพื่อ ป้องกันการกัดเซาะ	- มีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดิน บริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดเครื่องบิน ภายในพื้นที่เขตการบิน	-	


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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ก่อสร้างรางระบายน้ำด้านข้างของแนวถนนวิ่ง ทั้งสองด้านบริเวณแนวถนนวิ่งเดิม และส่วนขยายโดย ระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านของทางวิ่ง ตามทิศ ทางการไหลของน้ำภายในพื้นที่เขตการบินของ ทำอาภาศยาน - พบวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ DN-2	- ให้ทำอาภาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางและ กำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมีวัชพืช ขึ้นปกคลุม	 รางระบายน้ำข้างทางวิ่ง
- จัดให้มีการขุดลอกหรือขยายขนาดของ รางระบายน้ำ M-N จนถึงคลองลำเลียงให้มีขนาดใหญ่ ขึ้น ลึก 1 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณและ อัตราการไหลของน้ำระบายได้ ในกรณีที่มีฝนตกหนัก และแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังด้านใต้ของทำอาภาศยาน และโรงเรียนวิเชียรมาตุได้	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อ ปรับปรุงขยายทำอาภาศยานทำให้มีการรื้อราง ระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างราง ระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยายทำ อาภาศยาน พบวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ DN-2	- เมื่อดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างทำอาภาศยาน ตรังแล้วเสร็จ ทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตาม มาตรการที่ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอด ระยะดำเนินการ) - ให้ทำอาภาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางและ กำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมีวัชพืช ขึ้นปกคลุม	-
<b>5. คุณภาพน้ำผิวดิน</b> ดำเนินการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียของ อาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่ดังนี้ - ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณ อาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่แต่ละ จุดให้มีขนาดสอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้หรือผู้พักอาศัย คือ ปริมาณ 29 ลบ.ม./วัน	- เนื่องจากปัจจุบันทำอาภาศยานตรังมีการปรับปรุง อาคารที่พักผู้โดยสารให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 600 คน/ชม. และทำการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารให้มีความสอดคล้องกับ การดำเนินการในปัจจุบัน โดยติดตั้งระบบบำบัดน้ำ	-	

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




มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดสร้างบ่อบำบัดน้ำเพื่อรองรับน้ำหลังผ่าน การบำบัดแต่ละจุดนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำ ต้นไม้หรือสนามหญ้า	เสียแบบเกรอะ-กรอง แบบเดิมอากาศ จำนวน 6 ถัง ขนาด 4 ลบ.ม. โดยระบบบำบัดที่ทำการปรับปรุง ใหม่ ประกอบด้วย ถังดักไขมันสำเร็จรูปขนาด 6 ลบ.ม. ถังบำบัดน้ำเสียชนิดเติมอากาศขนาด 10 ลบ.ม. ถังขนาด 20 ลบ.ม. และถังขนาด 35 ลบ.ม. - การดำเนินงานของทำอาภาศยานตรังที่ผ่านมาไม่ได้ ดำเนินการขุดบ่อบำบัดน้ำ โดยน้ำที่ผ่านการบำบัดน้ำ เสียจะถูกปล่อยลงรางระบายน้ำภายในพื้นที่ ทำอาภาศยาน (เป็นการหน่วงน้ำในรางระบายน้ำ โดยจะระบายออกนอกพื้นที่ทำอาภาศยานในช่วงฤดู ฝนเท่านั้น) อย่างไรก็ตามปัจจุบันทำอาภาศยานตรัง ได้มีการก่อสร้างโครงการปรับปรุงขยาย ทำอาภาศยานตรังโดยมีการขุดบ่อบำบัดน้ำ ขนาด 150,000 ลบ.ม. เพื่อรับน้ำหลังผ่านการบำบัด และ หน่วงน้ำในช่วงฤดูฝนก่อนปล่อยออกนอกพื้นที่ ทำอาภาศยาน		 <p>ระบบบำบัดน้ำเสียด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>  <p>บ่อบำบัดน้ำขนาด 150,000 ลบ.ม.</p>
<b>6. สัตว์ป่า</b> - ควบคุมพันธุ์ไม้ที่ให้ผลเป็นอาหารของนก ที่สำรวจพบมี 2 ประเภท ได้แก่ พลับพลา ( <i>Grewia                      paniculata</i> Roxb.) และ เส้บเหี้ย'ยว ( <i>Zi Pyrus                      oenoplia</i> Mill) ไม่ให้มีขนาดลำต้นโตที่จะให้ผล โดยตัดฟันให้เตี้ยอยู่เสมอ	- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลปรับแต่งต้นไม้ และควบคุม ความสูงไม่ให้แหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก บริเวณโดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร และลานจอด รถยนต์	-	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- หลุมที่ปลูกบริเวณโครงการ ควรเป็นหลุมที่ไม่มีเมล็ด ไม่มีอาหารของนก เช่นหลุมมะนิลา	- หลุมที่ปลูกบริเวณโครงการ เป็นหลุมที่ไม่มีเมล็ด และไม่มีอาหารของนก นอกจากนี้ทำอาภาศยานกระบี่ ได้มีการตัดหญ้าบริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอาภาศยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าเพื่อไม่ให้เป็นที่หลบซ่อน และแหล่งอาหารของนก	-	-
- ควรตัดหญ้าให้สั้นอยู่เสมอ เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่ของแมลงหรือที่วางไข่ของนกได้โดยสูงไม่เกิน 10 ซม.	- ทำอาภาศยานกระบี่มีเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการตัดหญ้าบริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอาภาศยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าเพื่อไม่ให้เป็นที่หลบซ่อน และแหล่งอาหารของนก - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแล บริเวณโดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร ลานจอดเครื่องบิน และลานจอดรถยนต์ โดยการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก	-	-
- ควรจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ที่มีขนาดทรงพุ่มใหญ่ เพื่อมิให้นกใช้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหารโดยไม่ควรให้สูงเกิน 4 ม. และขนาดทรงพุ่มน้อยกว่า 2 ม.	- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแล บริเวณโดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร ลานจอดเครื่องบิน และลานจอดรถยนต์ โดยการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก โดยเลือกปลูกต้นไม้ที่พุ่มมีขนาดไม่ใหญ่ และชนิดที่ต้นไม้สูง	-	 ต้นไม้บริเวณลานจอดรถยนต์




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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการจัดการไม่ให้มีพืชน้ำในแหล่งน้ำ ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ภายในพื้นที่เขตปลอดภัยการบินทำอาภาศยานได้มีการขุดลอกวางระบายน้ำครั้งสุดท้ายเมื่อเดือนมกราคม 2562 จากการสำรวจยังพบว่าในรางระบายน้ำบางพื้นที่มีวัชพืชขึ้น</li> <li>- รางระบายน้ำบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยานตรังมีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบบริเวณรางระบายน้ำดังกล่าว เดือนละ 1 ครั้ง โดยหากพบว่ามีวัชพืชขึ้นภายในรางระบายน้ำจะดำเนินการนำวัชพืชออกเพื่อไม่ให้กีดขวางการระบายน้ำภายในราง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ทำอาภาศยานตรังดำเนินการขุดลอกวางและกำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมีวัชพืชขึ้นปกคลุม</li> </ul>	<div>ตะกอนดินในรางระบายน้ำข้างหัวทางวิ่ง 08</div>  <div>วัชพืชในรางระบายน้ำข้างหัวทางวิ่ง 26</div>  <div>รางระบายน้ำบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</div> 



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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>7. การใช้ที่ดิน</b> - จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทำอากาศยาน กรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อควบคุมการขยายตัวของเมือง และการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	- ผู้อำนวยการทำอากาศยาน หรือตัวแทนร่วมประชุม กับหัวหน้าส่วนราชการจังหวัด และให้ความคิดเห็น ด้านการใช้ที่ดินโดยรอบทำอากาศยานหากมีวาระที่เกี่ยวข้องสม่ำเสมอ - หน่วยงานท้องถิ่นจะเข้ามาตรวจสอบกรณีที่จะอนุญาตแบบก่อสร้างที่อยู่ในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ - หากผู้ที่จะทำการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ก็ตามในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อน และต้องได้รับอนุญาตถึงจะดำเนินการก่อสร้างได้	-	-
- บริเวณโดยรอบในเขต NEF>30 สำหรับเครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน และเครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสานกับกรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งไม่ควรอนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนสถานในบริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.	- ประสานกับกรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งไม่ควรอนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนสถานในบริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.	-	-

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

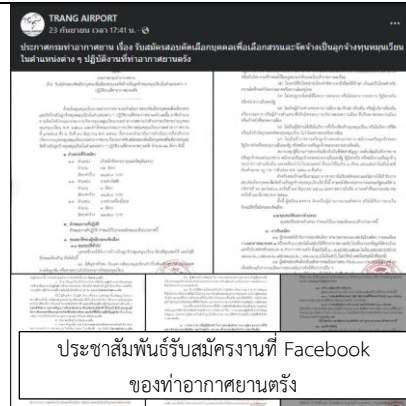
มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- การจัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็นแนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตามขอบเขต NEF-30 สำหรับเครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และเครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน ในเวลากลางวัน	- ทำอาภาศยานตรังดำเนินการจัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินเท่าที่จำเป็นต่อการพัฒนาทำอาภาศยานและจากการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากทำอาภาศยานตามจำนวนเที่ยวบินที่ได้คาดการณ์ไว้พบว่าเส้นระดับเสียง NEF 30 อยู่ภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน - ในการดำเนินการปรับปรุงทำอาภาศยานกรมทำอาภาศยานได้มีการออกแบบและดำเนินการของเวนคืนที่ดินขอใช้พื้นที่ขึ้นอยู่กับว่าสิทธิ์ในที่ดินโดยการดำเนินการดังกล่าวได้เผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็นแนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตามขอบเขต NEF-30 ตามที่ได้คาดการณ์จำนวนเที่ยวบิน 20 ปีข้างหน้า	-	-
<b>8. การกำจัดขยะ</b> - ดำเนินการกำจัดขยะที่เกิดขึ้น 20 กก./วัน โดยกำหนดให้มีรถบริการเก็บขนขยะของเทศบาลหรือองค์การบริหารส่วนจังหวัด	- มีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะ เพื่อนำไปรวมที่อาคารที่พักขยะเพื่อรอให้รถของเทศบาลตำบลโคกหล่อเข้ามารับไปกำจัด	-	 อาคารจัดเก็บขยะ

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดให้มีภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิด จำนวน อย่าง น้อย 20 ใบ ขนาด 50-100 ล. ในโครงการ	- มีภาชนะรองรับขยะพร้อมฝาปิดมิดชิดวางไว้ตามจุด ต่างๆ เช่น ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารบริเวณลาน จอดรถยนต์ และบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่	-	 <p>ถังขยะบริเวณด้านในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>
- จัดสร้างโรงพักขยะขนาดกว้าง 2 ม. ยาว 2 ม. สูง 2.5 ม. ผนังก่ออิฐทึบทุกด้านมีประตูเปิด-ปิด ด้านข้าง กว้าง 0.8 ม. สูง 1.8 ม.	- ทำอาภาศยานมีการก่อสร้างอาคารที่พักขยะ เพื่อรองรับขยะที่เกิดขึ้นบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ขนาดกว้าง 2 ม. ยาว 2 ม. สูง 2.5 ม. ผนังก่ออิฐทึบ ทุกด้านมีประตูเปิด-ปิดด้านข้าง กว้าง 0.8 ม. สูง 1.8 ม.	-	-
<b>9. เศรษฐกิจ-สังคม</b> - กำหนดให้พิจารณาคนในพื้นที่ใกล้เคียง โครงการหรือภายในจังหวัดตรัง ที่มีความรู้ ความสามารถได้รับการบรรจุเข้าทำงานเป็นพนักงาน ของทำอาภาศยานตรังก่อนเป็นลำดับแรก	- หากมีการเปิดรับสมัครงานมีการประกาศรับสมัคร สำหรับผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่สนามบิน เป็นอันดับแรก และมีการประชาสัมพันธ์การรับ สมัครงานผ่าน Facebook ของทำอาภาศยานตรัง	-	 <p>ประชาสัมพันธ์ INFORMATION</p> <p>จุดประชาสัมพันธ์</p>



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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
			 <p>ประชาสัมพันธ์รับสมัครงานที่ Facebook              ของทำอาภาศยานตรัง</p>
<b>10. สาธารณสุข</b> - จัดให้มีอุปกรณ์ในการดับเพลิงอย่างเพียงพอ	- มีการติดตั้งถังดับเพลิงเพิ่มเติม ทั่วทั้งพื้นที่โครงการ เพิ่มความสะดวกในการใช้งาน นอกจากนี้ภายใน ทำอาภาศยานยังมีสถานีดับเพลิงและกู้ภัย	-	-
- จัดให้มีการฝึกซ้อมปฏิบัติตามแผนใน การช่วยเหลือในกรณีเกิดอุบัติเหตุของอาภาศยาน	- ทำอาภาศยานได้มีการดำเนินการการฝึกซ้อมย่อยบน โต๊ะทุกๆ 6 เดือน การฝึกซ้อมทั้งรูปแบบ ทุกๆ 1 ปี และดำเนินการการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale- Exercises)	-	-
- ตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด เครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	- มีการตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด เครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	-	-

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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไป ทำงานบริเวณลานบิน (Air Site)	- พนักงานมีการสวมใส่อุปกรณ์กันเสียงขณะปฏิบัติงาน บริเวณลานบิน	-	-
- ตรวจสอบสภาพการได้ยิน สายตา ความจุ ของปอด และสุขภาพทั่วไปของพนักงาน และ เจ้าหน้าที่อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- มีการตรวจสอบสุขภาพของเจ้าหน้าที่เป็นไปตาม เงื่อนไขการจ้างงานของกรมทำอาภาศยาน	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมทำอาภาศยานต้องปฏิบัติ</b> - กรมทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และ ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดย นำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบ ก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหาร จัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	- กรมทำอาภาศยานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมของโครงการในการดำเนินการโครงการฯ ตามที่ได้ เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ก่อสร้างท่าอากาศยานตรัง และนำมาตราการที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติมไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญา จ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ	-	-
- กรมทำอาภาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและ กำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการ ก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษา โครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยาย ท่าอากาศยานตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จ และใน การดำเนินการก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กรมทำอาภาศยาน จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทำอาภาศยาน และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมทำอาภาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตรัง สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 (ภูเก็ต) ผู้แทนจังหวัดตรัง องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	- กรมทำอาภาศยานได้ดำเนินการจ้าง บริษัทอินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมประจำปี 2567 ตามสัญญาเลขที่ งท 39/2567 ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567 - มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กรมทำอาภาศยาน จะต้องจัดทำรายงานผลการ ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยาน ตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอ เมืองตรัง จังหวัดตรัง และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจ หน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงาน ที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	- กรมทำอาภาศยาน ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำเสนอ ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	-	-
1) ในกรณีที่กรมทำอาภาศยานมีความจำเป็นต้อง เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้ เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังของ กรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ ความเห็นไว้แล้วให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจใน การพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ	- หากมีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่าง ไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังของ กรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง กรมทำอาภาศยานจะปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	-	-



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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
โครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้			
<ul style="list-style-type: none"> <li>หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ</li> <li>หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้</li> </ul>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ ของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของรัฐมนตรี แล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือ กิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้อง จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้อง เสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตาม ระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มี อำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือ หน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการ ปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุง มาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้า ข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทาง ราชการ ขอให้ นำความเห็นชอบของคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบ	- หากมีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่าง ไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของ กรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่'ที่' ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง กรมท่าอากาศยานจะปฏิบัติตามที่ มาตรการกำหนด	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
พิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
3) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือ	- กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-

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


มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อน การเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และ นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไป ด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลง รายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ใน การพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ โครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลง ดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
4) ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่า โครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียน ใดๆ กรมทำอาภาศยาน ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไข โดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่	- ปัจจุบันทำอาศยานยังไม่ได้รับข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นจาก การก่อสร้างของทำอาภาศยาน	-	-

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


มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและ ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังต่อไป			
5) กรม ทำอาภาศยานต้องจัดตั้งหน่วย ประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรัง องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น ชุมชนหัวสนามบิน 26 หมู่ 12 ตำบลโคกหล่อ โรงเรียนวิเชียรมาตุ องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น ได้รับ ทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมใน การสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	- ทำอาภาศยานดำเนินการประชาสัมพันธ์วิธีการก่อสร้างและ แผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดย ผ่านผู้นำชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งเปิดโอกาส ให้ประชาชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยรอบพื้นที่ทำ อาภาศยานตรัง มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบ ขั้นตอนการดำเนินการได้ หากหน่วยงานมีความประสงค์ที่จะ เข้าร่วมสังเกตการณ์	-	-
<b>2. สภาพภูมิประเทศ</b> - การปรับพื้นที่แต่ละช่วงเวลาต้องจำกัดขนาดของ การเปิดพื้นที่เท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่ โครงการเป็นหลัก	- ทำอาภาศยานมีการกำกับกับผู้รับเหมาให้จำกัดในการเปิดพื้นที่ ก่อสร้าง และใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก ในกรณีที่ สามารถนำมาใช้งานได้	-	-




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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ในช่วงระหว่างการปรับถมพื้นที่ต้องมีการจัดทำ บ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	- บริษัทผู้รับเหมามีการสร้างบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถม พื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ และป้องกันน้ำท่วม	-	 บ่อดักตะกอน
<b>3. ทรัพยากรดิน</b> - ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้อง ดำเนินการให้อยู่ภายใต้ข้อกำหนด และต้องมีการวางแผน งานให้ดีและเหมาะสม	- ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการวางแผนงานเพื่อให้ สอดคล้องกับลักษณะพื้นที่ภายใต้ข้อกำหนดของกรมทำอาภาศ ยานและข้อกำหนดของการทำงานในพื้นที่เขตปลอดภัยการบิน	-	-
<b>4. ธรณีและการเกิดแผ่นดินไหว</b> - การลดระดับความสูงเขาน้ำควรวลักรเลียงการ ดำเนินการในช่วงฤดูฝน (เดือนกันยายน-ธันวาคม)	- ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างยังอยู่ในระยะก่อสร้างที่ 1 คือ การสร้างลานจอดอาภาศยาน ทางขับ ลานจอดรถยนต์ อาคาร ที่พักผู้โดยสาร และทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานตำแหน่งใหม่ จึงยังไม่มีกรลดความสูงของเขาน้ำ ถ้าถึงขั้นตอนการ ดำเนินการดังกล่าว กรมทำอาภาศยาน ยินดีปฏิบัติตาม มาตรการ และกำหนดเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ปฏิบัติตาม	-	-
- ให้มีนักธรณีเทคนิคดูแล Compaction ของทางวิ่ง เพื่อ ตรวจสอบดินเก่า ดินใหม่ และการทรุดตัวที่เกิดขึ้น	- ในการก่อสร้างผู้รับเหมาได้มีการเลือกใช้วัสดุก่อสร้างตามที่ กำหนดไว้ในรายงานประกอบแบบก่อสร้าง ซึ่งได้ มีการกำหนดค่า CBR ของดินถมไว้แล้ว และในขั้นตอนการบด อัดดินจะมีการทดสอบ Compaction ในทุกชั้นของการบดดิน (ความสูงชั้นละ 30 ซม.)	-	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กำหนดมาตรการให้มีนักธรณีเทคนิคดูแลและ แนะนำวิธีการขุดเจาะเนินเขาน้ำเพื่อป้องกันผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	- ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างยังอยู่ในระยะก่อสร้างที่ 1 คือ การสร้างลานจอดอากาศยาน ทางขับ ลานจอดรถยนต์ อาคาร ที่พักผู้โดยสาร และทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานตำแหน่งใหม่ จึงยังไม่มี การลดความสูงของเขาน้ำ ถ้าถึงขั้นตอนการ ดำเนินการดังกล่าว กรมทำอาภาศยาน ยินดีปฏิบัติตาม มาตรการ และกำหนดเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ปฏิบัติตาม	-	-
<b>5. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน</b> - จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำ ถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถม พื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัว ทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- การก่อสร้างระยะที่ 1 การก่อสร้างภายในพื้นที่ ทำอาภาศยานตรัง (ปัจจุบัน) ได้ดำเนินการก่อสร้างรางระบาย น้ำตามที่ได้ออกแบบไว้เรียบร้อยแล้ว - การก่อสร้างระยะที่ 2 ที่ต้องดำเนินการจัดหาที่ดิน ภายนอกทำอาภาศยาน หากดำเนินการก่อสร้างแล้ว กรมทำอาภาศยานจะกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างใน การจัดทำรางระบายน้ำชั่วคราว ตามแนวรางระบายน้ำที่ได้ ออกแบบไว้ เพื่อช่วยในการระบายน้ำและรวบรวมตะกอนที่ เกิดจากการปรับถมพื้นที่ให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณ หัวทางวิ่ง 26 หรือบ่อดักตะกอนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในระยะที่ 2	-	


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดสร้างรางระบายน้ำรูปตัวยู ภายในพื้นที่อุโมงค์ รถไฟ เพื่อช่วยในการระบายน้ำ	- ได้มีการจัดทำรางระบายน้ำรูปตัวยู ภายในอุโมงค์รถไฟ เพื่อช่วยในการระบายน้ำบริเวณรางรถไฟ	-	 รางระบายน้ำภายในอุโมงค์รถไฟ
- ผู้รับเหมาจะต้องจัดหาภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิดเพื่อ ทำการรวบรวมน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออกหรือน้ำมันหล่อลื่น ที่หมดสภาพการใช้งาน เพื่อนำไปกำจัดโดยบริษัทที่ได้รับ อนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือหน่วยงานอื่นๆ ที่ เกี่ยวข้อง	- ปัจจุบันยังไม่มีน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออกหรือน้ำมันหล่อลื่นที่ หมดสภาพการใช้งาน แต่อย่างไร	-	-
- รั้วรั้วจะมีให้เศษดินร่วงลงสู่แหล่งน้ำภายในพื้นที่ ก่อสร้าง และกำหนดมาตรการดำเนินการก่อสร้างในช่วง เดือนกันยายน-ธันวาคม สำหรับถมดินเพื่อหลีกเลี่ยงการชะ ล้างของน้ำฝน	- ปัจจุบันกรมการดำเนินการปรับพื้นที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ นอกจากนี้ผู้รับเหมาได้มีการสร้างบ่อดักตะกอน เพื่อป้องกัน ตะกอนดินที่ถูกชะล้างด้วยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	-	-
<b>6. คุณภาพอากาศ</b> - รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะ บรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ใน สภาพดีอยู่เสมอ	- การดำเนินงานของในพื้นที่ก่อสร้างปัจจุบันไม่มีดำเนินการปรับ ถมพื้นที่เสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่อย่างไรก็ตามในกิจกรรมการ ปรับถมพื้นที่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 ผู้รับเหมาได้ดำเนิน ปิด คลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้ อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	-

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



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน	- กำชับคนขับรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน	-	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างล้างหรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404 และทางหลวงชนบท ตง. 3005	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงชนบท ตง. 3005 - ปัจจุบันการก่อสร้างทางเข้า-ออกพื้นที่ทำอาภาศยานตำแหน่งใหม่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ บ่อล้างล้อบริเวณทางออกถนนทางหลวงหมายเลข 404 บริษัทผู้รับเหมาได้ดำเนินการรื้อถอนออก	-	
- จัดให้มีบ่อน้ำล้างล้อรถหรือติดตั้งตะแกรงบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการเพื่อกำจัดดินออกจากล้อรถบรรทุก	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงชนบท ตง. 3005	-	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	-	-
- เก็บกวาดเศษดิน หินทราย ที่ตกบนพื้นทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ เนื่องจากในการก่อสร้างระยะที่ 1 เส้นทางในการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์จะใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่ง โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน หินทราย ที่ตกหล่นประจําอย่างน้อยวันละ 2 รอบในช่วงเที่ยง และช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน หินทราย ร่วงหล่นอยู่ เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	- ปัจจุบันการก่อสร้างระยะที่ 1 ได้แก่ ทางเข้า-ออก พื้นที่ทำอาภาศยานตำแหน่งใหม่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังใหม่) ลานจอดอาภาศยานและทางขับ (ตำแหน่งใหม่) ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงไม่มีกิจกรรมการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ บริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) จึงไม่มีการจัดเจ้าหน้าที่ในการดูแลทำความสะอาดถนน หรือเก็บกวาดเศษดิน หินทราย บริเวณดังกล่าว	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
7. เสียง - กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับรถตามความเร็วที่ กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- กำชับให้คนขับรถบรรทุกด้วยความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ภายในพื้นที่ก่อสร้าง และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด เมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	-	-
- จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก แหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือนราษฎรที่อยู่ ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง	- มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก บ้านเรือนประชาชน	-	-
- ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้ สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- กำชับพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียง โดยไม่จำเป็น	-	-
- รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกิน ตามที่กฎหมายกำหนด เพราะถ้าบรรทุกน้ำหนักเกินจะ ส่งผลให้เครื่องยนต์ทำงานหนักและทำให้เกิดเสียงดังมาก	- กำชับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด	-	-
- ในการก่อสร้างทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานตรัง ตำแหน่งใหม่ควรก่อสร้างในช่วงปิดเทอม (เดือนมีนาคม- พฤษภาคมและเดือนตุลาคม)	- ปัจจุบันได้มีการก่อสร้างทางเข้า-ออกทำอาภาศยานตำแหน่ง ใหม่ เสร็จสิ้นแล้ว	-	
- การตรวจวัดเสียงจากอาภาศยานให้ดำเนินการ ตรวจวัดตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอาภาศยานใน พื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษใช้เป็นแนวทางในการ ตรวจวัด	- บริษัทตรวจวัดเสียงได้ดำเนินการตรวจวัดเสียงจาก อาภาศยานตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอาภาศยานในพื้นที่ ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษ เป็นแนวทางในการตรวจวัด	-	-





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

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

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>9. ทรัพยากรป่าไม้</b> - ระหว่างการตัดฟันต้นไม้/แผ้วถาง และนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการขุดปรับถม ปรับเกลี่ย และบดอัดดินให้มีความหนาแน่นที่ก่อสร้างสวนขยาย หากพบสัตว์ป่า ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์คุ้นชินกับกิจกรรมของมนุษย์ สามารถเคลื่อนตัวได้ไวก่อนรู้สึกรังเกียจ	-	-
<b>10. ทรัพยากรสัตว์ป่า</b> - ห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	- กำชับคนงานก่อสร้างห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	-	-
- ระหว่างการก่อสร้าง หากพบสัตว์ป่า ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้ช่วยเหลือแล้วนำไปปล่อย และต้องไม่ทำร้ายสัตว์ป่าด้วย	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์คุ้นชินกับกิจกรรมของมนุษย์ สามารถเคลื่อนตัวได้ไวก่อนรู้สึกรังเกียจ	-	-
- หากพบเห็นสัตว์บาดเจ็บจากเครื่องจักรกลให้ดำเนินการช่วยเหลือและนำส่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่อไป	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์คุ้นชินกับกิจกรรมของมนุษย์ สามารถเคลื่อนตัวได้ไวก่อนรู้สึกรังเกียจ	-	-
- หากพบสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์นั้น ทำอาภาศยานตรังจะต้องขอความร่วมมือกับสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) เพื่อจัดส่งผู้ชำนาญการทางด้านสัตว์ป่ามาให้คำแนะนำในการดำเนินการ โดยกรมทำอาภาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณทั้งหมด	- จากการปรับพื้นที่ที่ผ่านมาไม่พบว่ามีสัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>11. ทรัพยากรชีวภาพทางน้ำ</b> - จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงานพร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียตามหลักสุขาภิบาล โดยมี khả năngรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นอย่างเพียงพอเพื่อบำบัดน้ำเสีย	- บริเวณที่พักคนงานภายนอกพื้นที่ทำอาภาศยานได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงาน มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียบ่อเกรอะ-บ่อซึม	-	 <p>ห้องน้ำ-ห้องส้วม บริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง</p>
- ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้หรือถอนสิ่งปลูกจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว	- กรมทำอาภาศยานได้กำหนดเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	-
<b>12. การใช้ประโยชน์ที่ดิน</b> - จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง และบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการทราบล่วงหน้าก่อนมีการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้รับทราบถึงรายละเอียดและแผนการก่อสร้างโครงการ	- ทำอาภาศยานยังได้มีการดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลดังกล่าวผ่านผู้นำชุมชนอย่างต่อเนื่อง	-	-
- ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้างของโครงการเพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างแสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	-	 <p>ประชาสัมพันธ์</p>

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



มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กรมทำอาภาศยานจะต้อง แต่งตั้งวิศวกรควบคุม การทำงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแลให้กิจกรรม การก่อสร้างเกิดการรบกวนต่อผู้ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	- กรมทำอาภาศยานได้มีการแต่งตั้งวิศวกรควบคุมการทำงาน ของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแลให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิด การรบกวนต่อผู้ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	-	-
- กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลคนงานก่อสร้างมิ ให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับ ชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	- กรมทำอาภาศยานได้มีการขอความร่วมมือ และให้ ทำอาภาศยานคอยประสานงานกำชับให้ผู้รับเหมาดูแลคนงาน ก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อน รำคาญให้กับชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	-	-
<b>13. การคมนาคมขนส่ง</b> - กำหนดให้มีเส้นทางเบี่ยงของถนนทางหลวงชนบท ตง. 3005 ขนานกับแนวเขตสนามบินทางทิศเหนือเพื่อไป ทางฝั่งทิศใต้	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-
- ต้องมีการติดป้ายสัญญาณเตือนภัยและบอก เส้นทางเบี่ยงของโครงการ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-
- กวดขันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่าง เคร่งครัด	- กำชับให้พนักงานขับรถบรรทุก รถขนส่งวัสดุปฏิบัติตาม กฎจราจรอย่างเคร่งครัด	-	-
- ติดตั้งป้ายเตือนและป้ายบังคับการจราจรบริเวณ จุดตัดของถนนและบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรในช่วงที่มีการขนส่ง ดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	- กรมทำอาภาศยาน/ทำอาภาศยานตรัง ควบคุมดูแลให้ทาง ผู้รับเหมาดำเนินการติดป้ายระวางมีรถบรรทุกเข้า-ออก บริเวณ เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่ คอยดูแลการจราจร อำนวยความสะดวก ในช่วงที่มีการขนส่งดิน และวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	-	-

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


มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ทำการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบไฟฟ้าการทำงานของเครื่องยนต์ ระบบเกียร์ และ อื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีและปลอดภัยอยู่เสมอ	- มีการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ ตามระยะเวลากำหนด	-	-
- การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวนจำเป็นต้องมีผ้าใบ ปิดคลุมอย่างมิดชิด	- รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุม กระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	-
- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงโมงเร่งด่วน	- ไม่มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงโมงเร่งด่วน	-	-
- ห้ามมิให้รถบรรทุกดินใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้ บริการทำอาภาศยานตรังเพื่อลดอุบัติเหตุ	- รถบรรทุกดินไม่ได้ใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้บริการ ทำอาภาศยาน	-	
- เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุก่อสร้าง เพื่อเข้ามายังพื้นที่โครงการที่ต้องผ่านชุมชน หนาแน่น จะต้องใช้ความเร็วไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	- กำชับให้คนขับรถบรรทุกใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	-	-
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการต้อง ติดป้าย ทั้งนี้เพื่อให้่ายต่อการตรวจสอบข้อเท็จจริงใน ด้านการใช้ความเร็วของรถแต่ละคัน รวมทั้งด้านอื่นๆ ที่ เกี่ยวข้อง	- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการมีการติดป้ายเบอร์ โทรศัพท์ ในการรับเรื่องร้องเรียน	-	-




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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ให้ดำเนินการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจร บริเวณทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานกระบี่	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานกระบี่ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-
<b>14. สาธารณูปโภค-สาธารณูปการ</b> - กำหนดให้โครงการจัดสร้างอาคารที่พักขยะให้ เพียงพอต่อการจัดเก็บขยะ 43.67 ลบม./วัน และให้ ประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อในการดำเนินการ จัดเก็บ โดยรถของเทศบาลจะเข้ามาจัดเก็บวันจันทร์-เสาร์ วันละ 1 ครั้ง	- โครงการจะจัดสร้างอาคารที่พักขยะให้เพียงพอต่อ การจัดเก็บขยะบริเวณอาคารที่พักคนงาน ปัจจุบันกำลัง ดำเนินการสร้างอาคารที่พักคนงาน และจะประสานหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องให้ดำเนินการจัดเก็บขยะต่อไป	-	 จุดรวมขยะ บริเวณบ้านพักคนงาน
- ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ผู้รับเหมามีการแยกวัสดุก่อสร้างที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้	-	-
- จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดย แบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบ พื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อ เข้า มาจัดเก็บและกำจัดอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง	- ผู้รับเหมาได้จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด นำไปตั้งไว้ จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลโคก หล่อ เข้ามาจัดเก็บ	-	 พื้นที่ก่อสร้างที่นำกลับมาใช้ใหม่


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถังขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณ พื้นที่ก่อสร้างทั้งนี้ถังขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกัน กลิ่นและแมลง	- บริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้จัดให้มีถังขยะที่มีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่น และแมลง	-	-
- ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของทำอาภาศยานตรัง เพราะเป็น อุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน	- ไม่มีการเผาขยะในพื้นที่โครงการ ขยะที่เกิดขึ้นจะประสานเทศบาล ตำบลโคกหล่อ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการจัดเก็บ	-	-
<b>15. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</b> - จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำ ถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถม พื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำ เพื่อรองรับ ตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- มีการจัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และ ควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อ รองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	-	-
- ให้สร้างระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่จะ ไหลผ่านพื้นที่ให้ลักษณะทางอุทกวิทยาไม่แตกต่างจาก สภาพธรรมชาติเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และ ส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม - จากการตรวจสอบพบว่าในรางระบายน้ำบางพื้นที่มีวัชพืชขึ้น	- ให้ทำอาภาศยานตรังดำเนินการขุดลอก รางและกำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่า ภายในรางระบายน้ำมีวัชพืชขึ้นปกคลุม	รางระบายน้ำ DN-2 บริเวณหัวทางวิ่ง 26 

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
			 รางระบายน้ำ DN-1 ข้างทางขับ
- การปรับถมพื้นที่ให้หลีกเลี่ยงการดำเนินการในช่วง ฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลาย และ ปริมาณตะกอนดินลงสู่ห้วยใหญ่ และคลองท่านาว	- ปัจจุบันไม่มีการดำเนินการปรับถมพื้นที่แล้ว และผู้รับเหมามี การสร้างบ่อกักตะกอน เพื่อป้องกันตะกอนดินที่ถูกชะล้างด้วย น้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	-	-
- ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำทันที เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำของโครงการ	- พบวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ ภายในพื้นที่ ทำอาภาศยาน	- ให้ทำอาภาศยานตรังดำเนินการขุดลอก รางและกำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่า ภายในรางระบายน้ำมีวัชพืชขึ้นปกคลุม	-
- กำหนดให้เทคอนกรีตในลักษณะหูล้างบริเวณปาก ท่อลอดที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	- ก่อสร้างรางระบายโดยมีการเทคอนกรีตในลักษณะหูล้างบริเวณ ปากท่อลอดที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	-	-
<b>16. เศรษฐกิจ-สังคม</b> - ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับข้อ ร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้าง เพื่อเปิดโอกาส ให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง แสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องร้องเรียนบริเวณ ประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับ เรื่องราวร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการเพื่อป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านสังคม ดังนี้                         <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้พิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่นเพื่อให้การพัฒนาโครงการมีส่วนช่วยเหลือชุมชนและลดผลกระทบที่อาจเกิดจากแรงงานต่างถิ่น</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่นตามความสามารถและความเหมาะสมกับตำแหน่งงาน</li> </ul>	-	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>● เข้มงวดเรื่องการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างของคนงานในช่วงเวลากลางวัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่โครงการมีการปิดล้อมเขตพื้นที่ก่อสร้างและมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจเช็คการเข้า-ออกพื้นที่ทั้งกลางวันและกลางคืน</li> </ul>	-	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>● มีการทำกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ของทำอาภาศยานตรัง ให้พบปะพูดคุยกับราษฎรในชุมชนและผู้นำชุมชน พร้อมทั้งติดตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นจากราษฎรในชุมชน สำหรับสถานศึกษารอบพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะโรงเรียนวิเชียรมาตุให้กรมทำอาภาศยานพิจารณาจัดงบประมาณรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) เพื่อบรรเทาความรบกวนด้านเสียงจากอาภาศยานโดยอาจจัดทำกิจกรรม ติดแอร์ และจัดให้มีไมโครโฟน เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เนื่องจากปัจจุบันมีสถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด 19 ทำให้สามารถทำกิจกรรมหรือรวมกลุ่มคนจำนวนมากไม่ได้</li> <li>- ทำอาภาศยานมีการตั้งตู้รับบริจาคภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร</li> </ul>	-	 <p>ตู้บริจาคภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ</li> </ul>	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการแก่ชุมชน บริเวณพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้าง เกี่ยวกับรายละเอียดการก่อสร้างโครงการเพื่อ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและชัดเจนรวมทั้งเพื่อสร้าง ความเชื่อมั่นแก่ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง โครงการ โดยแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนทำการก่อสร้าง	- มีการประชาสัมพันธ์โครงการแก่ผู้นำชุมชนบริเวณพื้นที่ โดยรอบโครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ได้ทราบรายละเอียดความคืบหน้าของการก่อสร้าง โครงการเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง	-	-
- เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วง ก่อสร้างและแจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการให้ ชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการทราบ เช่น การติดป้าย ประชาสัมพันธ์ หรือแผ่นพับ เป็นต้น บริเวณที่ทำการ ผู้ใหญ่บ้านหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	- เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วงก่อสร้างและแจ้ง ความก้าวหน้าของการดำเนินการ ผ่านผู้นำชุมชนอย่าง สม่ำเสมอ	-	-
- แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ดำเนินการทราบถึง ช่องทางการร้องเรียนและมาตรการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยแจ้งผ่านทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน	- แจ้งช่องทางร้องเรียนและมาตรการจัดการเรื่องร้องเรียน โดย แจ้งผ่านทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ผู้นำชุมชน	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดให้มีทีมงานประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน ช่องทางการติดต่อสื่อสารรับเรื่องร้องเรียนพร้อมทั้งจัดส่งทีมงานไปตรวจสอบข้อร้องเรียนและแจ้งผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการให้ชุมชนรับทราบ	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน และช่องทางการติดต่อสื่อสารรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ป้ายประชาสัมพันธ์ดังกล่าว	-	-
- ติดป้ายประกาศบริเวณหน้าพื้นที่โครงการและชุมชน เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยระบุข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ชื่อโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ บริษัทผู้รับเหมา บริษัทเจ้าของโครงการ ผู้ประสานงานและหมายเลขโทรศัพท์ เป็นต้น	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
- จัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Monitoring Committee) เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทนจาก 3 ฝ่าย ได้แก่ กรรมการผู้แทนภาคประชาชน กรรมการผู้แทนภาคราชการ/นักวิชาการในท้องถิ่น และผู้แทนจากโครงการ	- ทำอาภาศยานมีการจัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ให้โครงการจัดทำแผนพับ หรือแสดงวิถีทัศน์ หรือจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรัง เช่น รายละเอียด โครงการ ความสามารถในการรองรับผู้เข้ามาใช้บริการ ตำแหน่งที่ตั้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังการเดินทางมายัง อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่หลังจากเปิดดำเนินการ เป็น ต้น ให้ผู้เข้ามาใช้บริการทำอาภาศยานตรังทราบ	- กรมทำอาภาศยานมีการจัดทำวิถีทัศน์ในการประชาสัมพันธ์ โครงการ	-	-
- ผู้อำนวยการทำอาภาศยานตรังหรือตัวแทน ประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุงขยาย ทำอาภาศยานตรัง ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วน ราชการจังหวัดตรัง	- ผู้อำนวยการทำอาภาศยานตรังหรือตัวแทน ได้มีประชาสัมพันธ์ ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรัง ใน วาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง ทุกครั้ง	-	-
- ในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ตาม พ.ร.บ. การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 ดำเนินการขอออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินใน บริเวณที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) เป็นบริเวณกว้างตลอดแนว เพื่อครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะต้องเวนคืนเป็นเขต ก่อสร้าง ซึ่งจะระบุท้องที่ จุดเริ่มต้น จนสิ้นสุดและความ กว้างของเขตพระราชกฤษฎีกา โดย พ.ร.ฎ. จะปิดประกาศ ไว้ตามสถานที่ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• ที่ทำการของเจ้าหน้าที่เวนคืน</li> <li>• ศาลากลางจังหวัดตรัง</li> <li>• สำนักงานที่ดินจังหวัดตรัง</li> </ul>	- ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน และมีการดำเนินการเวนคืนที่ดิน เพื่อดำเนินการปรับปรุงขยาย ทำอาภาศยานแล้วบางส่วน	-	-



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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>ที่ว่าการอำเภอเมืองตรัง</li> <li>ที่ทำการเทศบาลตำบลโคกหล่อ และ องค์การบริหารส่วนตำบลควนปริง</li> <li>ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 ตำบลโคกหล่อ ที่ ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านไชนน หมู่ 7 บ้านทุ่งหวัง หมู่ 8 บ้านนาป้อ และ หมู่ 9 บ้านเกาะกลาง ตำบลควน ปริง</li> </ul> <p>การออก พ.ร.ฎ. ดังกล่าวเพื่อให้เจ้าหน้าที่มี สิทธิเข้าไปทำการสำรวจทรัพย์สินในที่ดินของประชาชนที่ อยู่ในเขต พ.ร.ฎ. ซึ่งการสำรวจที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และ ต้นไม้ยืนต้นผู้รับมอบหมายจากหน่วยงานของรัฐในฐานะ เจ้าหน้าที่เวนคืนจะแจ้งกำหนดวันเข้าทำการสำรวจเป็น หนังสือให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน หลังจากสำรวจทรัพย์สินแล้วจะมีการกำหนดค่า ทดแทนทรัพย์สินที่จะถูกเวนคืนโดยคณะกรรมการกำหนด ราคาเบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง ประกอบด้วย ผู้แทนของเจ้าหน้าที่หนึ่งคน ผู้แทนกรม ที่ดินหนึ่งคน ผู้แทนของ หน่วยงานอื่นของรัฐหนึ่งคน และ ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p><b>1. การกำหนดค่าตอบแทน</b></p> <p>การกำหนดค่าทดแทนจะพิจารณาตาม หลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดโดยคำนึงถึง</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>1.1 ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้อง ตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ใน วันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา</p> <p>1.2 ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตี ราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่</p> <p>1.3 ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียก ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม</p> <p>1.4 สภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์</p> <p>1.5 เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน</p> <p>1.6 การได้ประโยชน์และเสียประโยชน์จาก การเวนคืน</p> <p>1.7 ค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออก จากอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน</p> <p>ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูก เวนคืนและสังคม</p> <p><b>2. การประกาศราคาเบื้องต้น</b></p> <p>เมื่อคณะกรรมการได้กำหนดราคาค่า ทดแทนแล้วจะปิดประกาศราคาไว้ ตามสถานที่เดียวกัน กับที่ปิดประกาศ พ.ร.ฎ. และเจ้าหน้าที่จะมีหนังสือแจ้งให้ เจ้าของทรัพย์สินมาทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย เมื่อทำบันทึกข้อตกลง หรือสัญญาซื้อขายแล้วหน่วยงาน ของรัฐจะจ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของ ทรัพย์สิน</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>ภายใน 120 วัน นับแต่วันทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย</p> <p><b>3. การอุทธรณ์</b></p> <p>หากผู้ถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาหรือจำนวนเงินค่าทดแทนที่ คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นกำหนดสามารถรับเงินไปก่อน แล้วยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้ปรับ เงินค่าทดแทนโดยสามารถยื่นอุทธรณ์เป็นหนังสือด้วยตนเองหรือส่งทางไปรษณีย์ และหากยังไม่พอใจคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีฯ ผู้ถูกเวนคืนมีสิทธิฟ้องคดีได้ 2 กรณี คือ</p> <p>3.1 กรณีที่ผู้อุทธรณ์ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ยื่น อุทธรณ์ในกรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยดังกล่าว</p> <p>3.2 กรณีที่ยื่นอุทธรณ์ไว้จนระยะเวลาล่วงเลยมาจนครบ 60 วันแล้ว แต่ยังไม่ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยในกรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดเวลา 60 วัน ดังกล่าว</p> <p><b>4. ข้อเสนอแนะด้านการจ่ายค่าชดเชย</b></p> <p>เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ เป็นผู้ที่เสียสละอย่างมากเพื่อผลประโยชน์</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>ส่วนรวม และเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของการพัฒนาโครงการ ดังนั้น ในการดำเนินการ จึงต้องอำนวยความสะดวกให้กับผู้ได้รับผลกระทบเหล่านั้น อีกทั้งควรมีการช่วยเหลือเป็นกรณีพิเศษเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ยกตัวอย่างเช่น มาตรการต่างๆ ดังนี้</p> <p>4.1 ต้องมีการกำหนดเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินให้แน่นอน พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ หรือทำความเข้าใจกับผู้ได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน</p> <p>4.2 ควรดำเนินการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินในครั้งเดียวให้ครบถ้วนในระยะเวลาที่รวดเร็ว เพื่อให้ราษฎรเกิดความเชื่อมั่น</p> <p><b>5. ผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณ</b></p> <p>5.1 กรมทำอาภาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบงบประมาณชดเชย สำหรับหน่วยงานและประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน</p> <p>5.2 การเพิกถอนการใช้พื้นที่สาธารณประโยชน์บริเวณเวนคืนนี้ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนกฎหมายเกี่ยวข้องให้ครบถ้วน</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>17. อาชีวอนามัย และความปลอดภัย</b> - การป้องกันอันตรายจากฝุ่นละออง/เสียง ● จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ที่มีเสียงดังให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น วัดและชุมชน เป็นต้น และหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อาศัยข้างเคียง	- มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก ให้ห่างจากบ้านเรือนประชาชน	-	-
● ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง เช่น การปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่โล่งในส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้ทำการฉีดพรมน้ำให้เปียกจนทั่วผิวดินในบริเวณก่อสร้างหรือบริเวณที่มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตามความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ	- มีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองตามความเหมาะสมของสภาพภูมิอากาศ	-	-
● การแต่งกายของคนงานต้องแต่งกายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้คนงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน เช่น หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย หน้ากากป้องกันฝุ่น และเครื่องป้องกันหู เป็นต้น	- การแต่งกายของคนงานมีการแต่งกายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้คนงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน	-	-
● ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาผ้าชุบน้ำที่สะอาดให้กับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ	- มีการจัดหาผ้าชุบน้ำที่สะอาดให้กับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ	-	-
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย	- มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย	-	-
- จัดการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น	- มีการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการพร้อม เวชภัณฑ์ที่จำเป็น และหน่วยปฐมพยาบาลจะต้องได้รับ การฝึกซ้อมเป็นประจำ	- มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการพร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็น	-	-
- ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับหน่วยปฐม พยาบาล และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่อ ในการรักษาพยาบาลเบื้องต้นแก่คนงานที่ได้รับอุบัติเหตุ จากการก่อสร้างโครงการ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับหน่วยปฐมพยาบาล และ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่อในการ รักษาพยาบาลเบื้องต้น	-	-
- การรับคนงานก่อสร้างเข้ามาทำงานภายใน พื้นที่โครงการจะต้องพิจารณารับบุคลากรที่มาจากชุมชน ในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก และให้อัตราค่าแรงเป็นไปตาม กฎหมายกำหนด	- การรับคนงานก่อสร้างพิจารณารับบุคลากรที่มาจากชุมชนใน ท้องถิ่นเป็นอันดับแรก นอกจากนี้ผู้รับเหมาที่เข้ามาทำงานใน พื้นที่โครงการเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่นที่เช่นกัน	-	-
- ในกรณีต้องมีการจ้างแรงงานจากภายนอกพื้นที่ จะต้องมีการทำประวัติคนงานเพื่อเป็นหลักฐานที่จะช่วย ควบคุมปัญหาที่เกิดจากคนงานต่อชุมชนโดยรอบ	- ผู้เหมาที่เข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่นที่ และพิจารณาบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับ แรก	-	-
- กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและ เข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- มีการกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อ ควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่ บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	-	-
- ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุขใน พื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกันและทำลายแหล่งพาหะนำโรค	- มีการป้องกันและทำลายแหล่งพาหะนำโรค เช่น คูและไม่ให้มี แหล่งเพาะพันธุ์ยุงในที่ที่คนงาน	-	-
- กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ชัดเจนและ เข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- มีการกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อ ควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่ บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียน เช่น ตู้รับ ความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็นศูนย์กลางใน การรับเรื่องร้องเรียนในกรณีเกิดความเดือดร้อน และต้อง ดำเนินการสืบหาสาเหตุและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา ที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ โครงการ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องร้องเรียนบริเวณ ประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่อง ร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	-	-
- ในกรณีการรับคนงานต่างด้าวเข้ามาทำงาน ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องทำการลงบันทึกประวัติคนงาน ตรวจสอบสุขภาพคนงานเพื่อป้องกันการแพร่กระจายโรคโดยมี คนเป็นพาหะนำโรค และสร้างห้องพักแยกจากที่พัก คนงานท้องถิ่น	- ผู้รับเหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่น และพิจารณารับบุคลากรที่มา จากชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก หากพิจารณารับคนงาน ต่างด้าวเข้ามาทำงานจะดำเนินการตามที่มาตรการกำหนด	-	-
- จัดให้มีระบบสัญญาณไฟนำร่องเป็นระบบ สัญญาณไฟชั่วคราวบริเวณหัวทางวิ่ง 08 เป็นระยะทาง 700 ม. และหัวทางวิ่ง 26 เป็นระยะทาง 200 ม.	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-
- กรมทำอาภาศยานยังคงใช้อุปกรณ์หรือ สัญญาณการขึ้น-ลง ได้แก่ สถานีวิทยุเครื่องช่วยการ เดินอากาศ Doppler Very High Frequency Omni- Directional Radio Range (DVOR) หรือ Distance Measuring Equipment (DME) ทำหน้าที่ช่วยบอก ระยะทางระหว่างสถานีกับตำแหน่งของเครื่องบิน หรือ นักบินสามารถบังคับโดยใช้ไฟนำร่อง PAPI ที่ยังคงติด ตั้งอยู่เดิมได้ ประสานขอคำแนะนำจากสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อความปลอดภัยใน การขึ้น-ลงของอาภาศยาน	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 กรมทำ อาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว	-	-



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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>- <b>มาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว</li> <li>● ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ</li> <li>● ปิดคลุมส่วนท้ายยานพาหนะที่ใช้น้ำการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ใดๆ จากการรื้อถอน</li> <li>● แจ้งแผนการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังให้ชุมชนทราบอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ก่อนการก่อสร้าง</li> <li>● กิจกรรมการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนให้มีการดำเนินงานเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน ยกเว้นกิจกรรมที่จำเป็นต้องดำเนินการต่อเนื่องให้แล้วเสร็จจะต้องแจ้งให้ผู้นำชุมชนในพื้นที่ทราบก่อนดำเนินการในกิจกรรมนั้นๆ อย่างน้อย 7 วัน</li> <li>● เลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรในการรื้อถอนที่มีระดับเสียงต่างๆ และตรวจสอบบำรุงรักษาอุปกรณ์และเครื่องจักรให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานให้ดียิ่งขึ้น</li> </ul>	<p>- การดำเนินการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ซึ่งปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ 1 หากการดำเนินการโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยาน แล้วเสร็จ กรมทำอาภาศยานจะกำชับให้บริษัทผู้รับเหมาดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน</p>	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>● เลือกใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงให้แก่คนงานที่ทำงานบริเวณที่มีเสียงดัง และควบคุมระดับเสียงทั่วไปให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน</li> <li>● หลีกเลี่ยงการทิ้งสิ่งของจากที่สูง หากจำเป็นควรมีวัสดุรองรับเพื่อลดเสียงกระทบกันของสิ่งของกับพื้นที่ยังมีการรื้อถอน โดยอาจใช้แผ่นยางหรือพรม เป็นต้น</li> <li>● ควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียง</li> <li>● ห้ามทิ้งขยะหรือเศษวัสดุจากการรื้อถอนลงในท่อระบายน้ำ หรือลำรางสาธารณะ โดยเด็ดขาด</li> <li>● กรณีมีข้อขัดแย้งในการพิจารณาว่า ปัญหาน้ำที่ก่อกำเนิดขึ้นมาจากกิจกรรมการรื้อถอนของโครงการ ให้ดำเนินการแก้ไขทันที และดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำนั้น ตามวิธีการมาตรฐานสำหรับการวิเคราะห์น้ำและน้ำเสียและคุณภาพน้ำทิ้งที่ระบายออกจากโครงการ</li> <li>● หากกิจกรรมการรื้อถอนทำให้ป้าย สัญญาณไฟ หรือผิวถนนชำรุดต้องรีบดำเนินการซ่อมแซมอย่างเร่งด่วน</li> </ul>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> <li>● การขนส่งวัสดุอุปกรณ์จากการรื้อถอนต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมและต้องตรวจสอบความเรียบร้อยของยานพาหนะในการขนส่งเสมอ</li> <li>● กรณีกิจกรรมการรื้อถอนมีของเสียอันตรายที่มีลักษณะและคุณสมบัติตามที่กำหนดในประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2548 ให้หน่วยงานที่รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมรับไปกำจัดอย่างถูกต้อง และกำหนดวิธีปฏิบัติงานเรื่อง การแยกทิ้งขยะหรือของเสียอันตรายและอบรมให้คนงานที่เกี่ยวข้องทราบ</li> <li>● การนำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปกำจัด ต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงาน/หรือเจ้าของพื้นที่</li> <li>● จัดให้มีการบริหารจัดการความปลอดภัยในการทำงานตามข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการรื้อถอนอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ตามข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน</li> <li>● ติดตั้งป้ายประกาศเตือนแนวเขตพื้นที่รื้อถอนของโครงการในสถานที่ที่มองเห็นได้ชัดเจนและรับทราบได้ง่ายชัดเจน</li> </ul>			

#### 1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ แนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

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

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

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	
- ไม่มี	- ไม่มี
(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิก	
- ให้ออกแบบระบายน้ำช่วง M-N ให้มีขนาดเท่ากับทางน้ำธรรมชาติที่จะทำการขุดลอก และขยาย จนถึงคลองลำเลียง โดยมีความกว้างด้านบน 9 ม. ความกว้างท้องราง 5 ม. และลึก 1 ม.	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อปรับปรุงขยายทำอาภาศยานทำให้มีการรื้อรางระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างรางระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยายทำอาภาศยาน - พบวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ DN-2 <b>ข้อเสนอแนะ :</b> ให้ทำอาภาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางและกำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมีวัชพืชขึ้นปกคลุม
- ระบบระบายน้ำในโครงการส่วนที่เป็นท่อลอดแบบท่อกลมให้เปลี่ยนเป็นท่อลอดแบบ Box Culvert ทั้งหมด	- ระบบระบายน้ำส่วนใหญ่มีท่อลอดเป็นแบบ Box Culvert มีเพียงบางส่วนที่เป็นแบบท่อกลม คือ บริเวณที่ตัดผ่านใต้ทางวิ่งหมายเลข 26 เนื่องจากจะก่อให้เกิดปัญหาอุปสรรคต่อระบบปฏิบัติการบิน - ที่ผ่านมามีจนถึงปัจจุบันไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำแต่พบว่า มีวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ และบริเวณท่อลอดแบบ Box Culvert <b>ข้อเสนอแนะ :</b> ให้ทำอาภาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางและกำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมีวัชพืชขึ้นปกคลุม
- งดการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-07.00 น.)	- ทำอาภาศยานตรังมีสายการบินให้บริการจำนวน 3 สายการบิน มีเที่ยวบิน จำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน โดยเที่ยวบินเที่ยวแรกมาถึงทำอาภาศยานตรัง เวลา 07.55 น. และเที่ยวสุดท้ายออกจากทำอาภาศยานตรังเวลา 19.00 น.

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

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
	<p><b>ข้อเสนอแนะ :</b> ควรปรับปรุงมาตรการจาก “งดการบิน” เป็น “การหลีกเลี่ยง” การบินในช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน เช่น การกิจด้านการทหารอากาศยานรับ-ส่งผู้ป่วยไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมได้และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อสร้างรางระบายน้ำด้านข้างของแนวลานวิ่งทั้งสองด้าน บริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านของทางวิ่ง ตามทิศทางการไหลของน้ำภายในพื้นที่เขตการบินของท่าอากาศยาน</li> <li>- พบวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ DN-2</li> </ul> <p><b>ข้อเสนอแนะ :</b> ให้ท่าอากาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางและกำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมีวัชพืชขึ้นปกคลุม</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการจัดการไม่ให้มีพีชน้ำในแหล่งน้ำ ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ภายในพื้นที่เขตปลอดภัยการบินท่าอากาศยานได้มีการขุดลอกรางระบายน้ำครั้งล่าสุดเมื่อเดือนมกราคม 2562 จากการสำรวจยังพบว่าในรางระบายน้ำบางพื้นที่มีวัชพืชขึ้น</li> <li>- รางระบายน้ำบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ ท่าอากาศยานตรังมีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบบริเวณรางระบายน้ำดังกล่าว เดือนละ 1 ครั้ง โดยหากพบว่ามีวัชพืชขึ้นภายในรางระบายน้ำจะดำเนินการนำวัชพืชออกเพื่อไม่ให้กีดขวางการระบายน้ำภายในราง</li> </ul> <p><b>ข้อเสนอแนะ :</b> ให้ท่าอากาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางและกำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมีวัชพืชขึ้นปกคลุม</p>

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

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
<b>(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน</b>	
- ไม่มี	- ไม่มี
<b>(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือยกเลิก</b>	
- ให้สร้างระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่จะไหลผ่านพื้นที่ให้ลักษณะทางอุทกวิทยาไม่แตกต่างจากสภาพธรรมชาติเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม - จากการตรวจสอบพบว่าในรางระบายน้ำบางพื้นที่มีวัชพืชขึ้น <b>ข้อเสนอแนะ :</b> ให้ทำอาภาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางและกำจัดวัชพืชภายในระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมีวัชพืชขึ้นปกคลุม
- ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำทันทีเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำของโครงการ	- พบวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ ภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน
- ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำทันทีเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำของโครงการ	- พบวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ ภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน <b>ข้อเสนอแนะ :</b> ให้ทำอาภาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางและกำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมีวัชพืชขึ้นปกคลุม

## 1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

### 1.5.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะดำเนินการ

(ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538)

#### (1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะดำเนินการ)

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานตรัง ดังตารางที่ 1.5.1-1 ส่วนสถานี

ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแสดงดังรูปที่ 1.5.1-1

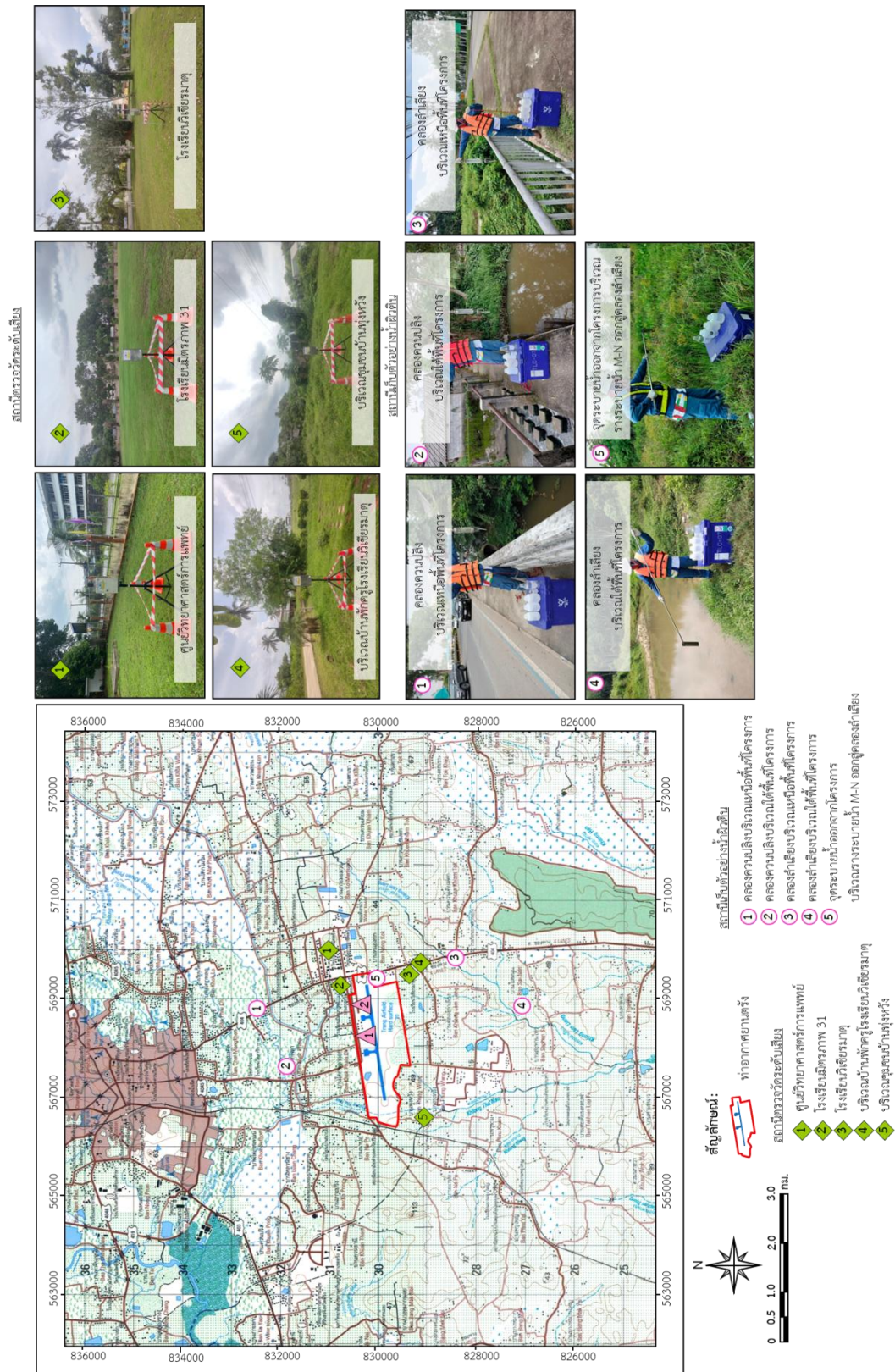
ตารางที่ 1.5.1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานตรังตามหนังสือที่

วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ)

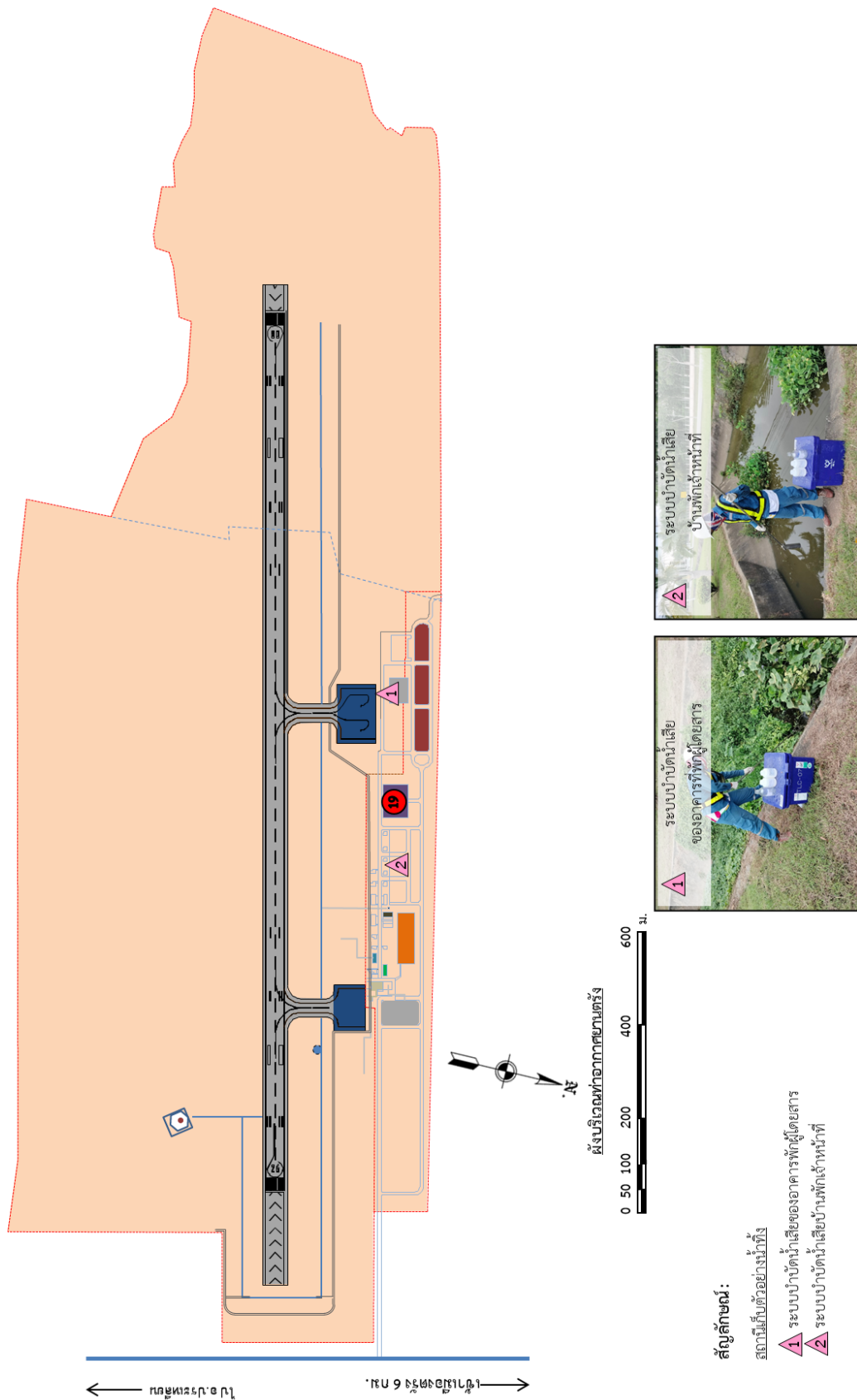
คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
1. ระดับเสียง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (<math>L_{eq\ 24\ hr}</math>)</li> <li>- Noise and Number Index (NNI)</li> </ul>	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์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

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2538)





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



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

## 1.5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

### (1) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 2-5 สิงหาคม 2567 ผลการตรวจวัด ดังตารางที่ 1.5.2-1 รูปที่ 1.5.2-1 และภาคผนวก จ ดังนี้

**ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์** พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 55.7-57.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 59.2-61.6 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 85.4-89.6 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 24.6-26.4

**โรงเรียนมิตรภาพ 31** พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 50.8-53.1 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 55.0-59.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 84.5-86.6 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 21.2-26.8

**บริเวณบ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ** พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 50.5-54.5 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 54.0-62.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 79.0-81.6 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 14.7-16.9

**บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง** พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 53.0-63.4 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 59.3-70.5 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 85.4-87.2 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 22.4-26.4

**โรงเรียนวิเชียรมาตุ** พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 56.2-59.4 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 61.2-63.4 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 81.9-86.4 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 18.6-25.2

เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ทุกสถานีมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

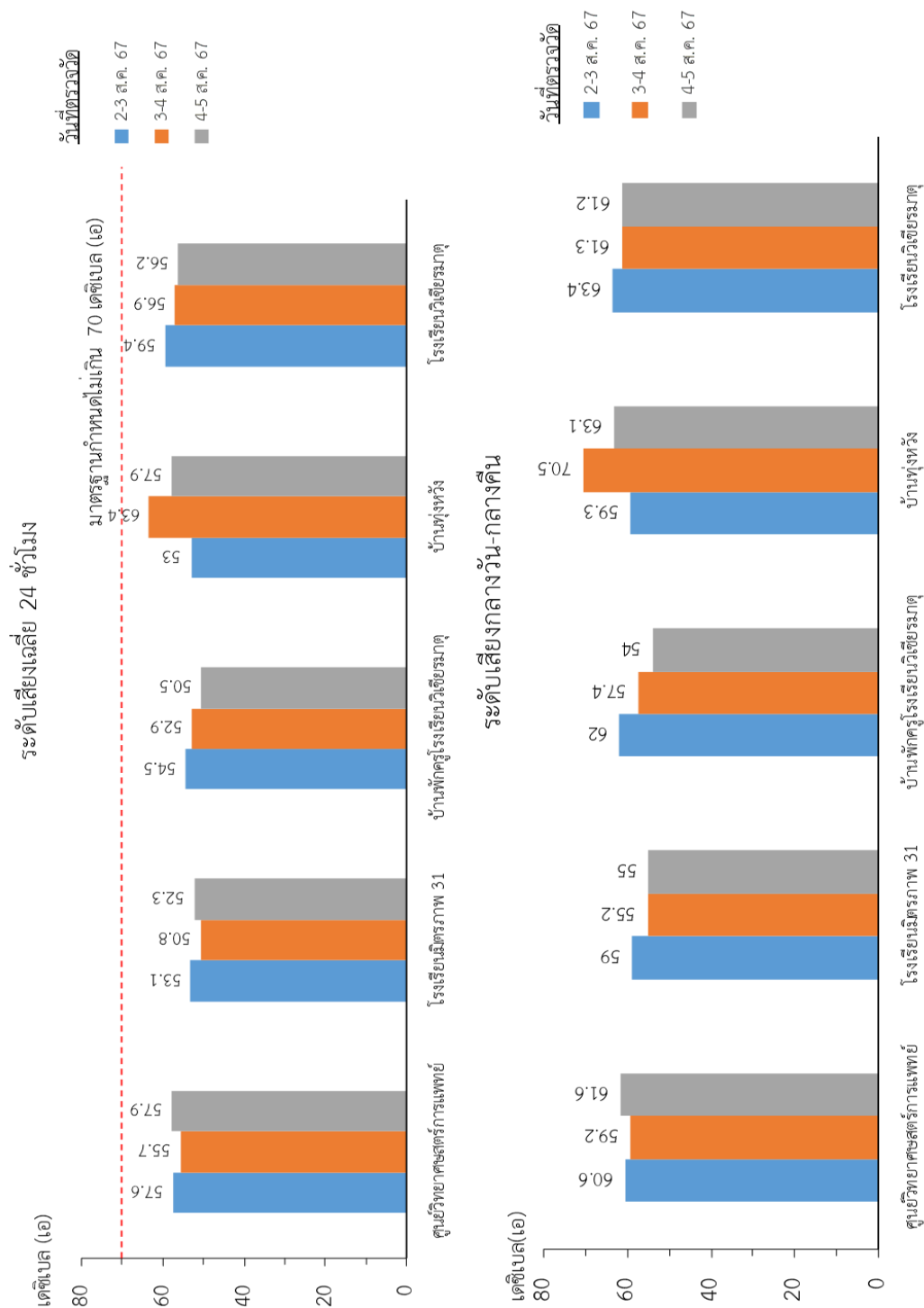
## ตารางที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานี	วันที่	พารามิเตอร์			
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงสูงสุด เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน เดซิเบล(เอ)	NNI
ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์	2-3 ส.ค. 67	57.6	86.2	60.6	26.4
	3-4 ส.ค. 67	55.7	85.4	59.2	24.6
	4-5 ส.ค. 67	57.9	89.6	61.6	26.1
โรงเรียนมิตรภาพ 31	2-3 ส.ค. 67	53.1	86.6	59.0	26.8
	3-4 ส.ค. 67	50.8	84.5	55.2	23.7
	4-5 ส.ค. 67	52.3	84.7	55.0	21.2
บ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ	2-3 ส.ค. 67	54.5	79.0	62.0	14.7
	3-4 ส.ค. 67	52.9	80.2	57.4	16.9
	4-5 ส.ค. 67	50.5	81.6	54.0	15.6
บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง	2-3 ส.ค. 67	53.0	85.4	59.3	25.6
	3-4 ส.ค. 67	63.4	87.2	70.5	26.4
	4-5 ส.ค. 67	57.9	85.9	63.1	22.4
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	2-3 ส.ค. 67	59.4	85.0	63.4	25.2
	3-4 ส.ค. 67	56.9	81.9	61.3	18.6
	4-5 ส.ค. 67	56.2	86.4	61.2	22.9
มาตรฐาน*		70	115	NS	NS

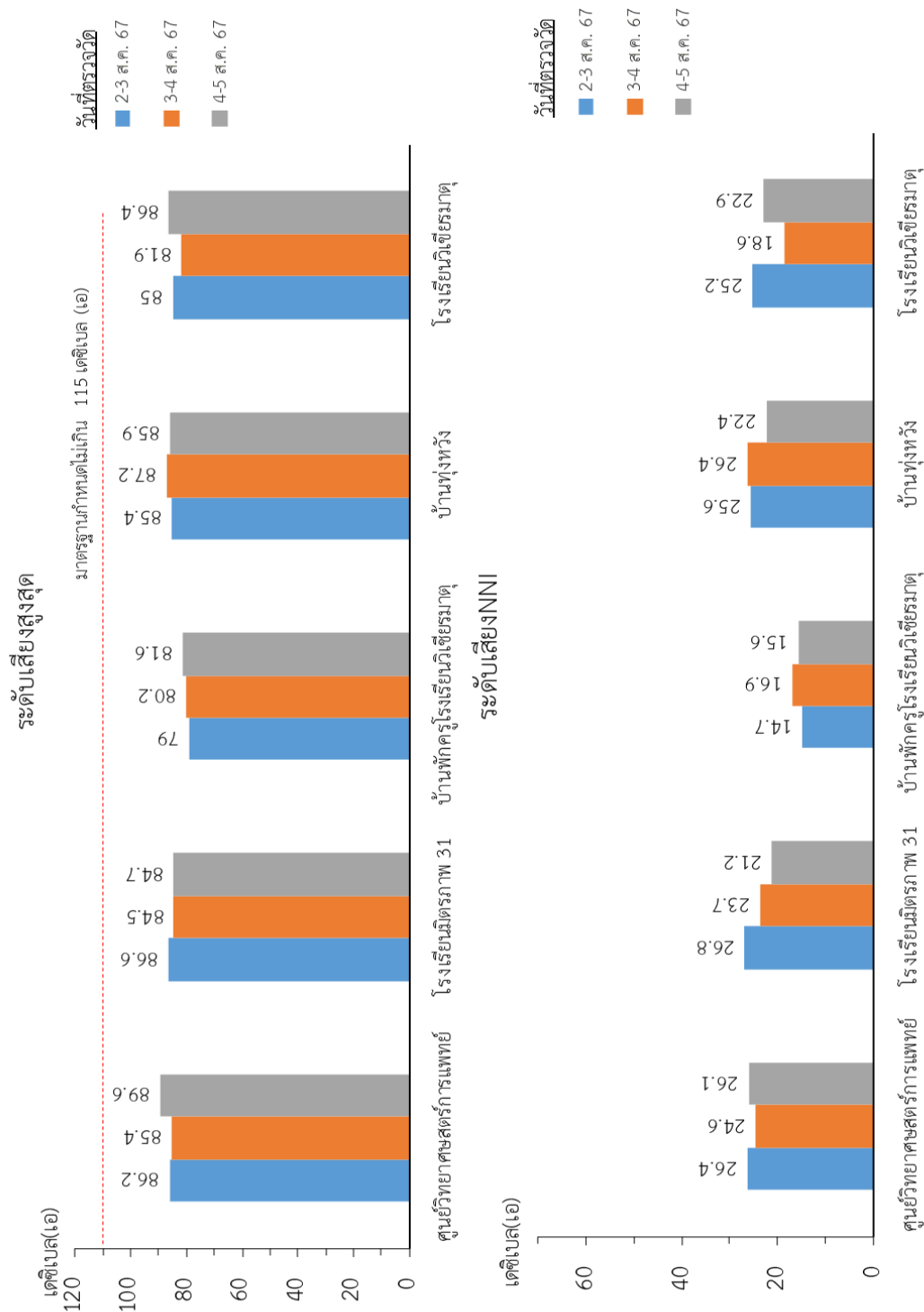
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อป-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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

NS หมายถึง ไม่มีค่ามาตรฐานกำหนด



รูปที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง



รูปที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

## (2) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินเก็บตัวอย่างวันที่ 6 สิงหาคม 2567 สรุปผลการตรวจวัด  
ดังตารางที่ 1.5.2-2 รูปที่ 1.5.2-2 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

**คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ** พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.8  
บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.4 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 6 มก./ล.  
แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ  
920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

**คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ** พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.3 บีโอดีมีค่า  
เท่ากับ 1.9 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 10 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่ม  
โคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 430 เอ็มพีเอ็น/  
100 มล.

**คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ** พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.5 บีโอดีมี  
ค่าเท่ากับ 1.4 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 7 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่ม  
โคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 430 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 240 เอ็มพีเอ็น/  
100 มล.

**คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ** พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดีมีค่า  
เท่ากับ 1.9 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าน้อยกว่า 8 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่ม  
โคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 430 เอ็มพีเอ็น/  
100 มล.

**จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง** พบว่า  
ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.2 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.8 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.  
ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 37 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และ  
แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ  
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) พบว่าส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน  
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและ  
บริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม



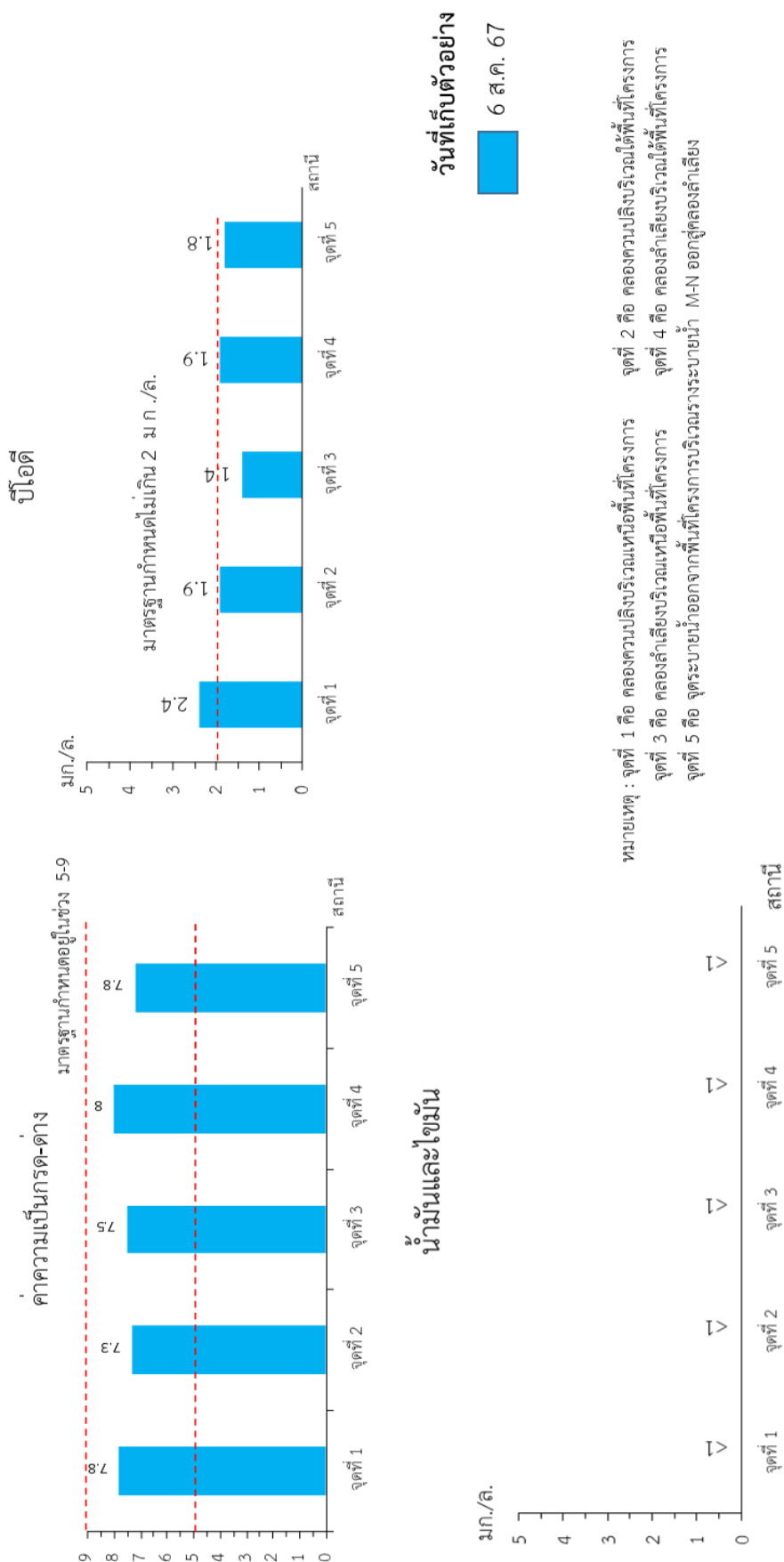
ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	6 ส.ค. 67	7.8	2.4	<1	6	1,600	920
คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	6 ส.ค. 67	7.3	1.9	<1	10	920	430
คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	6 ส.ค. 67	7.5	1.4	<1	7	430	240
คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	6 ส.ค. 67	8.0	1.9	<1	8	920	430
จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	6 ส.ค. 67	7.8	1.8	<1	37	1,600	540
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	-	-	๘'	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	-	-	≤5,000	≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	-	-	≤20,000	≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	-	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

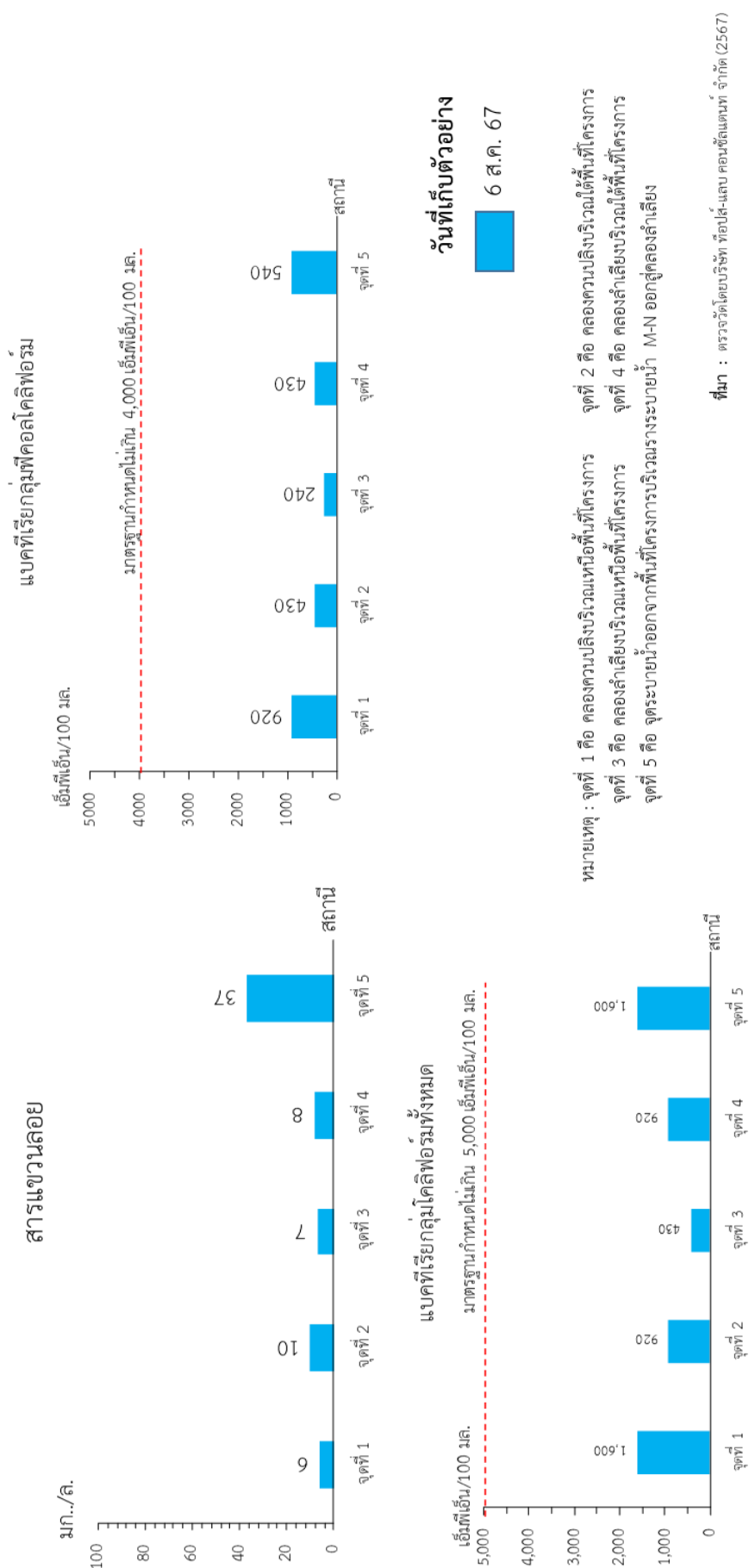
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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

- ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ
- ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ
- ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม
- ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม
- ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม
- ๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง



รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง (ต่อ)

**(3) คุณภาพน้ำทิ้ง**

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างวันที่ 6 สิงหาคม 2567 สรุปผลการตรวจวัด ดังตารางที่ 1.5.2-3 รูปที่ 1.5.2-3 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

**น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย)** พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.4 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 29.2 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 229 มก./ล. และน้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

**น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย)** พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.0 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 5.9 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 17 มก./ล. และน้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง มีขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,050 ตร.ม. โดยมีขนาดใกล้เคียงกับอาคารประเภท ค ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ หรือของเอกชนที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม. พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้นค่าของแข็งแขวนลอย มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

**ตารางที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง**

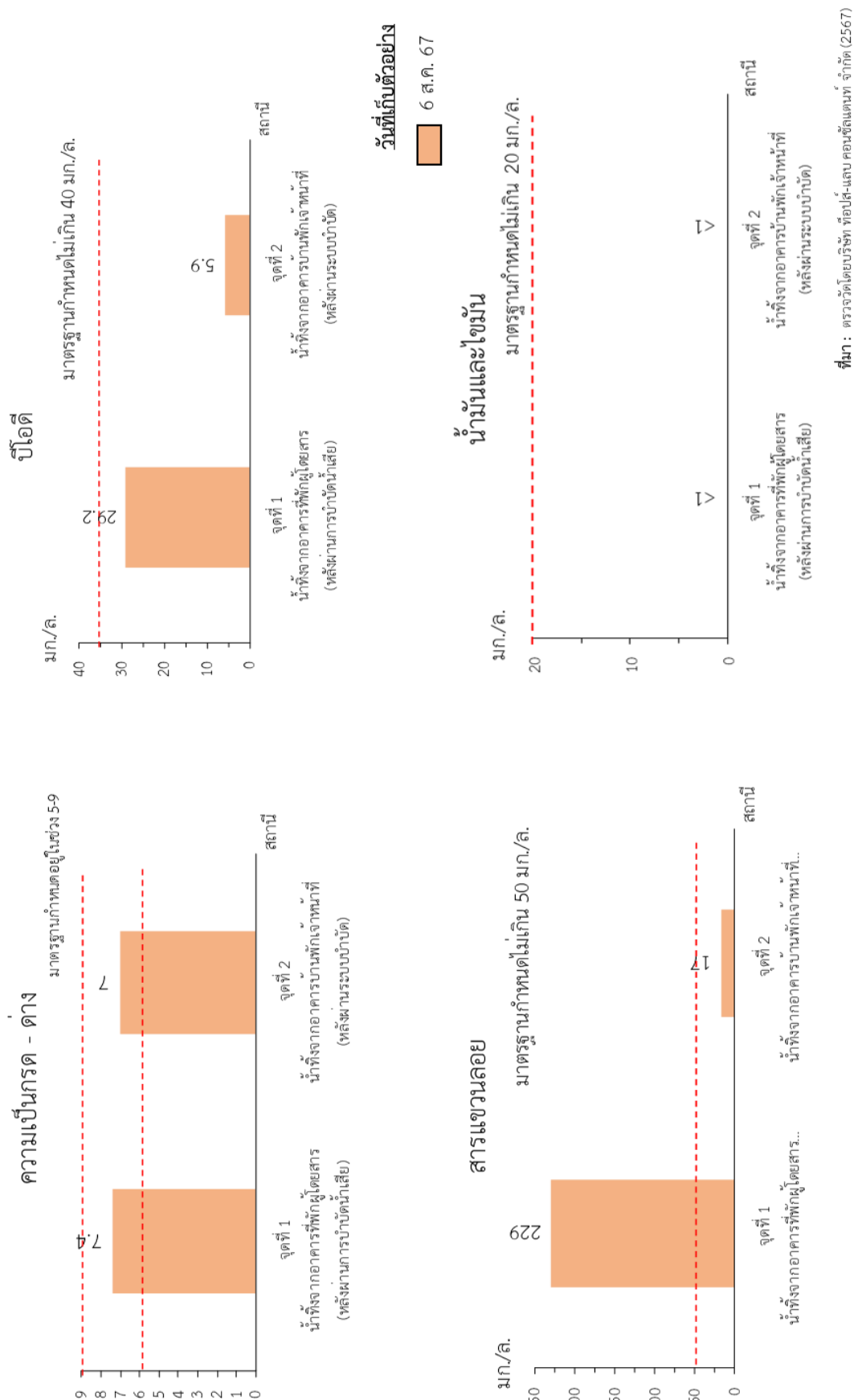
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	6 ส.ค. 67	7.4	29.2	229	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	6 ส.ค. 67	7.0	5.9	17	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

หมายเหตุ : \* ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567

Detection limit ของน้ำมันและไขมัน 1 มก./ล.

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน



รูปที่ 1.5-2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง

**1.5.3 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะก่อสร้าง**

(ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563)

**(1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะก่อสร้าง)**

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ดังแสดงในตารางที่ 1.5.3-1

ส่วนสถานที่ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 1.5.3-1

**ตารางที่ 1.5.3-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง (ระยะก่อสร้าง)**

ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีในการตรวจสอบ	สถานที่	ความถี่ในการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ	- TSP - PM-10 - ความเร็วและทิศทางลม	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ - วัดทุ่งหวัง - วิทยาลัยการอาชีพตรัง - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - บ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - บ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	- ปีละ 2 ครั้ง สถานีละ 3 วันต่อเนื่อง (ช่วงเดือน มี.ค.-เม.ย. และ ช่วงเดือน พ.ย.-ธ.ค.) ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง
2. เสียง/ความสั่นสะเทือน	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq\ 24\ hrs}$ ) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) - ระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) - เสียงจากเครื่องบิน (SEL) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 ( $L_{10}$ ) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 ( $L_{50}$ ) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{90}$ )	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ - วัดทุ่งหวัง - วิทยาลัยการอาชีพตรัง - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - บ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง ตรัง - บ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	- ปีละ 2 ครั้ง สถานีละ 3 วันต่อเนื่อง (ช่วงเดือน มี.ค.-เม.ย. และ ช่วงเดือน พ.ย.-ธ.ค.) ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	- ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - สารแขวนลอย (Suspended Solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - คลองทำนาว จุดที่ 1 ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ - คลองทำนาว จุดที่ 2 ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ - ห้วยใหญ่	- ปีละ 2 ครั้ง โดยกำหนดในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน

**ตารางที่ 1.5.3-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง (ระยะก่อสร้าง)**  
**ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

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

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2563





## 1.5.4 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

### (1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ตรวจวัดระหว่างวันที่ 2-9 สิงหาคม 2567 ผลการตรวจวัด  
สรุปผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 1.5.4-1 รูปที่ 1.5.4-1 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

**บริเวณวัดทุ่งหวัง** พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.051-0.060 มก./  
ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.023-0.033 มก./ลบ.ม.

**บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง** พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.049-  
0.056 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.020-0.026  
มก./ลบ.ม.

**โรงเรียนวิเชียรมาตุ** พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.063-0.068 มก./  
ลบ.ม ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.021-0.028 มก./ลบ.ม. และจากการ  
ตรวจวัดทิศทางลม พบว่าลมส่วนใหญ่พัดมาทางทิศเหนือ ด้วยความเร็ว 0.75 ม./วินาที ลมสงบร้อยละ 25

**บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง** พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละออง  
รวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.061-0.068 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง  
0.022-0.027 มก./ลบ.ม.

**บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง** พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่น  
ละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.059-0.066 มก./ลบ.ม และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่  
ในช่วง 0.021-0.030 มก./ลบ.ม.

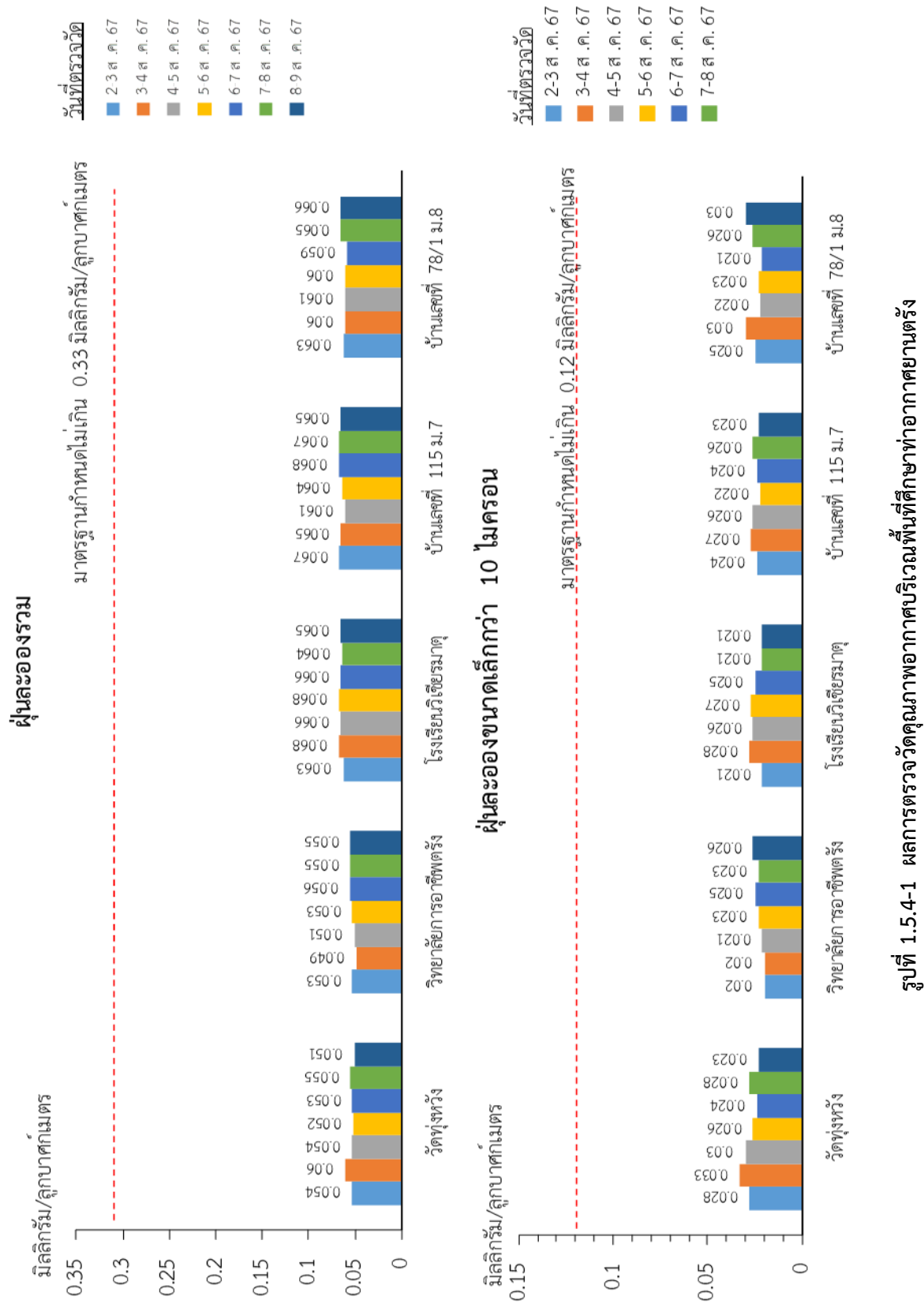
เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการ  
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้  
ฝุ่นละอองรวมจะต้องไม่เกิน 0.330 มก./ลบ.ม. และค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนจะต้อง  
ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. พบว่า ทุกสถานีมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

## ตารางที่ 1.5.4-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ฝุ่นละอองรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	2-3 ส.ค. 67	0.054	0.028
	3-4 ส.ค. 67	0.060	0.033
	4-5 ส.ค. 67	0.054	0.030
	5-6 ส.ค. 67	0.052	0.026
	6-7 ส.ค. 67	0.053	0.024
	7-8 ส.ค. 67	0.055	0.028
	8-9 ส.ค. 67	0.051	0.023
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	2-3 ส.ค. 67	0.053	0.020
	3-4 ส.ค. 67	0.049	0.020
	4-5 ส.ค. 67	0.051	0.021
	5-6 ส.ค. 67	0.053	0.023
	6-7 ส.ค. 67	0.056	0.025
	7-8 ส.ค. 67	0.055	0.023
	8-9 ส.ค. 67	0.055	0.026
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	2-3 ส.ค. 67	0.063	0.021
	3-4 ส.ค. 67	0.068	0.028
	4-5 ส.ค. 67	0.066	0.026
	5-6 ส.ค. 67	0.068	0.027
	6-7 ส.ค. 67	0.066	0.025
	7-8 ส.ค. 67	0.064	0.021
	8-9 ส.ค. 67	0.065	0.021
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	2-3 ส.ค. 67	0.067	0.024
	3-4 ส.ค. 67	0.065	0.027
	4-5 ส.ค. 67	0.061	0.026
	5-6 ส.ค. 67	0.064	0.022
	6-7 ส.ค. 67	0.068	0.024
	7-8 ส.ค. 67	0.067	0.026
	8-9 ส.ค. 67	0.065	0.023
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	2-3 ส.ค. 67	0.063	0.025
	3-4 ส.ค. 67	0.060	0.030
	4-5 ส.ค. 67	0.061	0.022
	5-6 ส.ค. 67	0.060	0.023
	6-7 ส.ค. 67	0.059	0.021
	7-8 ส.ค. 67	0.065	0.026
	8-9 ส.ค. 67	0.066	0.030
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอพี-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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



## (2) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 2-9 สิงหาคม 2567 สรุปผลการตรวจวัด  
ดังตารางที่ 1.5.4-2 รูปที่ 1.5.4-2 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

**บริเวณวัดทุ่งหวัง** พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 50.5-54.0 เดซิเบล(เอ)  
ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 56.6-62.2 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 73.5-88.1  
เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 42.3-45.6 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง  
8.3-9.7 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 3.7-9.7 เดซิเบล (เอ)

**บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง** พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 58.9-65.5  
เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 61.2-72.4 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง  
89.1-97.0 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 45.8-56.9 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมี  
ค่าอยู่ในช่วง 7.4-9.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 7.7-9.7 เดซิเบล (เอ)

**บริเวณโรงเรียนวิเชียรมาตุ** พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 56.0-58.6  
เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 55.8-62.9 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง  
81.9-88.0 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 42.1-48.5 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมี  
ค่าอยู่ในช่วง 8.7-9.9 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 5.6-9.8 เดซิเบล (เอ)

**บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง** พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง  
มีค่าอยู่ในช่วง 43.1-49.0 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 47.1-54.4 เดซิเบล(เอ)  
ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 75.4-80.1 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 34.1-41.5 เดซิเบล(เอ)  
เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 7.3-9.9 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 7.3-9.8  
เดซิเบล (เอ)

**บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง** พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย  
24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 54.7-58.6 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 59.5-63.0  
เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 83.4-90.2 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 47.0-49.8  
เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 8.3-9.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่  
ในช่วง 6.9-9.8เดซิเบล (เอ)

เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ  
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปและเมื่อนำผล  
การตรวจวัดเสียงรบกวนมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับ 23  
(พ.ศ. 2550) พบว่า อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และเมื่อนำผลการคำนวณเสียงจากเครื่องบินมาเปรียบเทียบกับ  
เกณฑ์ระดับเสียงที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยาน ของกรมควบคุมมลพิษ พบว่า พื้นที่ดังกล่าว  
ยังมีความเหมาะสมในการเป็นที่อยู่อาศัยและสถานที่ราชการ

ตารางที่ 1.5.4-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
วัดทุ่งหวัง	2-3 ส.ค. 67	51.8	57.6	84.8	45.4	8.6	5.0
	3-4 ส.ค. 67	50.5	56.6	84.7	44.8	8.4	3.7
	4-5 ส.ค. 67	51.3	57.7	88.1	42.3	8.3	9.1
	5-6 ส.ค. 67	52.2	59.3	73.5	45.2	9.3	9.4
	6-7 ส.ค. 67	54.0	62.2	82.0	45.6	9.1	9.7
	7-8 ส.ค. 67	51.7	58.4	79.0	45.3	8.1	8.8
	8-9 ส.ค. 67	51.6	58.3	76.7	44.4	9.7	5.2
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	2-3 ส.ค. 67	64.4	70.7	89.1	56.9	7.4	9.6
	3-4 ส.ค. 67	62.4	64.9	91.2	50.5	9.5	8.2
	4-5 ส.ค. 67	59.5	62.1	96.3	46.5	9.6	9.7
	5-6 ส.ค. 67	60.8	62.6	94.3	46.1	9.3	9.6
	6-7 ส.ค. 67	65.5	72.4	91.4	56.1	8.8	9.6
	7-8 ส.ค. 67	62.4	64.2	97.0	47.2	9.3	9.6
	8-9 ส.ค. 67	58.9	61.2	90.0	45.8	9.8	7.7

ตารางที่ 1.5.4-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	2-3 ส.ค. 67	58.6	61.3	85.0	46.3	9.9	5.6
	3-4 ส.ค. 67	56.9	61.5	81.9	48.2	8.7	9.8
	4-5 ส.ค. 67	56.0	60.8	86.4	45.8	9.4	9.1
	5-6 ส.ค. 67	57.2	59.1	87.1	43.6	9.2	7.5
	6-7 ส.ค. 67	52.8	55.8	82.9	42.1	8.7	6.1
	7-8 ส.ค. 67	57.5	60.9	87.6	46.3	9.7	9.0
	8-9 ส.ค. 67	57.4	62.9	88.0	48.5	9.9	7.8
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	2-3 ส.ค. 67	47.5	53.1	75.4	40.4	8.8	8.7
	3-4 ส.ค. 67	43.1	47.1	76.6	34.1	9.9	8.2
	4-5 ส.ค. 67	46.1	52.5	80.1	39.6	8.7	9.2
	5-6 ส.ค. 67	48.9	53.4	77.2	40.7	9.8	9.8
	6-7 ส.ค. 67	49.0	53.8	79.2	41.5	9.4	7.3
	7-8 ส.ค. 67	47.7	54.4	79.0	41.1	9.5	7.9
	8-9 ส.ค. 67	46.6	51.2	77.7	38.1	7.3	7.9

ตารางที่ 1.5.4-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

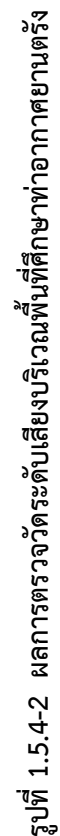
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	2-3 ส.ค. 67	58.6	63.0	88.2	49.8	9.3	8.3
	3-4 ส.ค. 67	55.5	61.9	86.1	48.6	9.2	9.3
	4-5 ส.ค. 67	55.1	61.5	90.2	47.9	8.3	6.9
	5-6 ส.ค. 67	57.0	61.7	83.4	48.0	9.1	9.4
	6-7 ส.ค. 67	55.3	59.5	86.2	47.8	9.3	7.1
	7-8 ส.ค. 67	55.3	60.9	87.8	47.0	9.4	9.8
	8-9 ส.ค. 67	54.7	61.2	86.2	48.4	9.8	9.8
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**	

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

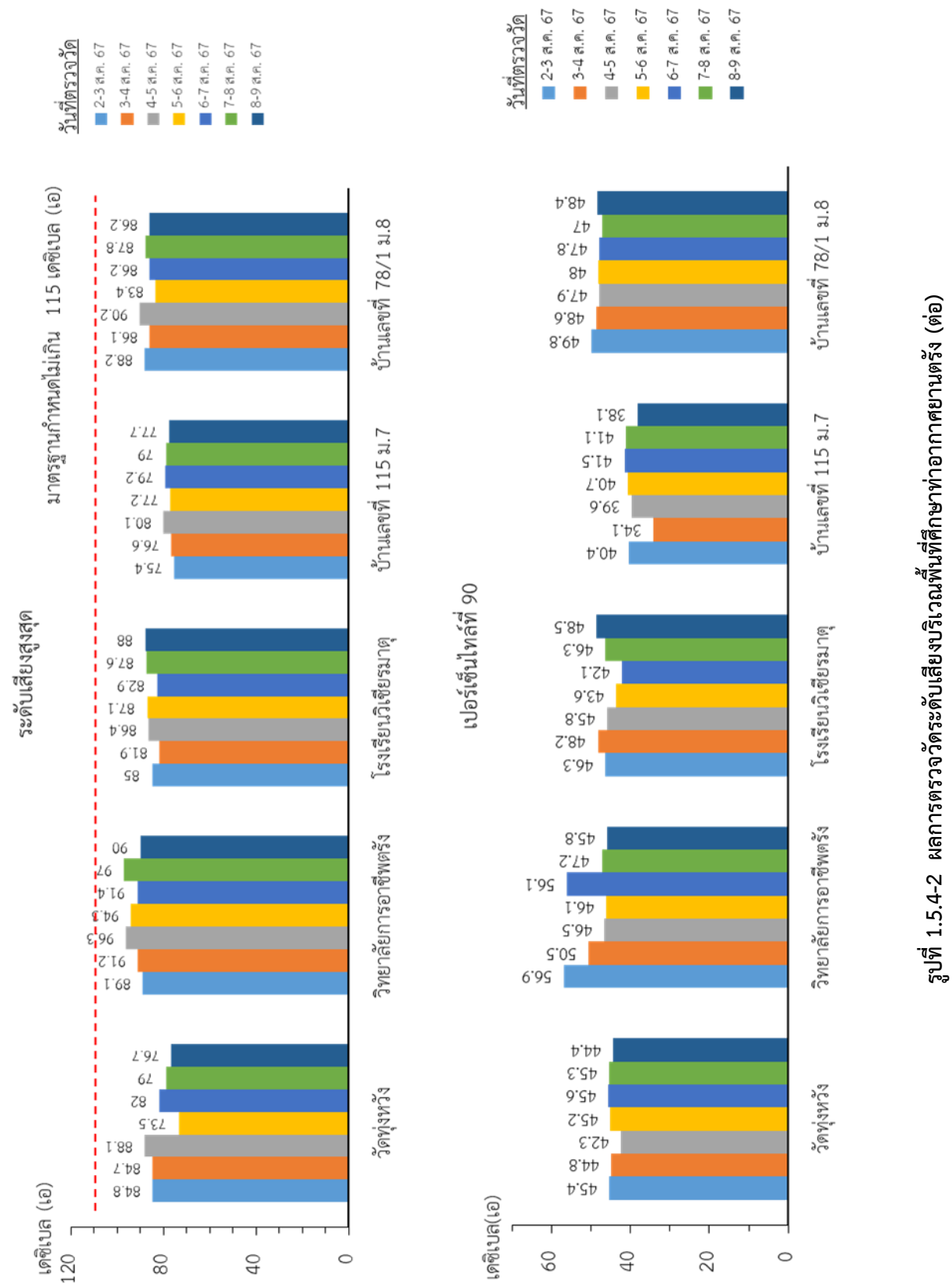
หมายเหตุ : \* ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

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

- หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด







รูปที่ 1.5.4-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

### (3) ความสั่นสะเทือน

การตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัด 3 บริเวณ คือ วิทยาลัยการอาชีพตรัง โรงเรียนวิเชียรมาตุ และบ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ระหว่างวันที่ 2-9 สิงหาคม 2567 โดยมีรายละเอียด (ภาคผนวก จ) ดังนี้

#### - Transverse

##### ● วิทยาลัยการอาชีพตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.095-0.946 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 24 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

##### ● โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.095-1.240 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

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

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.095-1.570 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

#### - Vertical

##### ● วิทยาลัยการอาชีพตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.195-1.060 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 14 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

##### ● โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.150-1.060 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

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

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.142-0.812 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

#### - Longitudinal

##### ● วิทยาลัยการอาชีพตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.126-0.954 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 12 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

##### ● โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.063-1.810 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

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

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.055-1.860 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- **แรงอัดอากาศ**

- วิทยาลัยการอาชีพตรังมีค่าอยู่ระหว่าง 80.6 ถึง 92.2 เดซิเบล
- โรงเรียนวิเชียรมาตุมีค่าอยู่ระหว่าง 81.7 ถึง 94.5 เดซิเบล
- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง มีค่าอยู่ระหว่าง 80.0 ถึง 93.6 เดซิเบล

สรุปผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัดระหว่างวันที่ 2-9 สิงหาคม 2567 พบว่า บริเวณที่ทำการตรวจวัดปัจจุบันไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานแรงสั่นสะเทือนสำหรับสนามบิน จึงนำผลการตรวจวัด เทียบเคียงกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2533) เรื่อง กำหนด มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

(4) **คุณภาพน้ำผิวดิน**

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างในวันที่ 6 สิงหาคม 2567 สรุปผลการ ตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.4-3 รูปที่ 1.5.4-3 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

**คลองท่านาว ด้านทิศเหนือพื้นที่โครงการ** พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 1.8 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 9 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

**คลองท่านาว ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ** พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 1.7 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.5 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 4 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

**ห้วยใหญ่** พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.7 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.9 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 6.8 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 32 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ

- 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ
- 2) การเกษตรกรรม พบว่าทุกสถานมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.4-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					
		ความ เป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ออกซิเจน ละลาย (มก./ล.)	น้ำมันและ ไขมัน (มก./ล.)	ของแข็ง แขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองท่านาว (ด้านทิศเหนือ ของพื้นที่โครงการ)	6 ส.ค. 67	7.8	1.8	7	<1	9	1,600
คลองท่านาว (ด้านทิศใต้ของ พื้นที่โครงการ)	6 ส.ค. 67	7.8	1.7	7.5	<1	4	920
ห้วยใหญ่	6 ส.ค. 67	7.7	1.9	6.8	<1	32	920
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	-	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	≥6.0	-	-	≤ 1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	≥4.0	-	-	≤ 4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	≥2.0	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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

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

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

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

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

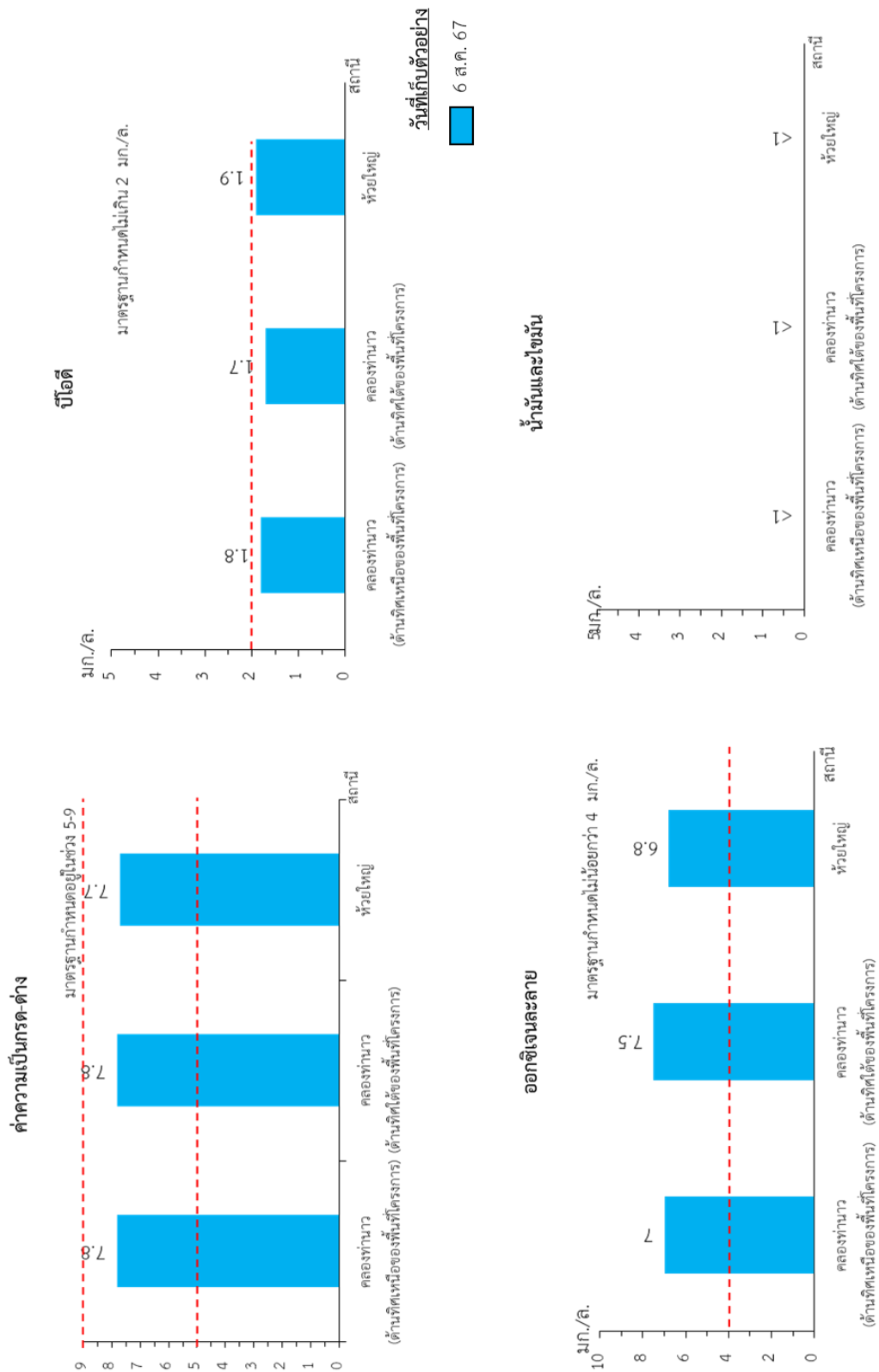
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

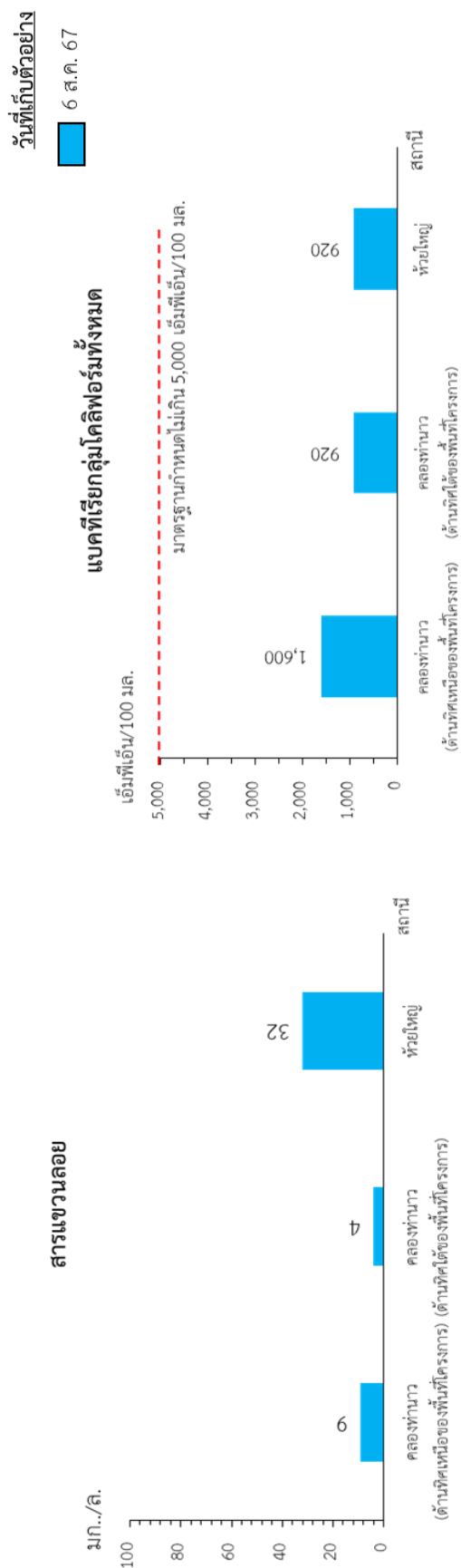
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

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

Detection limit ของน้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล.



รูปที่ 1.5.4-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง



ที่มา : ตรวจสอบโดยบริษัท ทีโอปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

รูปที่ 1.5.4-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง (ต่อ)

(5) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างวันที่ 6 สิงหาคม 2567 สรุปผลการตรวจวัดดัง  
ตารางที่ 1.5.4-4 รูปที่ 1.5.4-4 และภาคผนวก จ โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง  
มีค่าเท่ากับ 7.4 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 29.2 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 229 มก./ล. และน้ำมันและ  
ไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็น  
กรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 5.9 มก./ล. ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 17 มก./ล. และน้ำมันและ  
ไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวง  
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและ  
บางขนาด พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง มีขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,050 ตร.ม. โดยมีขนาดใกล้เคียง  
กับอาคารประเภท ค ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ หรือ  
ของเอกชนที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม.  
พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนด

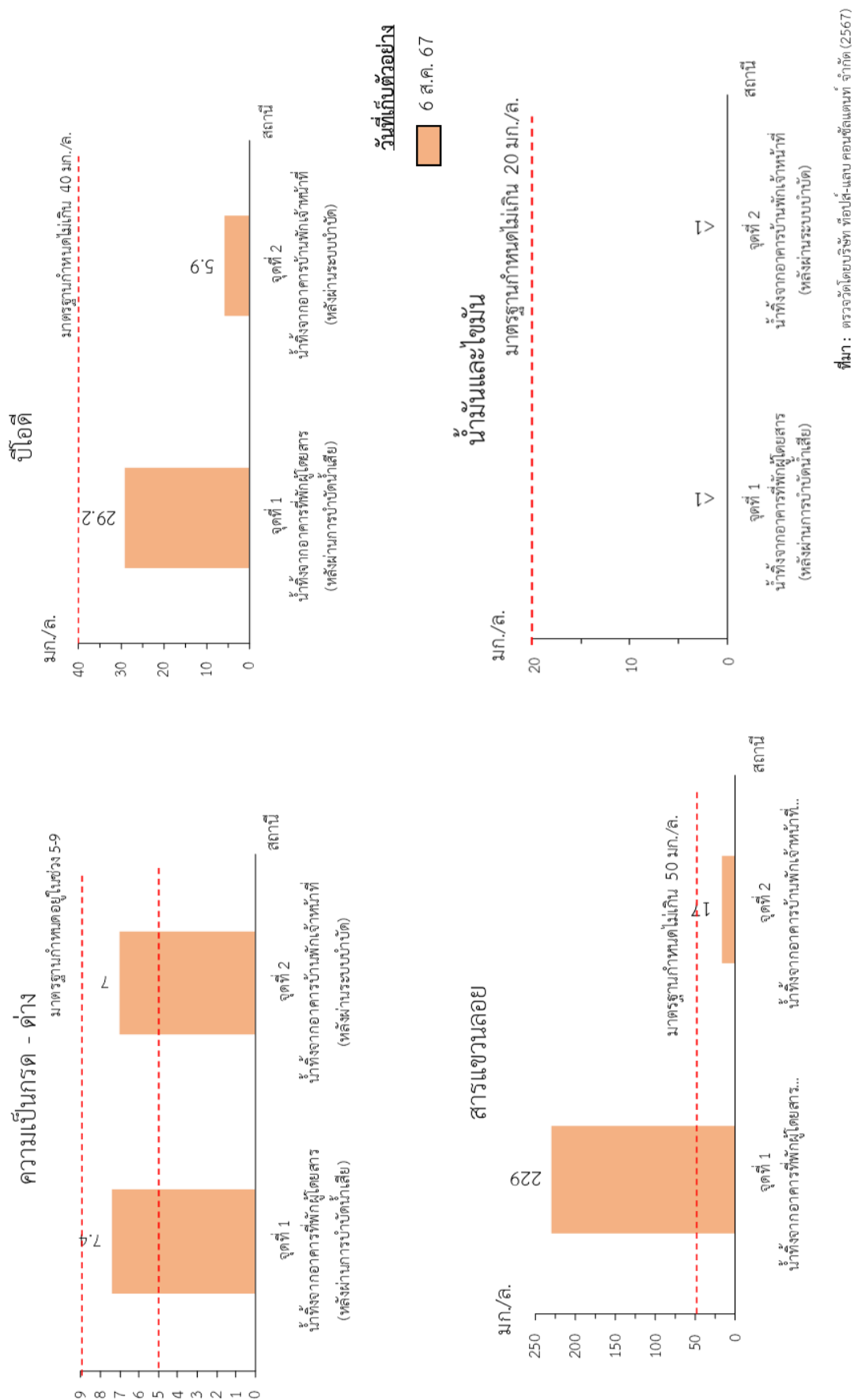
ตารางที่ 1.5.4-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ของแข็ง แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	6 ส.ค. 67	7.4	29.2	229	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	6 ส.ค. 67	7	5.9	17	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	<40	<50	<20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

หมายเหตุ : \* ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท  
และบางขนาด พ.ศ. 2567

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



รูปที่ 1.5.4-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง



## 1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

### (1)คุณภาพอากาศ

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

### (2)ระดับเสียง

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

### (3)คุณภาพน้ำผิวดิน

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

### (4)คุณภาพน้ำทิ้ง

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

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2563-2567

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	มิ.ย. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.085	2.4
	ต.ค. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.225	1.56
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.055	0.029	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.029	0.016	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.041	0.025	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.03	0.017	-	-
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.058	0.031	-	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.032	0.013	-	-
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	0.040	0.020	-	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	0.060	0.033	-	-
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	มิ.ย. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.123	6.53
	ต.ค. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.167	0.94
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.057	0.028	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.027	0.015	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.038	0.020	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.031	0.016	-	-
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.066	0.037	-	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.034	0.017	-	-
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	0.042	0.021	-	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	0.056	0.026	-	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	มิ.ย. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.123	9.96
	ต.ค. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.16	7.74
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.038	0.019	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.028	0.014	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.035	0.018	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.03	0.018	-	-
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.055	0.029	-	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.025	0.013	-	-
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	0.038	0.019	-	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	0.068	0.028	-	-
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง	มิ.ย. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.217	3.09
	ต.ค. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.202	6.58
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.029	0.017	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.028	0.016	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.033	0.018	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.03	0.018	-	-
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.046	0.020	-	-

**ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2563-2567 (ต่อ)**

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.026	0.014	-	-
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	0.035	0.018	-	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	0.068	0.027	-	-
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง	มิ.ย. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.141	8.59
	ต.ค. 63 <sup>1/</sup>	-	-	0.07	13.4
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.041	0.017	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.028	0.013	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.041	0.025	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.028	0.014	-	-
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.071	0.048	-	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.027	0.014	-	-
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	0.039	0.020	-	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	0.066	0.030	-	-
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*	34.2***	0.32****

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2566)

<sup>2/</sup>ตรวจวัดโดยบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

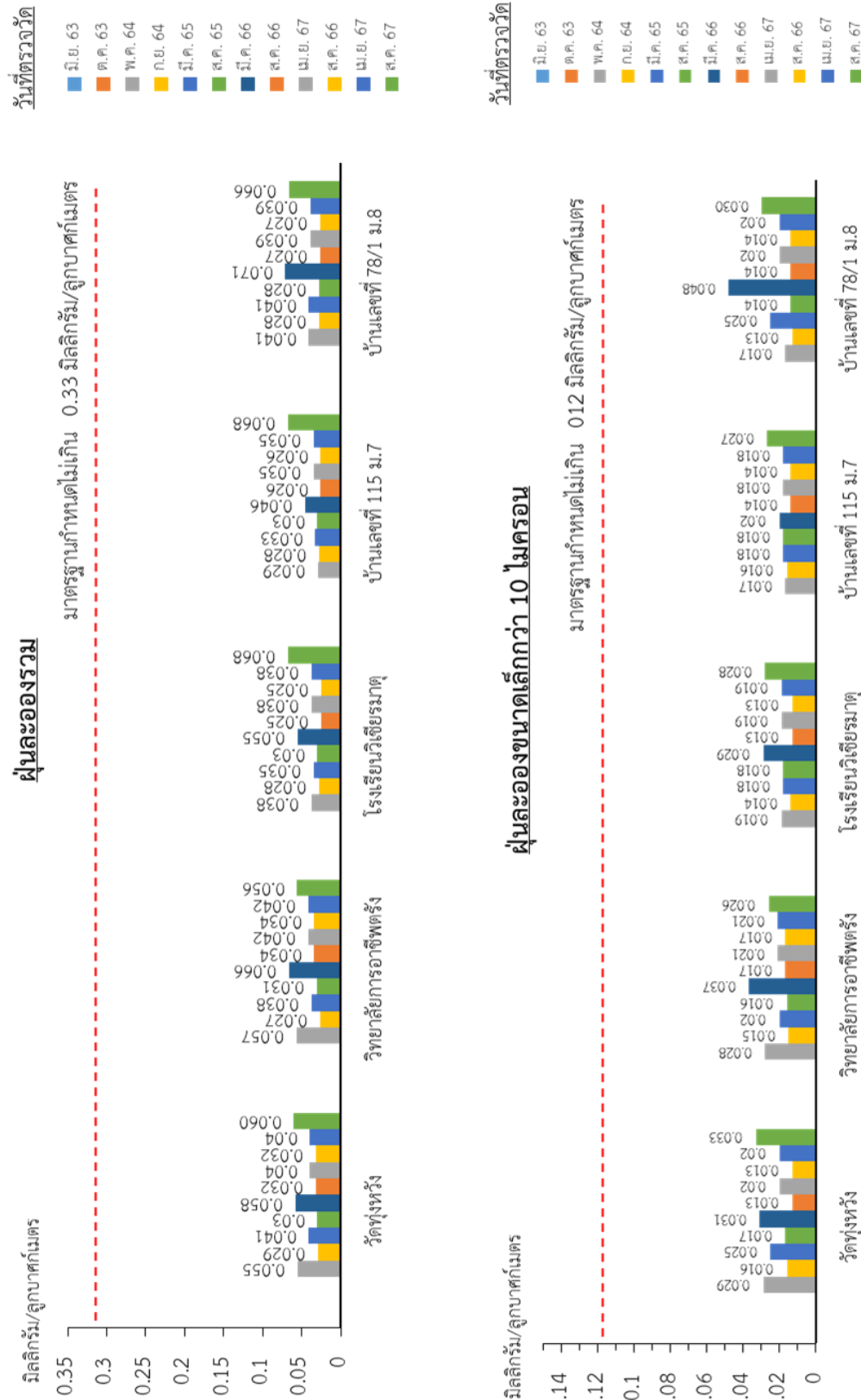
หมายเหตุ : \* มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

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

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

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

- หมายถึง ไม่มีผลตรวจวัด



รูปที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2563-2567

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 2562-2567

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
วัดทุ่งหวัง	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	55.6	88.0	60.1	-	-	-	-
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	54.0	90.3	58.1	-	-	-	-
	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	61.2	67.0	103.6	51.3	-	-	92.0
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	68.6	73.7	113.4	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	58.8	62.8	97.0	49.4	9.3	9.3	32.9
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	55.9	59.8	92.4	48.9	8.3	5.9	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	55.5	59.2	94.1	46.2	8.5	7.2	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	50.4	58.2	79.2	42	9.6	9.7	-
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	55.3	62.3	88.8	48.8	8.3	9.3	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	49.47	53.44	77.83	41.87	6.47	8.00	23.80
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	54.8	59.9	96.8	47.3	6.6	8.7	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	51.8	59.3	81.1	45.6	9.7	9.7	-
โรงเรียนวิเชียรมนาค	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	60.6	87.7	64.5	-	-	-	-
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	58.1	86.0	62.7	-	-	-	-
	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	69.2	63.6	107.0	53.8	-	-	65.6
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	64.0	73.1	94.5	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	55.8	59.2	90.0	46.3	8.9	9.6	28.6
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	56	59.5	98.8	48.2	7.7	6.4	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	52.5	57.3	98.5	44.8	8.8	7.4	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	59.8	62.3	92.8	50.1	9.9	9.5	-
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	55.1	60.1	87.4	48	9.2	9.9	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	53.97	58.10	87.30	43.93	7.16	8.69	27.43
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	54.5	59.6	97.4	47.8	8.7	9.8	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	58.6	54.4	80.1	41.5	9.9	9.8	-

## ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 2562-2567 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
บริเวณบ้านพักครู	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	55.8	90.3	60.7	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	58.3	86.2	64.1	-	-	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	52.9	57.2	81.3	-	-	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	49.9	54.4	83.1	-	-	-	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	59.1	62.3	93.0	-	-	-	40.7
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	49.9	53.5	77.7	-	-	-	14.2
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	51.77	58.93	83.43	-	-	-	23.57
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	53.7	57.5	85.7	-	-	-	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	54.5	62.0	81.6	-	-	-	-
โรงเรียนมิตรภาพ 31	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	55.4	86.3	59.9	-	-	-	-
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	57.2	92.0	62.4	-	-	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	51.8	56.9	79.7	-	-	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	46.4	51.2	87.5	-	-	-	--
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	59.9	62.7	87.9	-	-	-	29.6
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	47.1	50.4	79	-	-	-	15.0
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	50.60	54.63	88.67	-	-	-	31.30
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	49.5	49.9	79.7	-	-	-	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	53.1	61.6	89.6	-	-	-	-

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 2562-2567 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	64.0	66.6	99.7	52.0	-	-	93.9
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	62.6	67.4	95.8	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	56.3	60.2	97.0	46.7	9.0	10.0	30.4
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	54.5	59.5	98.2	47.8	8.1	5.6	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	53.3	57.7	99.4	45.4	8.4	7.5	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	59.9	62.7	93.9	-	-	-	40.6
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	50.1	54.4	81.1	44.2	9.1	9.9	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	57.14	60.71	47.27	47.27	8.64	9.60	-
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	54.3	59.0	96.1	47.7	6.1	9.8	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	65.5	72.4	97.0	56.9	9.8	9.7	-
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	66.7	68.1	99.6	52.1	-	-	94.7
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	57.5	64.1	92.1	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	57.3	61.9	93.5	49.1	9.7	9.7	37.7
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	57.9	61.9	99.8	50.3	8.4	7.4	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	56.7	61.3	95	50.1	8.9	8.3	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	55.6	59.6	88.3	46.7	9.9	9.9	-
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	51.0	55.2	79.3	44.9	7.6	6.2	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	46.16	51.77	78.80	40.10	6.99	5.60	-
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	44.7	48.8	90.0	37.7	7.7	9.5	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	49.0	54.4	80.1	41.5	9.9	9.8	-

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 2562-2567 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	มี.ย.63 <sup>1/</sup>	66.7	68.1	99.6	-	-	-	-
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	57.5	64.1	92.1	-	-	-	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	57.3	61.9	93.5	-	-	-	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	57.9	61.9	99.8	-	-	-	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	59.5	62.2	100.2	50.7	6.8	8.7	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	62.7	68.8	97.8	55.6	9.9	9.9	-
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	59.4	63.8	95.8	52.5	8.6	5.8	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	51.47	56.96	81.39	44.64	7.56	6.11	-
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	55.0	58.4	88.4	47.9	7.6	9.5	-
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	58.6	63.0	90.2	49.8	9.8	9.8	-
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**		-

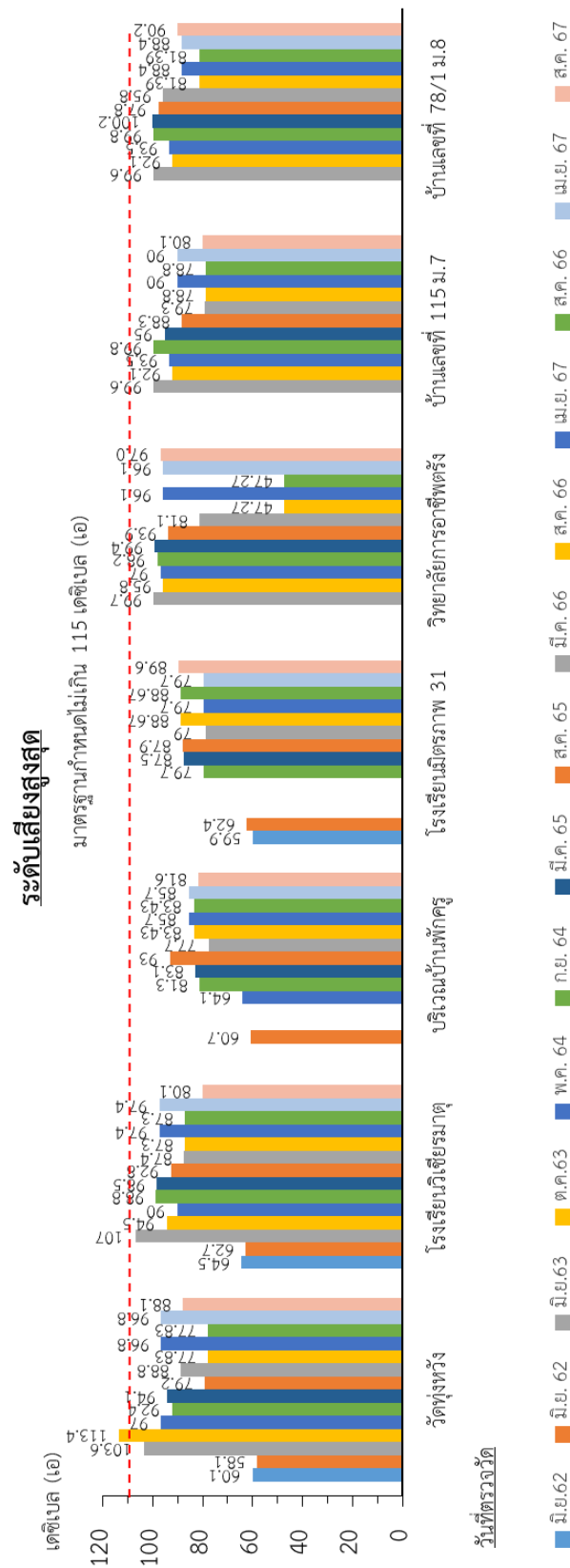
ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2566)

<sup>2/</sup>ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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







รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง 2562-2567 (ต่อ)

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2562-2567

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองควนปลิง บริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	มิ.ย. 62 <sup>1/</sup>	8	9.2	2.1	3	<1	5,500	240
	มิ.ย. 62 <sup>1/</sup>	7.6	5.8	2.7	9	<1	5,500	1,600
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.3	2.5	6.0	<1	<3	430	280
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.9	6.0	1.9	<1	4	540	240
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	8.0	-	1.6	<1	18	920	540
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	8.2	1.9	<1	3	1,600	920	8.2
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.0	-	1.5	8	<1	430	240
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	8.1	-	2.7	7	<1	1,600	920
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	7.8	-	2.4	6	<1	1,600	920
คลองควนปลิง บริเวณใต้พื้นที่โครงการ	มิ.ย. 62 <sup>1/</sup>	8	8.8	1.8	6	<1	5,500	39
	มิ.ย. 62 <sup>1/</sup>	7.3	7.4	3.7	88	<1	5,500	1,600
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.4	2.2	6.6	<1	6	210	140
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.2	6.6	2.0	<1	5	920	540
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.6	-	1.8	<1	14	1,600	920
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	8	2	1	4	1,600	920	8
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.5	-	1.4	9	<1	540	430
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	7.8	-	1.8	7	<1	280	180
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	7.3	-	1.9	10	<1	920	430

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2562-2567 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองลำเลียงบริเวณ เหนือพื้นที่โครงการ	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	8.1	8.3	2.1	18	<1	5,500	280
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.3	8.2	1.2	85	<1	5,500	1,600
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.5	1.8	7.1	<1	31	350	220
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	8.4	7.1	2.0	<1	3	920	540
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.9	-	2	<1	44	5,500	1,600
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.4	1.8	<1	8	920	540	7.4
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.4	-	1.6	140	<1	920	430
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	8.0	-	1.3	3	<1	220	170
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	7.5	-	1.4	7	<1	430	240
คลองลำเลียงบริเวณ ใต้พื้นที่โครงการ	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	8.4	7.6	2.5	32	<1	5500	79
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.3	8.3	1.5	89	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.4	2.1	6.8	<1	70	350	180
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	8	6.8	1.7	<1	24	350	170
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	8	-	1.8	<1	40	1600	920
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	8.2	1.6	<1	3	1600	920	8.2
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.0	-	2.0	140	<1	1600	430
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	8.5	-	1.7	<3	<1	920	430
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	8.0	-	1.9	8	<1	920	430

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2562-2567 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิโคโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
จุดระบายน้ำออก จากโครงการบริเวณ รางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.8	4.2	10.2	38	<1	79	<1.8
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.6	9	1.3	5	<1	120	33
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.4	3.1	5.6	<1	45	280	170
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.6	5.6	1.6	<1	25	210	110
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.6	-	1.4	<1	37	920	350
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.0	-	1.9	12	<1	1,600	920
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	7.8	-	1.8	21	<1	920	540
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	7.8	-	1.8	37	<1	1,600	540
คลองท่านาว ด้าน ทิศเหนือพื้นที่ โครงการ	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	7.5	5	<1	5.2	<1	7.3	-
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	6.70	5.8	<1	17.2	3	68	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	7.6	6.8	2.9	20	<1	1,600	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.2	1.8	7.6	<1	<3	280	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.8	6.8	1.9	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.8	8.1	1.3	<1	5	1600	-
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.9	7	1.6	<1	<3	540	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.6	6.2	1.8	190	<1	-	920
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	7.6	5.7	1.7	14	<1	-	1,600
คลองท่านาว ด้าน ทิศใต้พื้นที่โครงการ	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	7.8	7	1.8	9	<1	-	1,600
	มิ.ย.63 <sup>1/</sup>	7.1	3	4	27.8	1	17	-
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	6.7	5.6	<1	9.4	2	33	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	7.5	7.6	1.8	4	<1	280	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.3	1.9	7.5	<1	5	920	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.9	7	2.0	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.8	8.2	1.2	<1	5	920	-

งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง

นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2567

ทำอาภาศยานตรัง

(ฉบับหลัก)

### ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2562-2567 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองท่านาว ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ (ต่อ)	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	8	7.4	1.2	<1	<3	430	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.4	6.8	1.6	9	<1	-	540
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	7.4	6.3	1.5	3	<1	-	540
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	7.8	7.5	1.7	4	<1	-	920
ห้วยใหญ่	มิ.ย. 63 <sup>1/</sup>	7.3	5	1	227	<1	490	-
	ต.ค. 63 <sup>1/</sup>	6.6	5.6	<1	207	2	400	-
	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	7.5	7.0	2.0	392	<1	350	-
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.4	2.4	6.2	<1	396	1,600	-
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.9	6.7	1.8	<1	340	220	-
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.9	8	1.4	<1	131	1,600	-
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.8	6	2	<1	45	920	-
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.5	6.2	2.0	262	<1	-	1,600
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	8.0	6.8	1.9	>100	<1	-	920
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	7.7	6.8	1.9	32	<1	-	920
ค่ามาตรฐาน* (ประเภทที่ 3)		5-9	≥4.0	≤2.0	NS	NS	≤20,000	≤4,000

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

<sup>2/</sup>ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

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

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

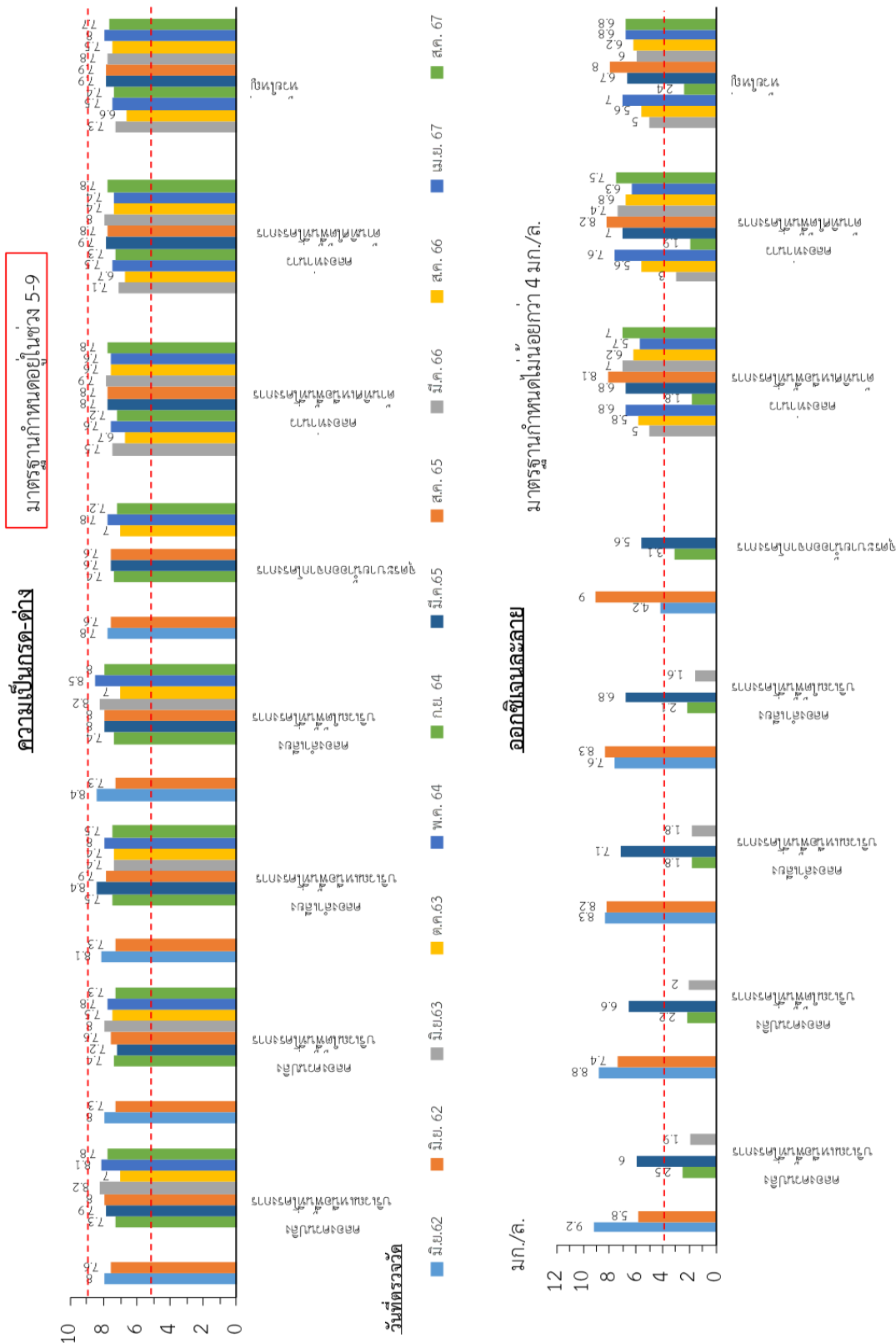
ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่ทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

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

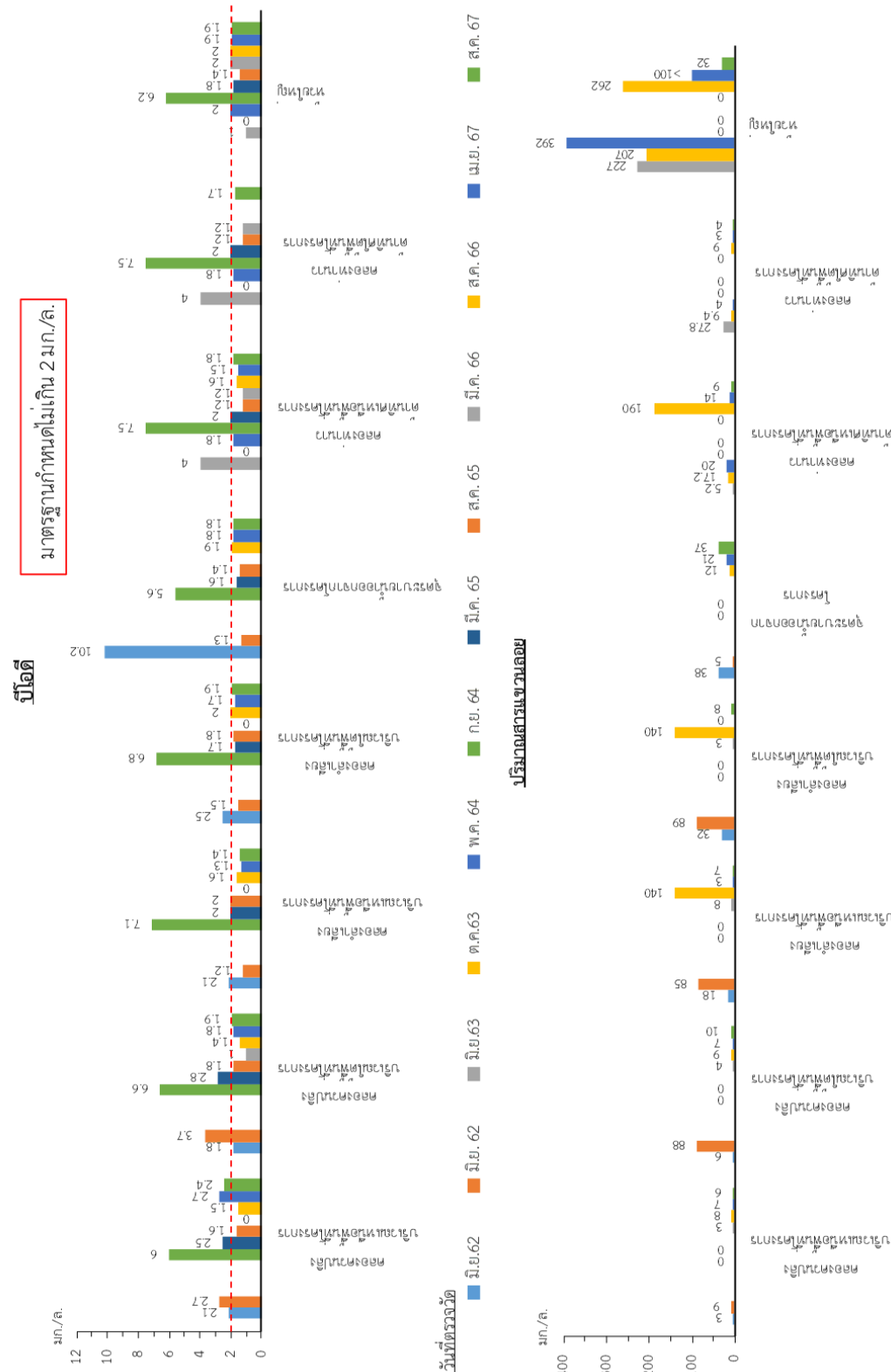
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่ทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่ทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

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

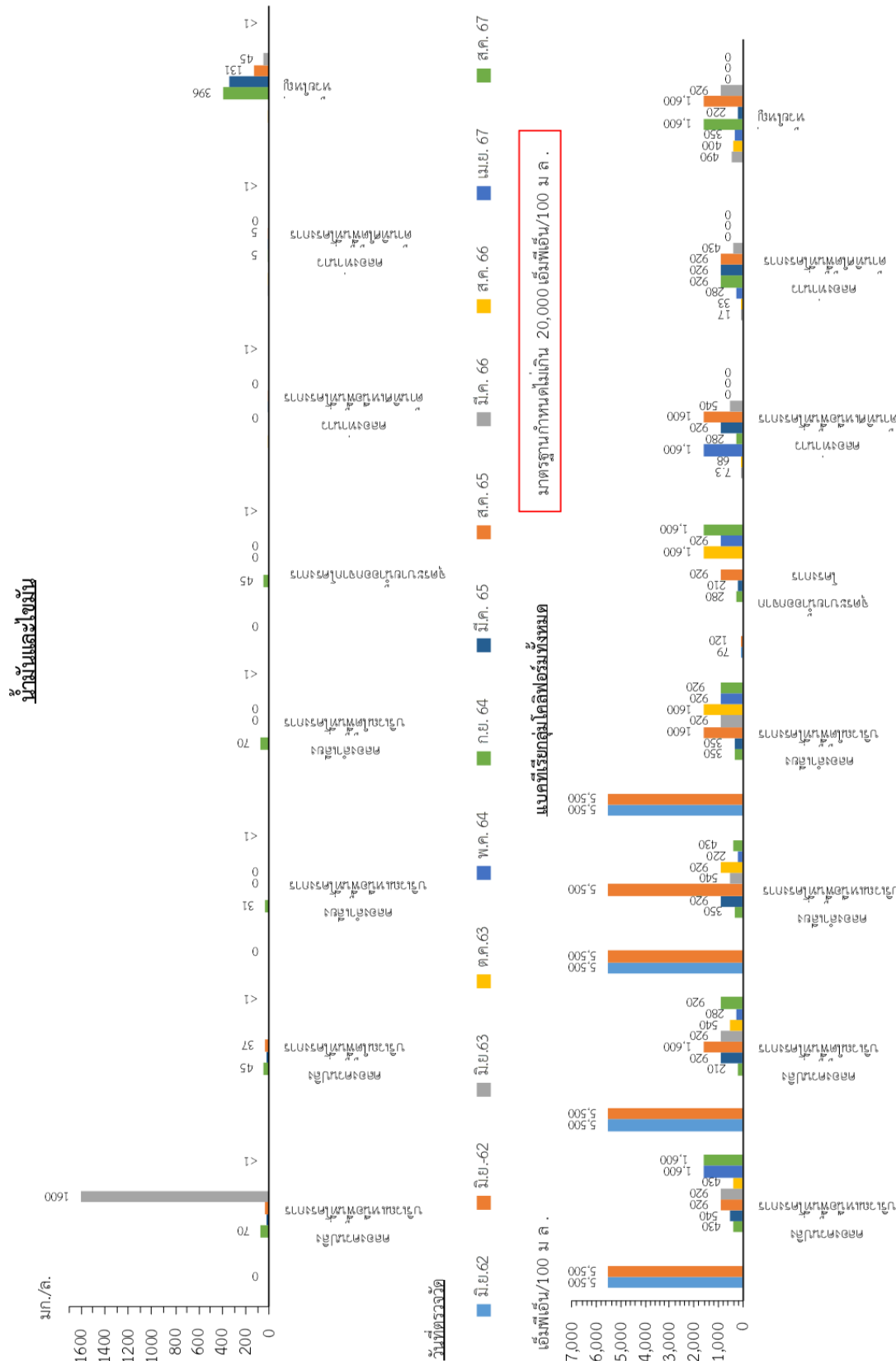


รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรงในปี 2562-2567



รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2562-2567 (ต่อ)





รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2562-2567 (ต่อ)



ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2562-2567

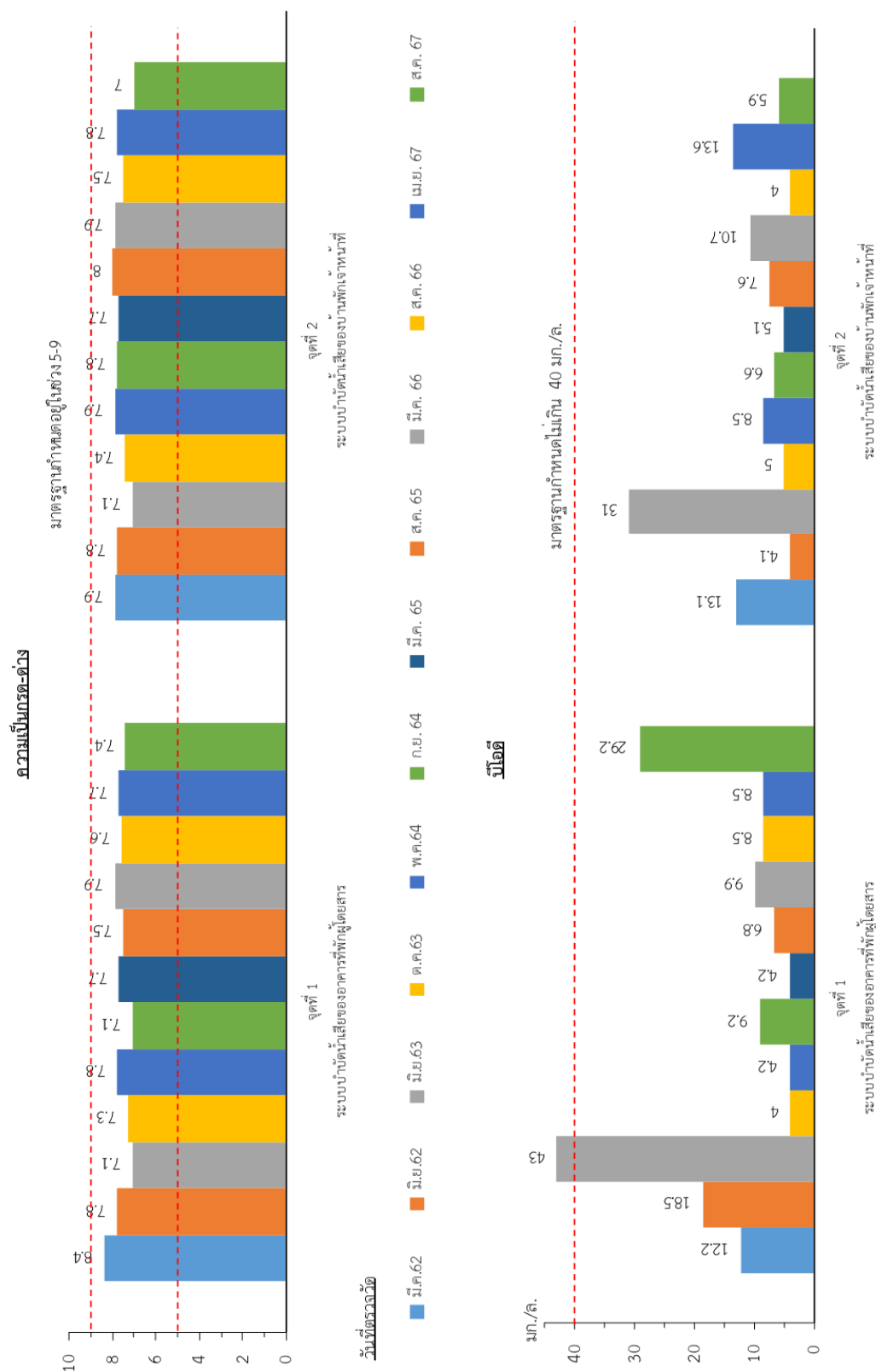
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ อาคารที่พักผู้โดยสาร	มี.ค.62 <sup>1/</sup>	8.4	12.2	63	1
	มี.ย.62 <sup>1/</sup>	7.8	18.5	34	<1
	มี.ย.63 <sup>1/</sup>	7.1	43	23.3	3
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	7.3	4	36.0	<1
	พ.ค.64 <sup>1/</sup>	7.8	4.2	6	<1
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.1	9.2	9	<1
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.7	4.2	15	<1
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.5	6.8	<5	<1
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.9	9.9	8	<1
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.6	8.5	16	<1
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	7.7	8.5	10	<1
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	7.4	29.2	229	<1
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ บ้านพักเจ้าหน้าที่	มี.ค.62 <sup>2/</sup>	7.9	13.1	14	<1
	มี.ย.62 <sup>2/</sup>	7.8	4.1	13	<1
	มี.ย.63 <sup>1/</sup>	7.1	31	42.4	3
	ต.ค.63 <sup>1/</sup>	7.4	5	54.9	<1
	พ.ค.64 <sup>1/</sup>	7.9	8.5	10	<1
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.8	6.6	6	<1
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.7	5.1	5	<1
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	8	7.6	99	<1
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.9	10.7	80	<1
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.5	4.0	16	<1
	เม.ย. 67 <sup>2/</sup>	7.8	13.6	30	<1
	ส.ค. 67 <sup>2/</sup>	7.0	5.9	17	<1
มาตรฐานอาคารประเภท ค*		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2566)

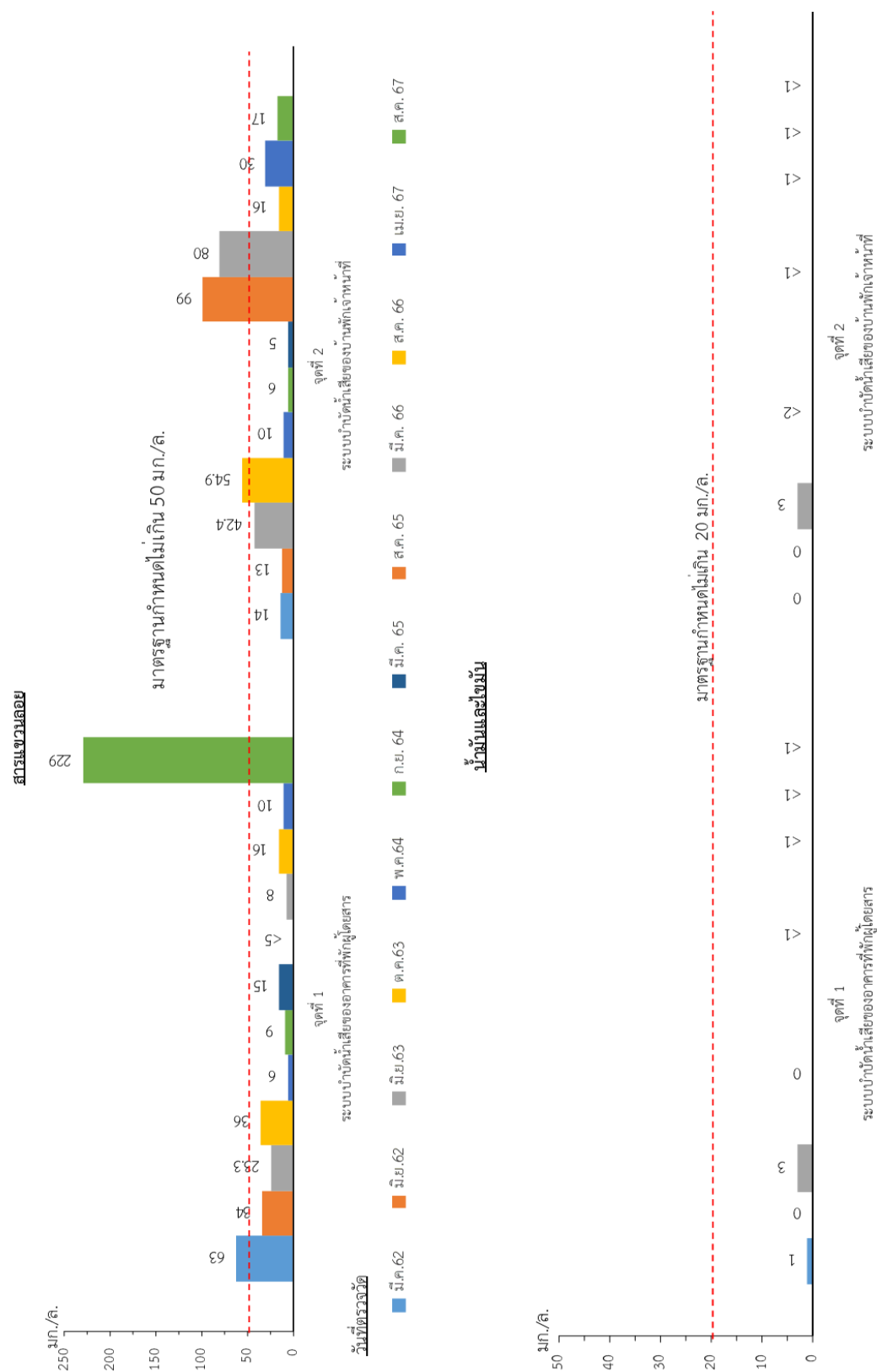
<sup>2/</sup>ตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอพี-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2567)

หมายเหตุ : \* ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด พ.ศ. 2567

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2562-2567



รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรงในปี 2562-2567 (ต่อ)

## 1.7 การติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยการสำรวจความคิดเห็น

กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่รอบทำอาภาศยานตรัง โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นครัวเรือนที่อยู่ในชุมชนที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 6 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านทุ่งหัว ชุมชนบ้านโคกพลา ชุมชนบ้านหัวทางวัง 26 ชุมชนบ้านนาป้อ ชุมชนบ้านไชนุน ชุมชนบ้านหนองกก โดยทำการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามเป็นเครื่องมือประกอบการสัมภาษณ์ เพื่อให้ประชาชนบริเวณใกล้เคียงทำอาภาศยานได้ร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะหรือข้อสงสัยต่อโครงการ โดยเข้าทำการสำรวจความคิดเห็นในวันจันทร์ที่ 2 กันยายน 2567 ดังแสดงในรูปที่ 1.7.1-1 ถึง รูปที่ 1.7.1-2 มีผลการสำรวจความคิดเห็นต่อโครงการ ดังนี้

### 1.7.1 ผลการสำรวจความคิดเห็นครัวเรือน

จากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 32 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

#### (1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเพศหญิง ร้อยละ 81.3 เพศชาย ร้อยละ 18.7 มีอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 28.0 รองลงมาอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 25.0 อายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.8 และอายุ 20-30 ปี ร้อยละ 12.6 นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 56.3 และนับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 43.7 มีสถานภาพในครัวเรือนเป็นพ่อ/แม่/น้อง/ญาติ/ผู้อาศัย ร้อยละ 34.4 รองลงมาหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 25.0 บุตร/เขย/สะใภ้ ร้อยละ 21.8 และคู่สมรส ร้อยละ 18.8 โดยจบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 31.3 รองลงมาจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 28.1 ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 25.0 และระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 15.6 สถานภาพส่วนใหญ่สมรส ร้อยละ 71.9 รองลงมาโสด ร้อยละ 18.7 และหม้าย/หย่า/แยกกันอยู่ ร้อยละ 9.4 ภูมิลำเนาเป็นคนท้องถิ่นอยู่อาศัยที่นับตั้งแต่เกิด ร้อยละ 87.5 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 12.5

#### (2) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการสำรวจ พบว่า ในครัวเรือนมีสมาชิกเฉลี่ย 4-6 คน/ครัวเรือน ร้อยละ 59.4 รองลงมามีสมาชิกเฉลี่ย 1-3 คน/ครัวเรือน ร้อยละ 31.2 และมีสมาชิกเฉลี่ย 7-10 คน ร้อยละ 9.4 ด้านการประกอบอาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่าประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 59.4 รองลงมาประกอบอาชีพอื่นๆ ร้อยละ 28.0 ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจและรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 6.3 เท่ากัน มีรายได้เพียงพอและเหลือเก็บ ร้อยละ 65.7 และเพียงพอแต่ไม่เหลือเก็บ ร้อยละ 34.3

#### (3) ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค พบว่า ใช้น้ำประปาในการอุปโภคทั้งหมด ร้อยละ 100.0 และซื้อน้ำดื่มบรรจุขวด/ถังในการบริโภคทั้งหมด โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ร้อยละ 100.0 ระบุว่าน้ำอุปโภคและบริโภคมีความเพียงพอ ด้านการระบายน้ำเสียของครัวเรือนระบายลงรางระบายน้ำของเทศบาล ร้อยละ 71.9 รองลงมาปล่อยทิ้งลงพื้นดิน ร้อยละ 21.8 และระบายลงลำรางสาธารณะ ร้อยละ 6.3 ด้านการกำจัดขยะของครัวเรือนจะนำขยะใส่ถังรอรถขยะของหน่วยงานท้องถิ่นเข้ามาจัดเก็บ ร้อยละ 100.0

ด้านสาธารณสุข พบว่า ในรอบปีที่ผ่านมา มีสมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาด้านการเจ็บป่วย ร้อยละ 71.9 มีเพียงร้อยละ 28.1 เคยเจ็บป่วยด้วยโรคไข้หวัด ไข้หวัดใหญ่/โรคภูมิแพ้ และโรคระบบทางเดินหายใจ เช่น หอบหืด ด้านการให้บริการสถานพยาบาลของครัวเรือนใช้บริการที่โรงพยาบาลของรัฐ ร้อยละ 96.9 และโรงพยาบาลเอกชน ร้อยละ 3.1 ในภาพรวมด้านการให้บริการทั้งหมด รู้สึกรู้สีกว่าการให้บริการเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 100.0

รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7.1-1

#### (4) ข้อมูลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ในชุมชนพบด้านเสียงดังรบกวน ร้อยละ 71.9 จากท่าอากาศยาน ร้อยละ 74.0 รองลงมาความสั่นสะเทือน ร้อยละ 68.7 ที่เกิดจากท่าอากาศยานในขณะที่เครื่องบินบินผ่าน ร้อยละ 95.5 และด้านฝุ่นละออง ร้อยละ 46.9 ซึ่งสาเหตุเกิดจากการสัญจรของยานพาหนะ ร้อยละ 66.7 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7.1-2

#### (5) ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาท่าอากาศยาน

จากการสัมภาษณ์ข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 56.3 ไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน และร้อยละ 43.7 มีความวิตกกังวล เนื่องจากอยู่ใกล้ท่าอากาศยาน ส่วนข้อห่วงกังวลเรื่องผลกระทบด้านเสียง ร้อยละ 56.3 ไม่มีข้อห่วงกังวลเนื่องจากท่าอากาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรองรับ และร้อยละ 43.7 มีความวิตกกังวลเนื่องจากอยู่ใกล้ท่าอากาศยาน สำหรับด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิต ร้อยละ 50.0 พอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ร้อยละ 34.4 ไม่แสดงความคิดเห็น และร้อยละ 15.6 ไม่พอใจ โดยไม่ระบุสาเหตุ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7.1-3



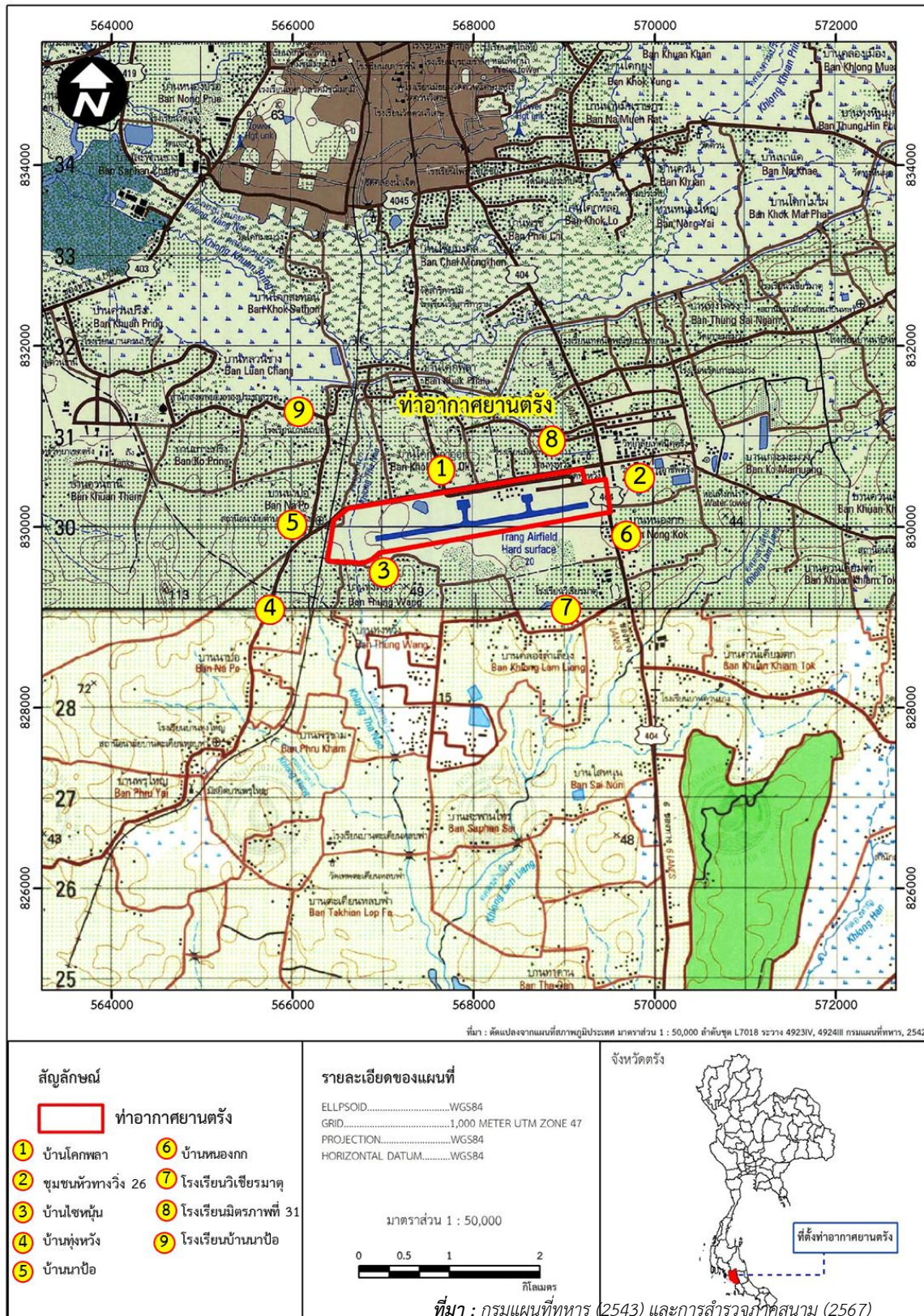
งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง

นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2567

ท่าอากาศยานตรัง

(ฉบับหลัก)



รูปที่ 1.7.1-1 ตำแหน่งชุมชนที่ทำการสำรวจแบบสอบถามบริเวณท่าอากาศยานตรัง





ชุมชนบ้านทุ่งหวัง



ชุมชนบ้านโคกพลา



ชุมชนหัวทางวัง 26



ชุมชนบ้านนาป้อ



ชุมชนบ้านไชนุ่น



ชุมชนบ้านหนองกก

รูปที่ 1.7.1-2 ประมวลภาพการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมและ  
ความคิดเห็นต่อโครงการบริเวณทำอาภาศยานตรัง

ตารางที่ 1.7.1-1 ผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

รายการ		ทำอาภาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		32	
ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปผู้ให้สัมภาษณ์			
1.1 เพศ			
(1) ชาย		6	18.7
(2) หญิง		26	81.3
รวม		32	100.0
1.2 อายุ (ปี)			
20-30 ปี		4	12.6
31-40 ปี		8	25.0
41-50 ปี		9	28.0
51-60 ปี		5	15.6
ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป		6	18.8
รวม		32	100.0
1.3 การนับถือศาสนา			
(1) พุทธ		18	56.3
(2) คริสต์		0	0.0
(3) อิสลาม		14	43.7
(4) อื่น ๆ		0	0.0
รวม		32	100.0
1.4 สถานภาพในครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์			
(1) หัวหน้าครัวเรือน		8	25.0
(2) คู่สมรส		6	18.8
(3) บุตร/เขย/สะใภ้		7	21.8
(4) พ่อ/แม่/น้อง/ญาติ/ผู้อาศัย		11	34.4
(5) อื่น ๆ		0	0.0
รวม		32	100.0
1.5 ระดับการศึกษา			
(1) ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ		0	0.0
(2) ประถมศึกษา		10	31.3
(3) มัธยมศึกษาตอนต้น		5	15.6
(4) มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.		9	28.1
(5) อนุปริญญา/ปวส.		0	0.0
(6) ปริญญาตรี		8	25.0
(7) สูงกว่าปริญญาตรี		0	0.0
(8) อื่นๆ		0	0.0
รวม		32	100.0

ตารางที่ 1.7.1-1 ผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอากาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
<b>จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)</b>	<b>32</b>	
<b>1.6 สถานภาพสมรส</b>		
(1) โสด	6	18.7
(2) สมรส	23	71.9
(3) หม้าย/หย่า/แยกกันอยู่	3	9.4
(4) อื่นๆ	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>
<b>1.7 ภูมิลำเนา</b>		
(1) อยู่ที่นี่มาแต่เกิด	28	87.5
(2) ย้ายมาจากที่อื่น	4	12.5
<b>รวม</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>
<b>ส่วนที่ 2 : ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม</b>		
<b>2.1 สมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย มีจำนวน.... คน (รวมผู้ให้สัมภาษณ์)</b>		
1-3 คน	10	31.2
4-6 คน	19	59.4
7-10 คน	3	9.4
มากกว่า 10 คน	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>
<b>2.2 อาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์</b>		
(1) ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2	6.3
(2) พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	0	0.0
(3) ค้าขาย	19	59.4
(4) รับจ้างทั่วไป	2	6.3
(5) ประกอบธุรกิจส่วนตัว	0	0.0
(6) อื่น ๆ	9	28.0
<b>รวม</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>
<b>2.3 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอต่อรายจ่ายหรือไม่</b>		
(1) เพียงพอและเหลือเก็บ	21	65.7
(2) เพียงพอแต่ไม่เหลือเก็บ	11	34.3
(3) ไม่เพียงพอ	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>

ตารางที่ 1.7.1-1 ผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	32	
ส่วนที่ 3 : ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม		
3.1 แหล่งน้ำอุปโภคเพียงพอหรือไม่ (น้ำใช้)		
(1) เพียงพอ	32	100.0
(2) ไม่เพียงพอ	0	0.0
รวม	32	100.0
3.2 แหล่งน้ำที่ใช้ในการอุปโภค (น้ำใช้)		
(1) น้ำประปาจากประปาภูมิภาค/ประปาหมู่บ้าน	32	100.0
(2) น้ำบ่อตื้น/น้ำบาดาล	0	0.0
(3) น้ำฝน	0	0.0
(4) ชื้อน้ำจากรถจำหน่าย	0	0.0
รวม	32	100.0
3.3 แหล่งน้ำบริโภคเพียงพอหรือไม่ (น้ำดื่ม,ประกอบอาหาร)		
(1) เพียงพอ	32	100.0
(2) ไม่เพียงพอ	0	0.0
รวม	32	100.0
3.4 แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม,ประกอบอาหาร)		
(1) น้ำฝน	0	0.0
(2) น้ำประปา	0	0.0
(3) น้ำบ่อตื้น/น้ำบาดาล	0	0.0
(4) น้ำประปาผ่านเครื่องกรอง	0	0.0
(5) ชื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง	32	100
รวม	32	100.0
3.5 ครีวเรือนของท่านมีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสียอย่างไร		
(1) ปล่อยทิ้งลงพื้นดิน	7	21.8
(2) ระบายลงลำรางสาธารณะ	2	6.3
(3) ระบายลงรางระบายน้ำของเทศบาล	23	71.9
(4) ขุดบ่อน้ำเสียและสูบลงรางเทศบาล	0	0.0
(5) ระบายลงที่โล่งข้างบ้าน	0	0.0
(6) บ่อรวบรวมของสถานประกอบการ	0	0.0
(7) ปล่อยทิ้งลงสู่แม่น้ำลำคลอง	0	0.0
รวม	32	100.0

ตารางที่ 1.7.1-1 ผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอากาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
<b>จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)</b>	<b>32</b>	
<b>3.6 ครวเรือนของท่านมีการกำจัดขยะ อย่างไร</b>		
(1) ใส่ถังรอรถขยะของหน่วยงานท้องถิ่นจัดเก็บ	32	100.0
(2) เเผา	0	0.0
(3) ฝังดิน	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>
<b>3.7 ในรอบปีที่ผ่านมาคนในครัวเรือน มีการเจ็บป่วย หรือไม่</b>		
(1) ไม่เจ็บป่วย	23	71.9
(2) เจ็บป่วย ด้วยโรค	9	28.1
<b>รวม</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>
<b>3.8 เจ็บป่วย ด้วยโรค (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
(1) โรคระบบทางเดินหายใจ เช่น หอบ หืด	2	8.7
(2) โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ	0	0.0
(3) โรคเกี่ยวกับหู ตา ฟัน	0	0.0
(4) โรคเกี่ยวกับระบบทางเดินอาหาร	0	0.0
(5) โรคเกี่ยวกับระบบเลือดลมต่างๆ	0	0.0
(6) โรคผิวหนังและภูมิแพ้	8	34.8
(7) โรคชรา	0	0.0
(8) โรคปอด	0	0.0
(9) ใช้หวัด	13	56.5
<b>รวม</b>	<b>23</b>	<b>100.0</b>
<b>3.9 เมื่อเจ็บป่วยท่านและคนในครัวเรือนได้รับการรักษาหรือ ใช้บริการสถานพยาบาลที่ใด (ตอบมากกว่า 1 ข้อ)</b>		
(1) โรงพยาบาลของรัฐ	31	96.9
(2) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล	0	0.0
(3) โรงพยาบาลเอกชน	1	3.1
(4) คลินิก	0	0.0
(5) ปลอ่ยให้หายเอง	0	0.0
(6) ซื้อยากินเอง	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>
<b>3.10 ท่านคิดว่าการให้บริการสาธารณสุข/สถานพยาบาลในพื้นที่ขณะนี้เพียงพอ หรือไม่</b>		
(1) เพียงพอ	32	100.0
(2) ไม่เพียงพอ	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>

ตารางที่ 1.7.1-2 ข้อมูลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

ผลกระทบ/ปัญหา	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ (ราย)	ได้รับผลกระทบ ร้อยละ (ราย)	ระดับผลกระทบ ร้อยละ (ราย)			สาเหตุร้อยละ (ราย)			
			น้อย	ปานกลาง	มาก	การสัญจรของยานพาหนะ	ทำอาภาศยานฯ	ปริมาณน้ำฝน	แหล่งที่อยู่อาศัย/ชุมชน
1. ฝุ่นละออง	53.1 (17 ราย)	46.9 (15 ราย)	26.7 (4 ราย)	60.0 (9 ราย)	13.3 (2 ราย)	66.7 (10 ราย)	33.3 (5 ราย)	0.0	0.0
2. เสียงดังรบกวน	28.1 (9 ราย)	71.9 (23 ราย)	17.4 (4 ราย)	60.9 (14 ราย)	21.7 (5 ราย)	26.0 (6 ราย)	74.0 (17 ราย)	0.0	0.0
3. ความสั่นสะเทือน	31.3 (10 ราย)	68.7 (22 ราย)	18.2 (4 ราย)	68.2 (15 ราย)	13.6 (3 ราย)	4.5 (1 ราย)	95.5 (21 ราย)	0.0	0.0
4. น้ำท่วมขัง	93.7 (30 ราย)	6.3 (2 ราย)	0.0	100.0 (2 ราย )	0.0	0.0	0.0	100.0 (2 ราย)	0.0
5. น้ำเน่าเสีย	100.0 (32 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6. สภาพการจราจรติดขัด	96.9 (31 ราย)	3.1 (1 ราย)	100.0 (1 ราย)	0.0	0.0	100.0 (1 ราย)	0.0	0.0	0.0
7. ถนนชำรุด	97.0 (31 ราย)	3.0 (1 ราย)	0.0	100.0 (1 ราย)	0.0	100.0 (1 ราย)	0.0	0.0	0.0
8. อุบัติเหตุจากการคมนาคม	100.0 (32 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9. ความปลอดภัยเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สิน	100.0 (32 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10. ขยะมูลฝอย	97.0 (31 ราย)	3.0 (1 ราย)	100.0 (1 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0 (1 ราย)

**ตารางที่ 1.7.1-3 ผลการสำรวจข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาทำอากาศยานตรัง**

รายการ	ท่าอากาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	32	
ส่วนที่ 4 : ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาท่าอากาศยาน		
4.1 ท่านมีความรู้สึกห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่		
(1) ไม่วิตกกังวล	18	56.3
(2) วิตกกังวล	14	43.7
รวม	32	100.0
4.2 ท่านมีความรู้สึกห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียงหรือไม่		
(1) ไม่วิตกกังวล	18	56.3
(2) วิตกกังวล	14	43.7
รวม	32	100.0
4.3 ท่านพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตหรือไม่		
(1) พอใจ	16	50.0
(2) ไม่พอใจ	5	15.6
(3) ไม่มีความคิดเห็น	11	34.4
รวม	32	100.0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม 2567

## 1.8 การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ตามขอบเขตข้อกำหนดสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2567 โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1.8.1 วิธีการศึกษา

#### (1) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น เพื่อจำแนกสภาพพื้นที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร แหล่งหลบภัย ของนกในบริเวณทำอาภาศยาน และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลจากรายงาน เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

#### (2) วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ภายในทำอาภาศยาน และพื้นที่เขตปฏิบัติการทางการบิน และมีรายละเอียด วิธีการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

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

**สำรวจโดยตรง** เป็นการสำรวจภาคสนาม (field survey) ทั้งสองพื้นที่ในช่วงเวลากลางวันโดยใช้กล้องส่องทางไกลชนิดสองตา และกล้องถ่ายภาพกำลังขยายสูงค้นหาลักษณะสัตว์ป่าบริเวณสองข้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด และองค์ประกอบอื่นๆ ในบริเวณพื้นที่เขตปฏิบัติการทางการบิน (William, 2006) รวมทั้งการเดินสำรวจครอบคลุมสภาพนิเวศทุกลักษณะของพื้นที่ทำอาภาศยาน ได้แก่บริเวณลานจอดรถ อาคารผู้โดยสาร บ้านพักเจ้าหน้าที่ และพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาอื่นๆ (นอกเขตปฏิบัติการทางการบิน) พร้อมทั้งบันทึกชนิดและความถี่ของการพบชนิดนก และสัตว์ที่พบเห็นตัว หรือจากร่องรอยต่างๆ ที่สามารถระบุชนิดสัตว์ได้ อาทิ รอยตีน กองมูล คราบ ขน ไข่ รัง รู/โพรง ซาก ร่องรอยการทำรังหรือการทำเครื่องหมาย และจากเสียงร้อง นอกจากนี้ยังได้สำรวจสัตว์ป่าช่วงเวลากลางคืน ในช่วงเวลาพลบค่ำ และในช่วงเช้ามืด โดยการเดินสำรวจและใช้ไฟฉายส่องหาตามพื้นที่ที่คาดว่าจะแหล่งที่สัตว์ป่าจะออกหากินเวลากลางคืน (nocturnal species) เป็นต้น อุปกรณ์ที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ประกอบด้วย

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

**ส่วนการสำรวจโดยอ้อม** ด้วยการสอบถามเจ้าหน้าที่ของทำอาภาศยานโดยเฉพาะผู้ดูแลทำอาภาศยาน เจ้าหน้าที่ดับเพลิงที่มีความคุ้นเคยต่อการพบเห็น และขับไล่คน และสัตว์อื่น ซึ่งใช้เป็นข้อมูลเสริมของชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการสำรวจโดยตรง



## 1.8.2 การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล

(1)การจำแนกชนิดนก และสัตว์อื่นๆ และการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธานใช้เอกสารเกี่ยวข้องกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ใช้ Taylor (1962), Inger (1966), Berry (1975), Frost (1985) และ Matsui (1996) สำหรับจำแนกชนิดตัวเตี้ยม้วย ใช้ Smith (1916), Smith (1917), Inger (1966), Leong and Chou (1999) และ จันทน์ทิพย์ (2542, 2543) สำหรับจำแนกชนิดลูกอ๊อด และใช้ Pough *et al.* (1998) สำหรับการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน

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

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

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

(2)ขนาดประชากร ประเมินเป็นค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ (relative abundance) โดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งที่พบสัตว์จากจำนวนครั้งที่สำรวจตามแนวทางของ Pettingill (1970) ดังนี้

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

ทั้งนี้กำหนดความชุกชุมเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์ คือ

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

(3)ตรวจสอบสถานภาพสัตว์ป่า ได้แก่ สถานภาพตามกฎหมาย และสถานภาพด้านการอนุรักษ์

- สถานภาพตามกฎหมาย คือ 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) เป็นชนิดสัตว์ป่าที่คุ้มครองไว้มิให้จำนวนลดน้อยลง

สัตว์ป่าควบคุม (controlled species) คือสัตว์ป่าที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายว่าด้วยการค้า ระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต้องมีมาตรการควบคุมที่เหมาะสม

สัตว์ป่าอันตราย (dangerous species) คือสัตว์ป่าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายหรือเป็นพิษต่อมนุษย์ หรือ สัตว์ป่าอื่น 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) เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่น หรือพื้นที่ศึกษาตลอดทั้งปี

- นกอพยพในช่วงฤดูหนาว (Winter visitor) เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาวซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นภายในประเทศ บางชนิดย้ายถิ่นเพื่อเข้ามาหากินจากต่างประเทศในช่วงฤดูหนาวราวเดือนกันยายนถึงตุลาคม และในราวเดือนเมษายน-พฤษภาคม

- นกอพยพผ่าน (Passage migrant) เป็นนกกลุ่มเดียวกันกับนกอพยพซึ่งมีการย้ายถิ่นในช่วงฤดูหนาวของทุกปีแต่หยุดแวะพักหาอาหารในประเทศไทยเพียงช่วงระยะเวลาในช่วงสั้นๆ

- นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่ (Breeding visitor) เป็นชนิดนกที่อพยพโยกย้ายถิ่นเพื่อผสมพันธุ์สร้างรังวางไข่ในช่วงฤดูร้อนถึงฤดูฝน หรือปลายฤดูฝนต่อต้นฤดูหนาว

#### (4) ประเมินชนิดของนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

- การประเมินอันตรายของนกต่ออาภาศยาน ประยุกต์ใช้วิธีการตามแนวทางของกระทรวงขนส่งของแคนาดา (Transport Canada, 2005) ใช้วิธีตารางการประเมินความเสี่ยงเชิงคุณภาพ (Qualitative Risk Assessment Matrix) ประกอบกับประสบการณ์ของที่ปรึกษาที่ใช้ในการประเมินอันตรายที่เกิดจากนกของทำอาภาศยานต่างๆ 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 1.8.2-1)

ตารางที่ 1.8.2-1 แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออาภาศยาน

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

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

<sup>2/</sup> โอกาส ขอบเขตต์, 2543

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

- ขนาดใหญ่มาก (Very large) ความยาวตั้งแต่ 91 เซนติเมตรขึ้นไป หรือขนาดใหญ่กว่าห่าน เช่น นกกระทุง (*Pelecanus philippensis*; Spot-billed Pelican) นกกระสาขาว (*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) นกยางเปี้ย (*Egretta garzetta*; Little Egret) นกแขวก (*Nycticorax nycticorax*; Black-crowned Night-Heron)

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

○ **ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (Moderate medium)** ขนาดความยาว 31-45 เซนติเมตร  
 หรือขนาดเท่ากับนกฟิราบ เช่น นกอีล้ำ (Gallinula chloropus; Common Moorhen) เป็ดแดง (Dendrocygna  
 javanica; Lesser Whistling-Duck) นกกระแตแต้แว๊ด (Vanellus indicus; Red-wattled Lapwing)

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

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

ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง (ตารางที่ 1.8.2-2)

ตารางที่ 1.8.2-2 ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง

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

จากการตารางอธิบายได้ว่า นกกระเต็นน้อยที่พบจากการสำรวจมีประชากรน้อย และจากการ  
 วิเคราะห์พบว่ามีปริมาณความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการขนอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่นกกระเต็นน้อย  
 ธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรืออาจไม่เกิดความเสียหายเลย  
 จึงสรุปได้ว่านกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสาขาวจากการวิเคราะห์ความ  
 ชุกชุมพบว่าอยู่ในระดับต่ำมีโอกาสในการขนน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความ  
 เสียหายมากก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

### 1.8.3 ผลการศึกษาวิเคราะห์นิเวศวิทยาและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

การศึกษาสำรวจนก และสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ทำอาภาศยานตรัง ได้ดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม 2567 ซึ่งเป็นการศึกษาสำรวจในช่วงฤดูฝน อย่างไรก็ตามในการศึกษาสำรวจได้ดำเนินการสัมภาษณ์หรือสอบถามเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของทำอาภาศยานตรังตามวิธีการศึกษาในข้างต้น เพื่อให้ได้ข้อมูลทางด้านนก และสัตว์ป่าครอบคลุมทุกช่วงฤดูกาลให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

#### (1) พืชพรรณในบริเวณทำอาภาศยานตรัง

พื้นที่บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เนื่องจากสภาพพื้นที่ของทำอาภาศยานตรังโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ดอน และมีขนาดพื้นที่ไม่กว้างมากนัก รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นทำอาภาศยานเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติที่เป็นป่าละเมาะ สวนปาล์มและสวนยางพารา และปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงในบริเวณทางวิ่งทางขับ ลานจอด และอื่นๆ ทำให้พรรณไม้ต่างๆ ถูกแผ้วถางลงเพื่อการก่อสร้าง และความปลอดภัยในการบิน

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

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณทำอาภาศยานตรังทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ และเขตพื้นที่การบิน พบ 58 ชนิด พืชพรรณที่สำรวจพบ ไม้ยืนต้นที่พบ ได้แก่ หูกฟ้า (*Alstonia macrophylla* Wall.) ก้างปลา (*Bridelia affinis* Craib) มะม่วงหิมพานต์ (*Anacardium occidentale* Linn.) มะเดื่อปล้อง (*Ficus hispida* Linn. f.) และเปล้าใหญ่ (*Croton oblongifolius* Roxb.) เป็นต้น บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชในวงศ์หญ้า ได้แก่ หญ้าคา (*Imperata cylindrica* Beauv.) หญ้าชันกาด (*Panicum repens* Linn.) และหญ้านวม (*Pennisetum polystachyon* Schumach.) เป็นต้น นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ทำอาภาศยาน ลานจอดรถยนต์ ตามรอบๆ อาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน ได้แก่ ศรีตรัง (*Jacaranda filicifolia* D. Don) ลั่นทม หรือลีลาวดี (*Plumeria acutifolia* Poir.) คุณ (*Cassia fistula* Linn.) อินทนิลน้ำ (*Lagerstroemia speciosa* Pers.) หมากเขียว (*Ptychosperma macarthurii* Nichols.) ประดู่บ้าน (*Pterocarpus indicus* Willd.) และดินเบ็ดหรือพญาสัตบรรณ (*Alstonia scholaris* R. Br.) เป็นต้น

#### (2) ความหลากหลายของสัตว์ และนกบริเวณทำอาภาศยานตรัง

จากการศึกษาสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมพื้นที่โครงการและในรัศมี 5 กิโลเมตร พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 53 ชนิด ประกอบด้วย นก (birds) 38 ชนิด (species) ใน 35 สกุล (genus) 27 วงศ์ (family) 9 อันดับ (order) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) 4 ชนิด ใน 4 สกุล 3 วงศ์ 2 อันดับ สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) 6 ชนิด ใน 5 สกุล 4 วงศ์ 1 อันดับ และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) 5 ชนิด ใน 5 สกุล 4 วงศ์ 1 อันดับ ในจำนวนนี้เป็นชนิดของสัตว์ป่าที่พบเห็นได้ทางตรงจำนวน 51 ชนิด และได้รับข้อมูลจากการสอบถามจำนวน 2 ชนิด หรือร้อยละ 96.23 และ 3.77 ตามลำดับ ตารางที่ 1.8.3-1 (ภาคผนวก ฉ)

## ตารางที่ 1.8.3-1 จำนวนชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น จำแนกตามสกุล วงศ์ และ อันดับที่สำรวจพบทั้งทางตรงและทางอ้อม

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (สิงหาคม, 2567)

## (3) ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์บริเวณทำอาภาศยานตรัง

สำหรับบริเวณพื้นที่ทำอาภาศยานตรังกล่าวได้ว่ามีสัตว์ป่าอาศัยและหากินค่อนข้างน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งของทำอาภาศยานเต็มพื้นที่ และมีการควบคุมในเรื่องความปลอดภัยต่อการบิน จึงอาจทำให้สัตว์บางชนิดได้อาศัย และหากินอยู่ได้อย่างปลอดภัยตามพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา นอกเหนือจากพื้นที่ทำการบิน จากการวิเคราะห์ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์อื่นๆ ดังแสดงในตารางที่ 1.8.3-2

## ตารางที่ 1.8.3-2 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละชั้นที่พบในพื้นที่ทำอาภาศยานตรังตามระดับความชุกชุม

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (สิงหาคม, 2567)

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

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

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

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

#### (4) สถานภาพของนก และสัตว์บริเวณทำอาภาศยานตรัง

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

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

(4.2) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) ไม่พบว่ามียกชนิดใดถูกจัดให้มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนรวมทั้งชนิดที่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง และนอกจากนี้ไม่พบว่ามียกชนิดใดที่อยู่ในสถานภาพที่ถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

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

(4.4) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) ไม่พบว่ามียกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน และสัตว์ป่าคุ้มครอง และไม่พบว่ามียกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

จำนวนชนิดของนก และสัตว์ป่าแต่ละชั้น จำแนกสถานภาพปัจจุบันตามกฎหมาย และสถานภาพการอนุรักษ์ ดังแสดงในตารางที่ 1.8.3-3 และตารางที่ 1.8.3-4

### ตารางที่ 1.8.3-3 จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพปัจจุบันตามกฎหมาย

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (สิงหาคม, 2567)

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

Pr (Protected species) สัตว์ป่าคุ้มครอง : สัตว์ป่าที่หายาก และถูกกำหนดโดยกฎกระทรวง ตามพรบ.สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

Np (Non-protected species) สัตว์ป่าชนิดที่ไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย

Cn (Controlled species) สัตว์ป่าควบคุม: สัตว์ป่าที่ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยการค้า ระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต้องมีการควบคุมที่เหมาะสม

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

### ตารางที่ 1.8.3-4 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
<b>รวม</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (สิงหาคม, 2567)

หมายเหตุ : Cr : Critical Endangered species สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

En : Endangered species สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์

Vu : Vulnerable species สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

Nt : Near threatened species สัตว์ป่าที่มีสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม

### (5)การกระจายพันธุ์ และการอพยพย้ายถิ่นของนก

จำนวนนกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 38 ชนิด สามารถจำแนกการกระจายพันธุ์รวมทั้งการอพยพย้ายถิ่นของนกได้เป็น 3 กลุ่มด้วยกัน ประกอบด้วย

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



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

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

#### (6) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินทำอาภาศยานตรัง

จากการสำรวจภาคสนามในช่วงเดือนสิงหาคม 2567 ได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอาภาศยานและก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน มีจำนวน 7 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

(6.1) **โอกาสในการชนนก (Potential of Strike)** ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกก็จะสูง มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกก็อยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก กล่าวคือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสในการชนนกลดลงหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อาภาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อาภาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ

(6.2) **โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage)** พิจารณาจากขนาดนก สามารถแบ่งออกเป็น 5 ขนาด คือ ขนาดเล็กมาก (< 16 ซม.) ขนาดเล็ก (16-30 ซม.) ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (31-45 ซม.) ขนาดกลาง (46-60 ซม.) ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (61-75 ซม.) ขนาดใหญ่ (76-90 ซม.) และขนาดใหญ่มาก (>91 ซม.) โดยนกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมากหรือไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย ซึ่งจากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อาภาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหายหากชน สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ดังตารางที่ 1.8.3-5 รายละเอียด ดังนี้

#### ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง 6 ชนิด ได้แก่

- **นกยางเปีย (*Egretta garzetta*) Little Egret** เป็นนกขนาดกลาง หากินปะปนอยู่กับนกยางควายหากินเป็นฝูง มีประชากรค่อนข้างมาก บางฝูงหากินสัตว์น้ำตามแหล่งน้ำที่กระจายอยู่ทั่วเขตพื้นที่ทำอาภาศยานและบริเวณโดยรอบ เช่นเดียวกับนกยางควายนกยางเปียหากินในช่วงเวลากลางวันมักอยู่รวมกันเป็นฝูง รวมทั้งการบินค่อนข้างกระจายทั่วไปในพื้นที่ทำอาภาศยาน ดังนั้นโอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร

● **นกยางกรอก (*Ardeola sp.*) Pond-Heron** เป็นนกขนาดกลาง (45 ซม.; 349.3 - 544.3 กรัม) มีอุปนิสัยหากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางเปียว และนกยางควาย โดยมีอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ทำอาภาศยานฯ โดยมากจะหากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอาภาศยานและเกิดความเสียหายได้พอสมควร

● **เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) Lesser Whistling-Duck** เป็นนกขนาดกลาง 38 - 42 ซม.; 450 - 600 กรัม) พบได้ในบริเวณแหล่งน้ำในบริเวณทำอาภาศยาน และที่กระจายโดยรอบทำอาภาศยาน จึงมีโอกาที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการบินชนอาภาศยานได้ โดยเฉพาะเที่ยวบินในช่วงเย็นและเช้านี้

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

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

● **นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*)** เป็นนกขนาดปานกลาง อาศัย และหากินตามพื้นที่ที่รกร้าง โดยเฉพาะพื้นที่ที่รกร้างที่ค่อนข้างเปิดโล่งภายในทำอาภาศยาน และจากการสำรวจพบว่านกกระปูดใหญ่มีปริมาณความชุกชุมปานกลาง แต่เมื่อเป็นนกขนาดปานกลางโอกาที่จะทำให้เกิดความเสียหายให้อาภาศยานได้พอสมควร

**ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ** แต่ควรเฝ้าระวัง 3 ชนิด ได้แก่

● **นกยางควาย (*Bubulcus ibis*) Cattle Egret** เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง มีอุปนิสัยที่หากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางเปียว โดยมีอาหารหลักเป็นแมลงสัตว์และขนาดเล็ก พบมากเป็นฝูงทางด้านทิศตะวันออกของทำอาภาศยาน แต่ก็บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ทำอาภาศยาน โดยมากจะหากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ หรือชั้นแฉะ ดังนั้นโอกาที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการชนอาภาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร

● **นกตะขาบทุ่ง (*Coracias benghalensis*) Indian Roller** เป็นนกขนาดกลาง (30-34 ซม) อุปนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรจำนวนมาก (>100 ตัว) ดังนั้น จึงมีโอกาที่จะบินชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

● **อีกา (*Corvus macrorhynchos*) Large-billed Crow** เป็นนกขนาดกลาง (48-59 ซม) อุปนิสัยหากินเป็นฝูง มีจำนวนประชากรค่อนข้างมาก โอกาสโอกาที่จะบินชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

โดยจากการสำรวจนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของทำอาภาศยานในช่วงเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน 2567 (ภาคผนวก จ) พบนก จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ นกเขา นกเอี้ยง นกกระแตแต้แว๊ด นกยาง นกยางกรอก นกแอ่นทุ่ง กา นกเด้าดิน นกอีแอ่น จากการดำเนินงานในช่วงเดือนมิถุนายน ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567 พบอาภาศยานชนนกจำนวน 3 ครั้ง เป็นนกพิราบจำนวน 2 ครั้ง ไม่ทราบชนิดนกจำนวน 1 ครั้ง (ภาคผนวก ข)

ตารางที่ 1.8.3-5 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอาภาศยานตรัง

ลำดับที่	ชนิดนก	พฤติกรรม การหากิน		โอกาสในการชนนก (ความขรุขระ)			โอกาสที่ก่อให้เกิดความ เสียหาย (ขนาดของนก)			แนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน			
		Fl	So	Vc	Co	Uc	L	M	S	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	เฝ้าควรระวัง
1	นกยางเปี้ย ( <i>Egretta garzetta</i> ) Little Egret	x	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-
2	นกยางควาย ( <i>Bubulcus ibis</i> ) Cattle Egret	x	-	-	x	-	-	x	-	-	-	x	x
3	นกยางกรอก ( <i>Ardeola</i> sp.) Pond-Heron	x	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-
4	เป็ดแดง ( <i>Dendrocygna javanica</i> ) Lesser Whistling-Duck	x	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-
5	นกกวัก ( <i>Amaurornis phoenicurus</i> ) White-breasted Waterhen	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-	x	-
6	นกแอ่นทุ่งใหญ่ ( <i>Glareola maldivarum</i> ) Oreintal Praticole	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
7	นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> ) Red-wattled Lapwing	x	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-
8	นกเด้าดิน ( <i>Tringa hypoleucos</i> ) Common Sandpiper	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
9	นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> ) Rock Pigeon	x	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-
10	นกเขาใหญ่ ( <i>Streptopelia chinensis</i> ) Spotted Dove	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
11	นกเขาไฟ ( <i>Streptopelia tranquebarica</i> ) Red Turtle-Dove	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
12	นกเขาขาว ( <i>Geopelia striata</i> ) Zebra Dove	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
13	นกกาเหว่า ( <i>Eudynamys scolopacea</i> ) Common Koel	x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	x	-
14	นกกระปูดใหญ่ ( <i>Centropus sinensis</i> ) Greater Coucal	x	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-
15	นกแอ่นตาล ( <i>Cypsiurus balasiensis</i> ) Asian Palm-Swift	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
16	นกแอ่นบ้าน ( <i>Apus nipalensis</i> ) House Swift	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
17	นกกระเต็นอกขาว ( <i>Halcyon smyrnensis</i> ) White-throated Kingfisher	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-	x	-
18	นกจาบคาหัวสีส้ม ( <i>Merops leschenaulti</i> ) Chestnut-headed Bee-eater	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
19	นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias benghalensis</i> ) Indian Roller	x	-	-	x	-	-	x	-	-	-	x	x
20	นกจาบฝนเสียงใส ( <i>Mirafra javanica</i> ) Singing Bushlark	x	-	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-
21	นกเด้าดินทุ่ง ( <i>Anthus richardi</i> ) Richard's Pipit	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
22	นกปรอดสวน ( <i>Pycnonotus blanfordi</i> ) Streak-eared Bulbul	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-

ตารางที่ 1.8.3-5 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

ลำดับที่	ชนิดนก	พฤติกรรม การหากิน		โอกาสในการชนนก (ความขุกขุม)			โอกาสที่ก่อให้เกิดความ เสียหาย (ขนาดของนก)			แนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน			
		FL	So	Vc	Co	Uc	L	M	S	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	เฝ้าควรระวัง
23	นกแขวงแขวหางปลา ( <i>Dicrurus macrocerus</i> ) Balck Drongo	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
24	นกแขวงแขวหางบ่วงใหญ่ ( <i>Dicrurus paradiseus</i> ) Greater Racket-tailed Drongo	x	-	-	-	x	-	x	-	-	-	x	-
25	อีกา ( <i>Corvus macrorhynchos</i> ) Large-billed Crow	x	-	-	x	-	-	x	-	-	-	x	x
26	นกกระजิบหน้าสีเรียบ ( <i>Prinia inornata</i> ) Plain Prinia	x	-	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-
27	นกกระจิบธรรมดา ( <i>Orthotomus sutorius</i> ) Common Tailorbird	x	-	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-
28	นกกาขเหนบ้าน ( <i>Copsychus saularis</i> ) Oriental Magpie Robin	x	-	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-
29	นกยอดหญ้าหัวดำ ( <i>Saxicola maura</i> ) Pied Bushchat	x	-	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-
30	นกอีแรดแถบอกดำ ( <i>Rhipidura javanica</i> ) Pied Fantail	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-	x	-
31	นกอีเสือสีน้ำตาล ( <i>Lanius cristatus</i> ) Brown Shrike	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
32	นกแอ่นพง ( <i>Artamus fuscus</i> ) AshyWood-swallow	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-	x	-
33	นกเอี้ยงสาริกา ( <i>Acridotheres tristis</i> ) Common Myna	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
34	นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridotheres grandis</i> ) White-vented Myna	x	-	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-
35	นกกินปลีเหลือง ( <i>Nectarinia jugularis</i> ) Olive-backed Sunbird	x	-	-	-	x	-	-	x	-	-	x	-
36	นกกระจอกบ้าน ( <i>Passer montanus</i> ) Eurasian Tree-Sparrow	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
37	นกกระจาบธรรมดา ( <i>Ploceus philippinus</i> ) Baya Weaver	x	-	-	x	-	-	-	x	-	-	x	-
38	นกกระดัดขี้หมู ( <i>Lonchura punctulata</i> ) Scaly-breasted Muia	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	x	-
	รวม (ชนิด)	38	0	21	10	7	0	11	27	0	6	32	3
	ร้อยละ	100.00	0.00	55.26	26.32	18.42	0.00	28.95	71.05	0.00	15.79	84.21	7.89

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (สิงหาคม,2567)

หมายเหตุ : พฤติกรรมการหากินของนก

FL : หากินเป็นฝูง

So : หากินแบบโดดเดี่ยว

ปริมาณความขุกขุมของนก

Vc (very common) ขุกขุมมาก

Co (common) : ขุกขุม

Uc (uncommon) : ขุกขุมน้อย

ขนาดของนก

L : นกขนาดใหญ่

M : นกขนาดปานกลาง

S : นกขนาดเล็ก

## 1.9 การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ที่ปรึกษาจะดำเนินการโดยใช้วิธีการประเมินค่าระดับเสียง (NEF) จากอากาศยานโดยแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour) โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1.9.1 แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง

#### (1) การทำนายค่าระดับเสียง (NEF)

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

ในการประเมินผลกระทบด้านเสียง ที่ปรึกษานำเสนอในรูปแบบของการคาดการณ์ค่าระดับเสียง (NEF) จากโครงการทำอากาศยานซึ่งปกติมักจะแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour) การคำนวณหาในพื้นที่โดยรอบโครงการสนามบินได้รับเสียงรบกวนหรือไม่ คำนวณได้จากสมการ

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

โดย  $EPNL_{ij}$  = ระดับเสียงอ้างอิงสำหรับเครื่องบินชนิด i และเส้นทางบิน j

$Nd$  = จำนวนของเครื่องบินในเวลากลางวัน (ช่วงเวลา 07.00 น. ถึง 22.00 น.)  
เป็นเวลา 15 ชั่วโมง

$Nn$  = จำนวนของเครื่องบินในเวลากลางคืน (ช่วงเวลา 22.00 น. ถึง 07.00 น.)  
เป็นเวลา 9 ชั่วโมง

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

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	ค่าระดับเสียงจากการขึ้น-ลง ของอากาศยานก่อให้เกิดการรบกวนโดยรอบสนามบินอย่างมาก 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

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

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

แนวทางของสมพันธ์บริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (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 โดยได้นำมาใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาเพียงบางกรณีเท่านั้น

## (2) เครื่องมือในการจัดทำแผนที่เส้นเสียง

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

- พิกัดที่ตั้งและพิกัดหัวทางวิ่งของท่าอากาศยาน
- สัดส่วนทิศทางการขึ้น-ลงของอากาศยาน
- เป็นจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยใน 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 1.9.1-1 และข้อมูลที่ใช้นำเข้าในแบบจำลอง มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 1.9.1-1 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) กรณีมีประชากรในอดีตรู้สึกเห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

## 1.9.2 การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

### (1) การใช้หัวทางวิ่ง

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

### (2) เส้นทางการบินขึ้น-ลง (Track)

ทิศทางการบินขึ้น-ลง ของอากาศยาน จากข้อมูลสถิติการขึ้นลงของอากาศยานภายในท่าอากาศยานตรังช่วงเดือนธันวาคม 2566 ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567 ดังนี้

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

### (3) ช่วงเวลาที่ทำการบิน

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

### (4) สถิติการให้บริการของอากาศยาน

สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของอากาศยานในช่วงเดือนธันวาคม 2566 ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567 ของท่าอากาศยานตรัง ดังตารางที่ 1.9.2-1

### (5) แหล่งกำเนิดเสียง

รวบรวมสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบิน ในช่วงเดือนธันวาคม 2566 ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567 ของท่าอากาศยานตรัง ดังแสดงในตารางที่ 1.9.2-2

จากสถิติเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ในช่วงเดือนธันวาคม 2566 ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567รวมทั้งสิ้นจำนวน 1,790 เที่ยวบิน โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 18 สิงหาคม 2567 จำนวน 18 เที่ยวบิน อย่างไรก็ตามในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ AEDT ที่ปรึกษาจะใช้ชนิดของอากาศยานและการคำนวณเที่ยวบินเฉลี่ย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.9.2-2



ตารางที่ 1.9.2-1 สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรังในช่วงเดือนธันวาคม 2566  
 ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567

เดือน	เที่ยวบิน (Movement)			ผู้โดยสาร (Passengers)		
	ขาเข้า	ขาออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม
ธันวาคม 2566	161	161	322	24,571	22,205	46,776
มกราคม 2567	160	160	320	23,169	25,828	48,997
กุมภาพันธ์ 2567	145	145	290	23,402	24,512	47,914
มีนาคม 2567	156	156	312	25,501	26,143	51,644
เมษายน 2567	167	167	334	25,066	26,442	51,508
พฤษภาคม 2567	165	165	330	25,402	25,529	50,931
มิถุนายน 2567	128	128	256	19,374	20,161	39,535
กรกฎาคม 2567	146	146	292	21,221	21,392	42,613
สิงหาคม 2567	141	141	282	20,845	21,893	42,738
กันยายน 2567	142	142	284	20,732	20,098	40,830
ตุลาคม 2567	162	162	324	24,930	26,063	50,993
พฤศจิกายน 2567	147	147	294	21,833	22,530	44,363
<b>รวม</b>	<b>1820</b>	<b>1820</b>	<b>3,640</b>	<b>276,046</b>	<b>282,796</b>	<b>558,842</b>
<b>เฉลี่ยต่อเดือน</b>	<b>152</b>	<b>152</b>	<b>303</b>	<b>23,004</b>	<b>23,566</b>	<b>46,570</b>
<b>เฉลี่ยต่อวัน</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>754</b>	<b>773</b>	<b>1,527</b>

ที่มา : www.airports.go.th, เดือนธันวาคม (2567)

หมายเหตุ : เฉพาะเที่ยวบินพาณิชย์

ตารางที่ 1.9.2-2 ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ชนิดอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเดือนธ.ค. 66 - พ.ย. 67 (เที่ยว)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ในช่วงเดือนธ.ค. 66 - พ.ย. 67 (เที่ยว/วัน)
Airbus 320	685	2
Boeing 737-800	1,105	3
<b>รวม</b>	<b>1,790</b>	<b>5</b>

ที่มา : ท่าอากาศยานตรัง, เดือนธันวาคม (2567)

หมายเหตุ : ข้อมูลเข้าแบบจำลองใช้เฉพาะอากาศยานพาณิชย์ ผักบิน ฝนหลวง และเฮลิคอปเตอร์ ไม่รวมอากาศยานที่ใช้ทางการทหาร  
 จำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 18 สิงหาคม 2567 จำนวน 18 เที่ยวบิน

### 1.9.3 ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน

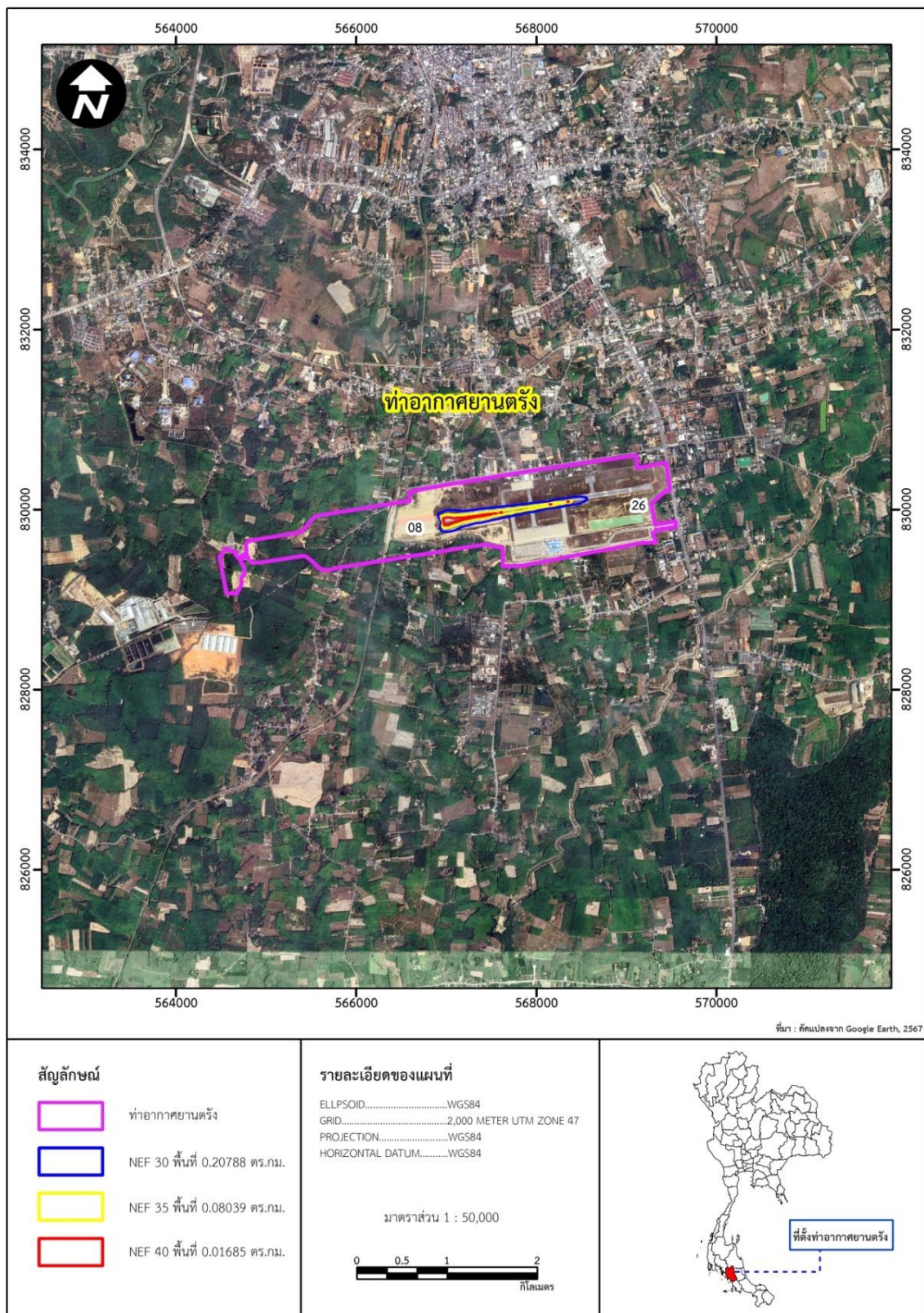
จากการประเมินเสียงจากอากาศยานเฉลี่ยในช่วงเดือนธันวาคม 2566 ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567 พบว่า  
ระดับเส้นเสียง (NEF) 30-40 ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานดังรูปที่ 1.9.3-1 รายละเอียดดังนี้

**แนวเส้น NEF 30** ครอบคลุมพื้นที่ 0.20788 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง  
ตามแนวทางวิ่ง

**แนวเส้น NEF 35** ครอบคลุมพื้นที่ 0.08039 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง  
ตามแนวทางวิ่ง

**แนวเส้น NEF 40** ครอบคลุมพื้นที่ 0.01685 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง  
ตามแนวทางวิ่ง

เมื่อพิจารณาตามแนวทางของ ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเส้นเสียง NEF  
ต่างๆ (ตารางที่ 3.9.1-1) พบว่า ระดับเส้นเสียง NEF 30-40 อยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานตรังทั้งหมด ดังนั้น การดำเนินการของ  
ท่าอากาศยานตรังปัจจุบัน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการ



รูปที่ 1.9.3-1 ระดับเส้นเสียง (NEF) ทำอากาศยานตรัง  
 ในช่วงเดือนธันวาคม 2566 ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567

## 1.10 แนวทางการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

### 1.10.1 หลักการและเหตุผล

จากการตรวจสอบการดำเนินงานของทำอากาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่า ทำอากาศยานได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้อย่างครบถ้วนเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม มีมาตรการบางส่วนที่ทำอากาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วนหรือยังไม่ได้ดำเนินการ และมีบางมาตรการที่ปรึกษาพิจารณาแล้วเห็นว่าจำเป็นต้องมีการเสนอให้ปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความเหมาะสมต่อการปฏิบัติต่อไป

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยาน (ภาคใต้) ทั้ง 9 แห่ง ที่นำเสนอในรายงานฉบับนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาจากผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของแต่ละทำอากาศยานในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1.10.2 สรุปผลการตรวจสอบการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ทำอากาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วน

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของทำอากาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่ามีมาตรการบางประเด็นที่ทำอากาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วน แสดงดังตารางที่ 1.10.2-1

ตารางที่ 1.10.2-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน

ทำอากาศยาน	สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
1. ทำอากาศยานตรัง	- ไม่มี	- ไม่มี

### 1.10.3 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

จากผลการตรวจสอบ พบว่ามาตรการส่วนใหญ่ที่ทำอากาศยานทั้ง 9 แห่ง สามารถดำเนินการได้อย่างครบถ้วน แต่มีบางมาตรการที่ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างครบถ้วน และเพื่อให้การดำเนินงานของแต่ละทำอากาศยานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ปรึกษาจึงเสนอแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง
- แผนการตรวจสอบระบบระบายน้ำ
- แผนการก่อสร้างที่พักและจัดการขยะมูลฝอย
- แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย
- แผนการปรับเปลี่ยนและปรับปรุงเงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

### 1.10.3.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง

#### (1) หลักการและเหตุผล

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

การประเมินผลกระทบต้องพิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง การศึกษาจึงเลือกใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์มาเป็นเครื่องมือในการประเมินระดับของผลกระทบควบคู่ไปกับการตรวจวัด แบบจำลองที่ใช้ คือ แบบจำลอง Aviation Environmental Design Tool (AEDT) เป็นแบบจำลองที่นิยมใช้กันแพร่หลายในงานด้านการบิน และสามารถประยุกต์ใช้กับสนามบินได้ดี

ผลที่ได้จากการจำลองด้วยระบบคอมพิวเตอร์ จะนำเสนอในรูปของหน่วยการประเมินผลกระทบที่กำหนดเป็นมาตรฐาน คือ NEF โดยหน่วย NEF (Noise Exposure Forecast) คำนวณได้จาก EPN db (Effective Perceived Noise Decibel) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงเครื่องบินแต่ละประเภท โดยมีมาตรฐานกำหนดไว้ดังนี้

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

ที่มา : Handbook of Noise Assessment (1975)

หากพิจารณาตามแนวทางของ International Civil Aviation Organization : ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเสียง NEF ต่างๆ ดังนี้ (ตารางที่ 1.10.3.1-1)

- NEF น้อยกว่า 30: ภายในพื้นที่บริเวณนี้เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินทั่วไป รวมทั้งที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นต่ำ

- NEF 30-40: ภายในพื้นที่บริเวณนี้เสียงจากอากาศยานจะก่อให้เกิดเสียงรบกวนบ้างที่พักอาศัยในบริเวณนี้ควรมีวัสดุป้องกันเสียง หรือควรมีระบบปรับอากาศสำหรับอาคารหรือบ้านพักอาศัย

- NEF 40 ขึ้นไป: ภายในพื้นที่บริเวณนี้เสี่ยงจากอากาศยานจะก่อให้เกิดเสียงรบกวนอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย และสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ อาทิ โรงเรียน โรงพยาบาล เป็นต้น

#### ตารางที่ 1.10.3.1-1 แนวทางการใช้ที่ดินของ ICAO

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

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

หมายเหตุ : (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

#### (2) วัตถุประสงค์

- เพื่อใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในการคาดการณ์ระดับเสียงจากทำอากาศยานต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน

- เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขผลกระทบด้านเสียงจากทำอากาศยาน

#### (3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน

#### (4) พื้นที่ปฏิบัติการ ท่าอากาศยานและชุมชนโดยรอบ

#### (5) วิธีการดำเนินงาน ทำการรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้เพื่อนำเข้าแบบจำลอง

- การจัดเตรียมแผนที่และค่าพิกัดของท่าอากาศยาน
- รวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยาน เช่น ขอบเขตพื้นที่ ระดับความสูง เป็นต้น
- ข้อมูลสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจอากาศท่าอากาศยานหรือสถานีที่อยู่ใกล้ที่สุด
- รวบรวมสถิติประเภทและจำนวนเที่ยวบินของเครื่องบินแต่ละประเภทในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา
- รวบรวมสถิติ (ร้อยละ) การใช้หัวทางวิ่งในการขึ้น-ลงของเครื่องบินในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา
- กำหนดสมมติฐานจำนวนเที่ยวบินที่ใช้ในแบบจำลอง

#### (6) ระยะเวลาการ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดการดำเนินการท่าอากาศยาน

#### (7) งบประมาณ 350,000 บาท/ครั้ง

### 1.10.3.2 แผนการตรวจสอบระบบระบายน้ำ

#### (1) หลักการและเหตุผล

จากการสำรวจภาคสนามในปี 2567 พบว่า ระบบระบายน้ำของทำอาภาศยานที่ทำการศึกษาล้วนใหญ่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมและมีตะกอนดินสะสม จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในทำอาภาศยานบางแห่งพบว่าไม่มีการขุดลอกรางระบายน้ำมาเป็นเวลานานเนื่องจากขาดงบประมาณในการดำเนินงาน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของทำอาภาศยานว่ามีปัญหาในการระบายน้ำหรือไม่

#### (2) วัตถุประสงค์

- เพื่อทำการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากมีตะกอนดินสะสม หรือวัชพืชขึ้นปกคลุมบริเวณรางระบายน้ำภายในทำอาภาศยานให้เตรียมการขุดลอก
- เพื่อลดแหล่งที่อยู่อาศัยหรือแหล่งอาหารของนกชนิดที่กินแมลงหรือสัตว์หน้าดินเป็นอาหาร

#### (3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอาภาศยาน

#### (4) พื้นที่ปฏิบัติการ ระบบระบายน้ำภายในทำอาภาศยานและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

#### (5) วิธีการดำเนินงาน

ดำเนินการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากพบว่ามีตะกอนดินสะสม วัชพืชขึ้นปกคลุม และรางระบายน้ำไม่สามารถระบายได้ ให้ขุดลอกรางระบายน้ำภายในทำอาภาศยานโดยใช้เครื่องจักรกล ได้แก่ รถแบคโฮ รถขุดดิน และแรงงานคน อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่ามีตะกอนสะสมในรางระบายน้ำ 1/3 ของรางระบายน้ำ

#### (6) ระยะดำเนินการ ตลอดการดำเนินการทำอาภาศยาน

#### (7) งบประมาณ ครั้งละ 150,000 บาท

### 1.10.3.3 แผนการก่อสร้างที่พักและจัดการขยะมูลฝอย

#### (1) หลักการและเหตุผล

ภายในทำอาภาศยานแต่ละแห่งได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะวางกระจายทั่วไปภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน ส่วนใหญ่รองรับขยะมูลฝอยทั่วไปและขยะจำพวกเศษอาหาร กรมทำอาภาศยานกำหนดให้ทางอาภาศยานแต่ละแห่งจัดสร้างอาคารที่พักขยะ แต่แบบอาคารที่ทำการก่อสร้างจะมีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละทำอาภาศยาน จากการตรวจสอบในภาคสนามที่พบว่ามีหลายแห่งที่ไม่มีการจัดเก็บขยะที่ดีพอทำให้มีเศษขยะกองสะสมด้านข้างที่พักขยะและบางแห่งมีการกองขยะทิ้งไว้โดยไม่มีการจัดเก็บ ดังนั้นหากไม่มีการดูแลความสะอาดโดยรอบอาคารที่พักขยะอาจกลายเป็นแหล่งดึงดูดแมลงและนกให้เข้ามาหากินได้

#### (2) วัตถุประสงค์

เพื่อรักษาความสะอาดของอาคารที่พักขยะและป้องกันการเป็นแหล่งที่หากินของแมลงและนก

#### (3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอาภาศยาน

#### (4) พื้นที่ปฏิบัติการ อาคารที่พักขยะ/จุดรวบรวมขยะ



## (5) วิธีการดำเนินงาน

การดูแลอาคารที่พักขยะภายในทำอาภาศยาน สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่ยังไม่ได้ก่อสร้างอาคารที่พักขยะในกรณีที่การก่อสร้างอาคารที่พักยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง ให้เจ้าหน้าที่ประจำทำอาภาศยานจัดหาวัสดุที่สามารถนำมาที่พักขยะชั่วคราว โดยจะต้องมีหลังคาปิดปกคลุมกองขยะเหล่านี้เพื่อไม่ให้โดนน้ำฝน ซึ่งจะก่อให้เกิดกลิ่นอันที่ไม่น่าพึงพอใจได้ ด้านข้างของอาคารที่พักขยะชั่วคราวให้ติดตะแกรงไว้ทั้ง 2 ด้าน เพื่อให้มีอากาศหมุนเวียนถ่ายเทตลอด
  - ภายในอาคารที่พักขยะชั่วคราว จะต้องแบ่งพื้นที่สำหรับขยะมูลฝอยทั่วไป และขยะจำพวกเศษอาหาร ในบริเวณพื้นที่รองรับขยะมูลฝอยทั่วไปจะต้องมีถังขยะขนาด 200 ลิตร วางอย่างน้อยจำนวน 4 ถัง เพื่อรองรับขยะทั่วไปให้เพียงพอ นอกจากนี้จะต้องมีภาชนะรองรับขยะอันตรายเช่น หลอดไฟ ถ่านและแบตเตอรี่ เป็นต้น เพื่อรวบรวมและนำส่งสถานที่ที่กำหนดอย่างเหมาะสมต่อไป สำหรับห้องพักขยะเปียก ให้ดำเนินการทำความสะอาดที่พักขยะชั่วคราวเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง
  - หากเมื่อการก่อสร้างอาคารที่พักขยะแล้วเสร็จ ให้เคลื่อนย้ายภาชนะรองรับขยะที่ตั้งอยู่ในที่พักขยะชั่วคราวไว้ในอาคารที่พักแห่งใหม่ และให้ทำการรื้อถอนที่พักขยะชั่วคราวและดำเนินการปรับสภาพพื้นดิน
  - ทำการคัดแยกประเภทของขยะก่อนที่นำมารวบรวมไว้ในห้องอาคารที่พักขยะ โดยส่วนใหญ่ขยะที่เกิดขึ้นในทำอาภาศยานเป็นขยะประเภทขยะเศษอาหารและขยะที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น พลาสติกใส่อาหาร/ขนม เปลือกลูกอม เป็นต้น นอกจากนี้ขยะอันตรายจำพวก หลอดไฟ ถ่านและแบตเตอรี่ ซึ่งยังไม่มีภาชนะรองรับขยะจำพวกนี้ ดังนั้นภายในอาคารที่พักขยะควรเพิ่มภาชนะรองรับขยะอันตรายเพื่อทำการรวบรวมและนำส่งสถานที่ที่กำหนดอย่างเหมาะสมต่อไป
  - ห้องพักขยะเปียก ให้ทำความสะอาดเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง
  - ให้ทำการบันทึกปริมาณขยะที่ทำการจัดเก็บในแต่ละครั้งเพื่อดูแนวโน้มปริมาณขยะหากพบว่ามีปริมาณเพิ่มมากขึ้นจะได้จัดเตรียมถังขยะหรือเพิ่มขนาดของอาคารที่พักขยะให้เพียงพอกับปริมาณขยะที่จะเกิดขึ้น
- ตัวอย่างแบบบันทึกปริมาณขยะแสดงดังตารางที่ 1.10.3.3-1
- กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมการทิ้งขยะให้เรียบร้อยไม่ให้กระจายออกนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร

## (6) ระยะดำเนินการ ตลอดระยะดำเนินการ

## (7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของทำอาภาศยาน



### 1.10.3.4 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย

#### (1) หลักการและเหตุผล

น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในทำอาภาศยานส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ห้องสุขาของผู้เข้ามาใช้บริการผู้ประกอบการร้านค้า รวมถึงน้ำทิ้งที่เกิดจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ประจำแต่ละทำอาภาศยานน้ำเสียที่เกิดขึ้นทั้งหมดจะถูกรวบรวมลงในระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อทำการปรับปรุงคุณภาพน้ำทิ้งให้มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

โดยทั่วไปทำอาภาศยานได้ทำการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้งนี้ประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียขึ้นอยู่กับ

- ค่าอัตราส่วนอาหารต่อปริมาณจุลินทรีย์ในระบบ ปริมาณตะกอนจุลินทรีย์ในถังเติมอากาศที่จะทำงานได้ดีนั้น ต้องมีปริมาณอาหารที่พอเหมาะ

- ระยะเวลาที่น้ำเสียอยู่ในถังเติมอากาศ ขนาดของถังเติมอากาศสามารถส่งผลต่อระยะเวลาที่น้ำ ระบบที่มีระยะเวลากักเก็บที่เหมาะสมจะช่วยให้จุลินทรีย์สามารถย่อยสลายสารอินทรีย์ได้จนถึงที่สุด

- อายุตะกอน หากมีการสะสมอยู่ในระบบบำบัดน้ำเสียมากเกินไป จะก่อให้เกิดตะกอนส่วนเกินในระบบ

นอกจากนี้ การตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียสามารถสังเกตได้ด้วยจาก

- สี สีของตะกอนเร่งในถังเติมอากาศควรเป็นสีน้ำตาลเข้มคล้ายสีช็อกโกแลต ถ้าตะกอนสีคล้ำอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ

- กลิ่น ระบบที่ได้รับการดูแลที่ถูกต้องจะต้องไม่มีกลิ่นเหม็น จะมีเพียงกลิ่นอับๆ ถ้าตะกอนมีสีดำและกลิ่นเน่าอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ

(2) วัตถุประสงค์ เพื่อเป็นการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียภายในทำอาภาศยานให้มีประสิทธิภาพ

(3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน

(4) พื้นที่ปฏิบัติการ ระบบบำบัดน้ำเสียภายในทำอาภาศยาน

(5) วิธีการดำเนินงาน สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียจะต้องศึกษาและเรียนรู้ระบบบำบัดน้ำเสีย โดยให้บริษัทผู้แทนจำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสียอบรมและแนะนำแก่เจ้าหน้าที่

- จัดทำแผนการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยาน ดังนี้

- ทำการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยาน เพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ตรวจสอบอุปกรณ์ต่างๆ ว่าอยู่ในสภาพการใช้งานได้ตามปกติหรือไม่ รวมทั้งดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ตรวจสอบหากพบชำรุดหรือมีประสิทธิภาพการทำงานต่ำ

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

- ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง โดยทำการตรวจสอบตามดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งตามที่กำหนดในรายงานฯ ของแต่ละท่าอากาศยาน

○ จัดทำแบบบันทึกรายละเอียดของสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกเดือน เพื่อตรวจสอบสอดคล้องกับปริมาณน้ำเข้าระบบบำบัดน้ำเสียกับความสามารถในการรองรับน้ำเสียที่ระบบ ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสีย แสดงดังตารางที่ 1.10.3.4-1

(6) ระยะเวลาดำเนินการ ตลอดระยะดำเนินการ

(7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของทำอาภาศยาน

#### 1.10.3.5 แผนการปรับเปลี่ยนและปรับปรุงเงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่า มีมาตรการฯ ที่สมควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิกมาตรการบางมาตรการให้มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานต่อไป

การยื่นขอยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขมาตรการที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากกรมทำอาภาศยานมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมอื่นๆ ของแต่ละทำอาภาศยาน กรมทำอาภาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงรวมทั้งเงื่อนไขมาตรการที่ต้องการยกเลิกหรือปรับปรุง ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินการเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและอากาศให้ความเห็นชอบก่อนการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 1.10.3.4-1 ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย

ว/ด/ป	เวลา	ปริมาณน้ำใช้ ในทุกกิจกรรม ของแหล่งกำเนิด มลพิษ (ลบ.ม.)	ปริมาณน้ำ เสียที่เข้า ระบบ บำบัดน้ำ เสีย (ลบ.ม.)	ปริมาณ สารเคมีหรือ สารสกัด ชีวภาพที่ใช้ (ชื่อ/ ปริมาณ) (ลิตรหรือ กิโลกรัม)	ถังดัก ไขมัน (มี/ไม่มี)	การระบาย น้ำทิ้งจาก ระบบบำบัด น้ำเสีย (ระบาย/ไม่ ระบาย)	การทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย					ปริมาณ ตะกอน ส่วนเกินที่ เกิดขึ้นจาก ระบบบำบัด น้ำเสียที่นำไป กำจัด (ลบ.ม.)	ปัญหา อุปสรรค และ แนวทาง แก้ไข	ลายมือชื่อ ผู้บันทึก
							เครื่องเติม อากาศ (ปกติ/ ผิดปกติ)	ตัวกรอง (อุดตัน/ ไม่ อุดตัน)	กลิ่น (มี/ไม่ มี)	ลักษณะน้ำ ทิ้ง (ขุ่น/ไม่ ขุ่น)	การ ลอยตัว ของ ตะกอน (มี/ไม่มี)			

### 1.10.3.6 แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

(1) **หลักการและเหตุผล** นกเป็นสัตว์ที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงชนิดจำนวน อันเนื่องจากการอพยพย้ายถิ่น เพื่อไปผสมพันธุ์ หาแหล่งอาหาร และการอพยพย้ายถิ่นตามฤดูกาล ส่งผลภายในทำอาภาศยานและบริเวณพื้นที่โดยรอบทำอาภาศยาน มีปริมาณนกที่เพิ่มขึ้น หรือมีนกชนิดใหม่เข้ามา ดังนั้นการเฝ้าระวังจะแบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ การเฝ้าระวังระยะสั้น เช่น การขับไล่หรือการควบคุมจำนวนนก เป็นต้น และการเฝ้าระวังระยะยาว ได้แก่ แผนการติดตามตรวจสอบ การรายงาน แผนการเฝ้าระวัง และการศึกษาอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ควรมีการสำรวจและบันทึกผลการสำรวจนกบริเวณทำอาภาศยานเป็นประจำทุกวันเพื่อติดตามชนิดและจำนวนประชากรนก

#### (2) วัตถุประสงค์

- เพื่อเป็นการดูแลการเปลี่ยนแปลงของชนิด และจำนวนประชากรนก
- เพื่อให้สามารถกำหนดการเฝ้าระวัง และการป้องกันนกได้

#### (3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน

#### (4) พื้นที่ปฏิบัติการ ภายในท่าอากาศยาน

(5) **วิธีการดำเนินงาน** การสำรวจและบันทึกผลการสำรวจนกบริเวณท่าอากาศยานเป็นประจำทุกวัน เพื่อติดตามชนิดและจำนวนประชากรนก โดยมีแบบฟอร์มรายงานสำรวจประชากรนก ดังตารางที่ 1.10.3.6-1

(6) **ระยะดำเนินการ** จัดบันทึกผลการสำรวจเป็นประจำทุกวัน และจัดส่งรายงานการบันทึกให้กรมท่าอากาศยาน ทุกๆ 3 เดือน

#### (7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของท่าอากาศยาน

## 1.11 การจัดอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อม

### 1.11.1 หลักการและเหตุผล

การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดอบรมให้กับบุคลากรของท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องตามข้อกำหนดการจ้างงาน (TOR) ภายใต้งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2567 โดยจัดขึ้นระหว่างวันที่ 21 สิงหาคม – 5 กันยายน 2567 เพื่อสร้างความเข้าใจในการจัดการสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตงรวม 9 แห่ง รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน

จึงกำหนดให้มี “การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน” ขึ้นเพื่อเสริมสร้างความรู้ให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้มีความเข้าใจ และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 1.10.3.6-1 แบบฟอร์มรายงานสำรวจประชากรนก

ประจำเดือน..... ปี.....

วัน/เดือน/ปี (1)	เวลา (2)	ช่วงเวลา (3)	บริเวณที่พบ (4)	สภาพอากาศ (5)	ชนิดนก (6)	ขนาดนก (7)	จำนวนนก (โดยประมาณ)

- หมายเหตุ :
1. การระบุข้อมูลเกี่ยวกับช่วงเวลาในช่องที่ (3) ให้ระบุข้อมูลเกี่ยวกับช่วงเวลาที่พบนกด้วยข้อความดังนี้ รุ่งเช้า กลางวัน หัวค่ำ กลางคืน
  2. การระบุข้อมูลเกี่ยวกับบริเวณที่พบนกในช่องที่ (4) ให้ระบุข้อมูลเกี่ยวกับบริเวณที่พบนก หากเป็นบริเวณหัวทางวิ่งให้ระบุหมายเลขหัวทางวิ่งด้วย
  3. การระบุข้อมูลเกี่ยวกับสภาพอากาศในช่องที่ (5) ให้ระบุข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะสภาพอากาศขณะที่พบนก เช่น อากาศปกติ ฝนตก มีหมอก เป็นต้น
  4. การระบุข้อมูลเกี่ยวกับขนาดของนกที่พบในช่องที่ (7) ให้ระบุข้อมูลขนาดของนก เช่น ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง ขนาดเล็ก เป็นต้น

### 1.11.2 วัตถุประสงค์

(๑) เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายสิ่งแวดล้อม การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Monitoring Report)

(๒) เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมให้บุคลากรที่เกี่ยวข้อง

(๓) เพื่อให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องมีความเข้าใจผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลักของทำอากาศยาน

(๔) เพื่อสร้างความเข้าใจในการดำเนินการ ตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(๕) เพื่อรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของแต่ละทำอากาศยาน

### 1.11.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาจะจัดการอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบินให้กับเจ้าหน้าที่กรมทำอากาศยาน หลังจากได้ดำเนินการตรวจสอบมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของแต่ละทำอากาศยาน และตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ จากห้องปฏิบัติการ สำหรับนิเวศวิทยาบนบกและประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงจากกิจกรรมของอากาศยานต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบันเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยดำเนินการแยกจัดอบรมเจ้าหน้าที่ทำอากาศยานในแต่ละทำอากาศยาน ทั้ง ๙ แห่ง

โดยทำอากาศยานกระบี่มีกำหนดการอบรมด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน วันจันทร์ที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๓ เวลา ๐๘.๓๐-๑๕.๓๐ น.

### 1.11.4 กลุ่มเป้าหมาย

เจ้าหน้าที่ของทำอากาศยานละ ๑๐ ท่าน ประกอบด้วย

(๑) ผู้อำนวยการทำอากาศยาน

(๒) หัวหน้ากลุ่มงานต่างๆ

(๓) ผู้ดูแลสนามบิน

(๔) เจ้าหน้าที่ของทำอากาศยานที่เกี่ยวข้อง

### 1.11.5 สถานที่

ห้องประชุมทำอากาศยานกระบี่

### 1.11.6 สื่อ อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้

(๑) ไฟล์นำเสนอการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอากาศยาน

(๒) เอกสารประกอบการอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยาน

(๓) แบบแสดงความคิดเห็นโครงการอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอากาศยาน



### 1.11.7 ข้อมูลที่จะนำเสนอ

เนื้อหาในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ที่ปรึกษาจะนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น

#### (1) หัวข้อทั่วไป

- ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Monitoring Report)
- ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาของทำอาภาศยาน
- ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาของทำอาภาศยาน
- ผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านเสี่ยงจากกิจกรรมของทำอาภาศยานในปัจจุบันของทำอาภาศยาน
- ผลสำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง ของทำอาภาศยาน
- เสนอแนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย
  - แนวทางการจัดการเรื่องร้องเรียนด้านเสี่ยงจากอาภาศยาน
  - แนวทางการจัดการวัชพืชและการขุดลอกตะกอนในระบบระบายน้ำ
  - แนวทางการจัดการขยะในพื้นที่ทำอาภาศยาน
  - แนวทางการจัดการนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

#### (2) หัวข้อเฉพาะ

ที่ปรึกษาจะนำผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องของแต่ละทำอาภาศยานมาพิจารณา พบว่ามีมาตรการที่ทำอาภาศยานไม่สามารถปฏิบัติตามได้อย่างครบถ้วน มาตรการที่ทำอาภาศยานต้องดำเนินการปรับปรุง หรือกรณีเกิดการร้องเรียนจากกิจกรรมของทำอาภาศยาน ที่ปรึกษาจะนำเป็นหัวข้อบรรยายเพิ่มเติมและเสนอแนวทางแก้ไขต่อไป ดังนี้

**มาตรการด้านการกำจัดวัชพืชและการขุดลอกรางระบายน้ำภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน :**  
จากการสำรวจภาคสนามในช่วงเดือนเมษายน 2567 พบว่ารางระบายน้ำของทำอาภาศยานตรังมีวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำและยังไม่ได้ดำเนินการขุดลอกรางระบายน้ำ ซึ่งอาจส่งผลกระทบดังนี้

1. ส่งผลกระทบต่อรางระบายน้ำภายในพื้นที่ทำอาภาศยานในช่วงฤดูฝน
2. เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน สัตว์น้ำขนาดเล็ก หรือแมลง ที่เป็นอาหารของนก เมื่อมีแหล่งอาหารที่สมบูรณ์เป็นปัจจัยที่ทำให้นกเข้ามาในพื้นที่ทำอาภาศยานเพิ่มขึ้น อาจส่งผลให้เกิดอาภาศยานชนกซึ่งเป็นอันตรายต่อการบิน
3. เป็นที่อยู่อาศัยของนก

#### 1.11.8 การบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม

- ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรมในระดับมาก ร้อยละ 80
- ผู้เข้าร่วมอบรมสามารถนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก ร้อยละ 80

#### 1.11.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Out Put)

- (1) ผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบสรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน
- (2) ผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบแนวทางการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินงานของทำอาภาศยาน
- (3) ผู้เข้าร่วมประชุมมีความรู้ความเข้าใจด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบินหลังเข้าอบรมเพิ่มมากขึ้นกว่าตอนก่อนเข้าอบรม

#### 1.11.10 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จัดอบรมเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2567 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมทำอาภาศยานตรัง โดยมี อำนวยการทำอาภาศยานตรัง เป็นประธานในการอบรม และมีเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 9 คน ดังแสดงในรูปที่ 1.11.10-1



รูปที่ 1.11.10-1 บรรยากาศการจัดอบรมทำอาภาศยานตรัง