

# ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (Surat Thani Airport)



กรมท่าอากาศยาน  
Department of Airports

งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่  
กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช  
ชุมพร นราธิวาส ห้วยหิน และเบตง (ภาคใต้)  
ประจำปีงบประมาณ 2568



(ฉบับปกปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง)

**IVC** Innovation  
Consultants Co.,Ltd.

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2568





บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

Innovation Consultants Co., Ltd.

30/280 ซอย งามวงศ์วาน 47 แขวง 7 (ชินเขต 2/7) แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210 โทร/โทรสาร 02-010-2011

30/280 Soi Ngamwongwan 47 (Chinnakhet 2/7) Tungsonghong Laksi Bangkok 10210 Tel./ Fax. 02-010-2011

## หนังสือรับรองการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### โครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

วันที่ 30 กรกฎาคม 2568

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

( / ) มกราคม - มิถุนายน 2568

( ) กรกฎาคม - ธันวาคม 2568

( ) อื่นๆ (ระบุ)

โดยมีคณะผู้ควบคุมในการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้

รายชื่อผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน

ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง

นายสรัน วั่งโน

.....

ผู้จัดการโครงการ/ผู้เชี่ยวชาญ  
ด้านการติดตามตรวจสอบ

นางสาวกิตติกานต์ โสภณศิริ

.....

คุณภาพสิ่งแวดล้อม  
ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม/  
ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตาม  
ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม/

นางศศิธร ชูมาก

.....

การจัดการของเสีย  
ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/  
นิเวศวิทยาทางน้ำ

นางรุ่งกานต์ สุขเดช

.....

นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส

นางสาวพิมพ์พนิต พ่วงสมบัติ

.....

นักวิชาการด้านสังคม

นางสาวพิชามญช์ ยอดหาญ

.....

นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส

นางสาววรารมณ พิลิก

.....

นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส

นายกฤษดา ผุดอรุณ

.....

วิศวกร

ขอแสดงความนับถือ

(นายสรัน วั่งโน)

กรรมการผู้จัดการ



บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

**รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี**

1. ชื่อโครงการ                      โครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี
2. สถานที่ตั้ง                      ตำบลหัวเตย อำเภอบ้านพุน จังหวัดสุราษฎร์ธานี
3. ชื่อเจ้าของโครงการ            กรมท่าอากาศยาน
4. สถานที่ติดต่อ                   71 ซอยงามดูพลี ถนนพระรามที่ 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120  
โทรศัพท์                            0-2287-0320-9  
โทรสาร                                0-2286-3373  
E-mail                                webmaster@airports.go.th
5. จัดทำโดย                        บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด
6. โครงการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเมื่อ วันที่ 3 มกราคม 2540
7. โครงการได้นำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครึ่งสุดท้ายเมื่อ เดือนมกราคม 2568
8. รายละเอียดโครงการ    แสดงไว้ในหัวข้อ 1.2

ตารางสัดส่วนการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ  
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	สัดส่วนการทำงาน
1. นายสรัน วังโน	ผู้จัดการโครงการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	10
2. นายชาติตระการ มีชัย	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน และแบบจำลองทางคณิตศาสตร์	7
3. นางสาวกิตติกานต์ โสภณศิริ	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม/ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม/การจัดการของเสีย	9
4. นางสาวศศิธร ชูมาก	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ	9
5. ดร.ราชนัย พัฒนศักดิ์	ผู้เชี่ยวชาญด้านป่าไม้	7
6. นายโกสินทร์ แหยมเจริญ	ผู้เชี่ยวชาญด้านสัตว์ป่า	9
7. นางรุ่งกานต์ สุขเดช	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส (ด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม)	7
8. นางสาวพิมพ์พนิต พ่วงสมบัติ	นักวิชาการด้านสังคม (สภาพเศรษฐกิจและสังคม)	8
9. นางสาวพิชามญช์ ยอดหาญ	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส (คุณภาพอากาศ/เสียง/แบบจำลองทางคณิตศาสตร์/ความสั่นสะเทือน/ด้านสาธารณสุข)	9
10. นางสาววราภรณ์ พิสิก	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส (ด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม)	9
11. นางสาววรรณวลี เตียวตระกูล	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม (คุณภาพอากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน)	6
12. นายกฤษดา ผุดอรุณ	ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	5
13. นายยศพล ถนอมบุญ	วิศวกรแหล่งน้ำ (การระเหยน้/บรรเทาน้ำท่วม	5



สารบัญ

---

## สารบัญ

## หน้า

หนังสือรับรองการจัดทำรายงาน (แบบ ตต.1)	
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ (แบบ ตต.2)	
บัญชีรายชื่อผู้ร่วมศึกษา	
สารบัญ .....	ก
สารบัญรูป .....	ค
สารบัญตาราง .....	ง
1.1 ประวัติความเป็นมาของท่าอากาศยาน.....	1
1.2 รายละเอียดโครงการ .....	2
1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของท่าอากาศยาน .....	2
1.2.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยาน.....	2
1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ .....	7
1.2.4 สายการบินทางการบินของสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ .....	8
1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน.....	8
1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย .....	10
1.2.7 การจัดการขยะ .....	11
1.2.8 ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม .....	11
1.2.9 การจัดการด้านความปลอดภัย.....	11
1.2.10 สภาพปัจจุบัน .....	12
1.3 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 .....	13
1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับ การดำเนินงานของท่าอากาศยาน .....	27
1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 .....	30
1.5.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	30
1.5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 .....	33

## สารบัญ (ต่อ)

### หน้า

1.6	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน.....	48
1.7	การประเมินผลกระทบด้านเสียง.....	65
1.7.1	แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง.....	65
1.7.2	การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน.....	68
1.8	การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน .....	72
1.8.1	วิธีการศึกษา.....	72
1.8.2	ผลการศึกษา.....	77

### ภาคผนวก

ภาคผนวก ก หนังสือแจ้งผลการพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือ  
ที่ วว 0804/14638 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2539

ภาคผนวก ข ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1



## สารบัญรูป

## หน้า

รูปที่ 1.2.1-1	ที่ตั้งทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	4
รูปที่ 1.2.2-1	ผังแสดงองค์ประกอบหลักภายในทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	5
รูปที่ 1.2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	9
รูปที่ 1.2.10-1	สภาพปัจจุบันทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	13
รูปที่ 1.5.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	32
รูปที่ 1.5.2-1	ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และความเข้มข้น ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ศึกษา ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	34
รูปที่ 1.5.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	36
รูปที่ 1.5.2-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	39
รูปที่ 1.5.2-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	44
รูปที่ 1-6-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 .....	50
รูปที่ 1.6-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 ..	51
รูปที่ 1.6-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 .....	55
รูปที่ 1.6-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 .....	61
รูปที่ 1.7.2-1	ระดับเส้นเสียง (NEF) ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2567-พฤษภาคม 2568.....	71

## สารบัญตาราง

## หน้า

ตารางที่ 1.2.3-1	สถิติการให้บริการการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปี พ.ศ. 2555-2568.....	7
ตารางที่ 1.3-1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดย คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการ โครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	14
ตารางที่ 1.3-2	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	16
ตารางที่ 1.4-1	สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน .....	27
ตารางที่ 1.5.1-1	แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี .....	30
ตารางที่ 1.5.2-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	33
ตารางที่ 1.5.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	35
ตารางที่ 1.5.2-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	38
ตารางที่ 1.5.2-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	43
ตารางที่ 1.5.2-5	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี .....	46
ตารางที่ 1.6-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 .....	49
ตารางที่ 1.6-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 .....	51
ตารางที่ 1.6-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 .....	55
ตารางที่ 1.6-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 .....	60
ตารางที่ 1.7.1-1	แนวทางการใช้ที่ดินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO).....	67
ตารางที่ 1.7.2-1	สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในระหว่างช่วงเดือนมิถุนายน 2567-พฤษภาคม 2568.....	69
ตารางที่ 1.7.2-2	ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์.....	69

## สารบัญตาราง (ต่อ)

### หน้า

ตารางที่ 1.8.1-1	แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออากาศยาน .....	75
ตารางที่ 1.8.1-2	ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง .....	76
ตารางที่ 1.8.2-1	จำนวนชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น จำแนกตามสกุล วงศ์ และอันดับที่สำรวจพบทั้งทางตรงและทางอ้อม....	78
ตารางที่ 1.8.2-2	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละชั้นที่พบในพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามระดับความชุกชุม.....	78
ตารางที่ 1.8.2-3	จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพปัจจุบันตามกฎหมาย .....	80
ตารางที่ 1.8.2-4	จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพการอนุรักษ์ .....	80
ตารางที่ 1.8.2-5	โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด .....	82
ตารางที่ 1.8.2-6	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน .....	82
ตารางที่ 1.8.2-7	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี .....	83



ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

---

## ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

ในรายงานฉบับนี้เสนอผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย ความเป็นมาของท่าอากาศยาน รายละเอียดโครงการโดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ครั้งที่ 1) และทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบันของท่าอากาศยาน การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 การประเมินผลกระทบด้านเสียง และการสำรวจนิเวศบก (ครั้งที่ 1) รายละเอียดดังนี้

### 1.1 ประวัติความเป็นมาของท่าอากาศยาน

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

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

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

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

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

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

## 1.2 รายละเอียดโครงการ

### 1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของท่าอากาศยาน

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

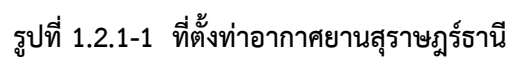
### 1.2.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยาน

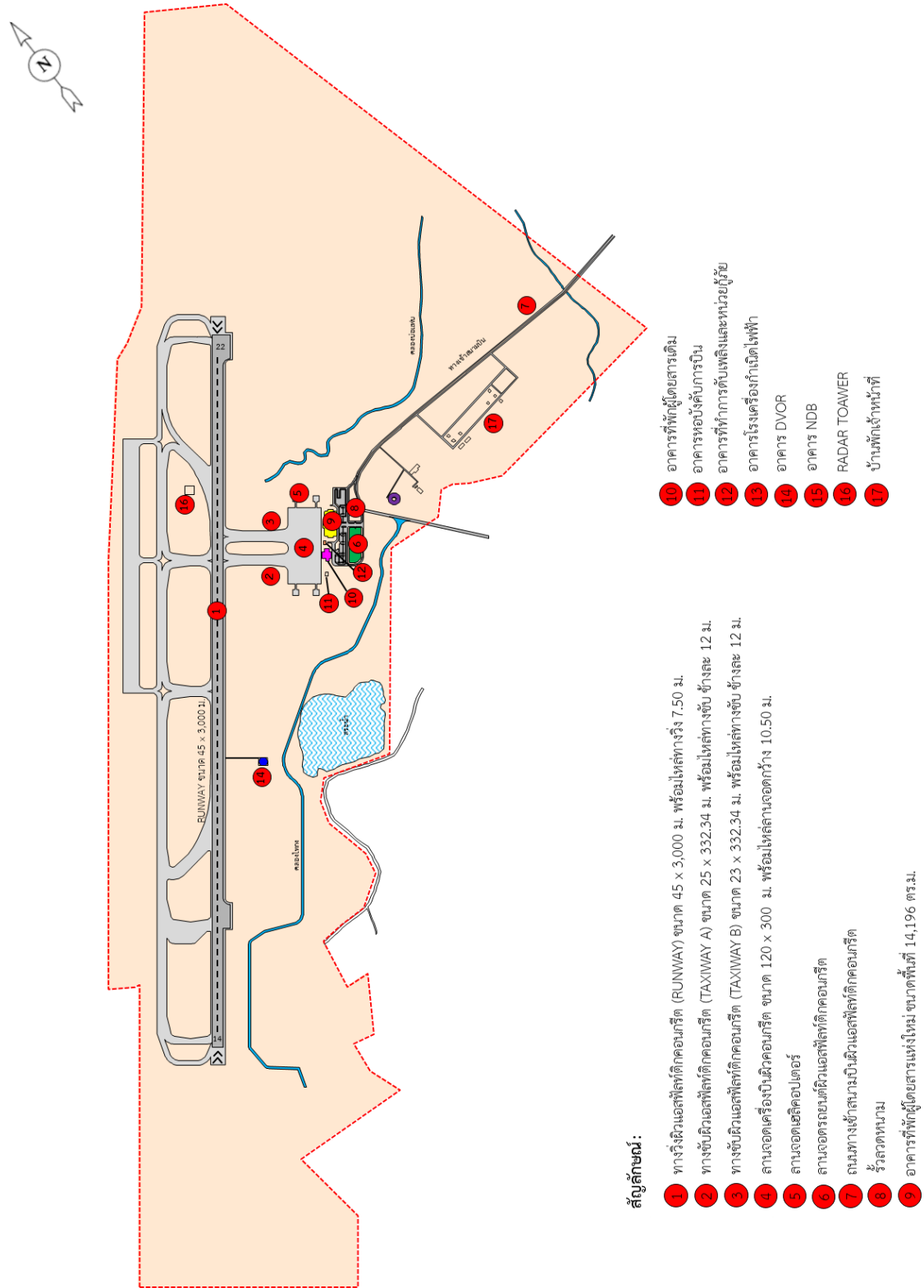
ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีพื้นที่ 3,225 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตตำบลห้วยเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี อยู่ห่างจากตัวเมืองสุราษฎร์ธานีไปทางทิศตะวันตกเป็นระยะทางประมาณ 30 กม. มีองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยาน ดังนี้ (รูปที่ 1.2.2-1)

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



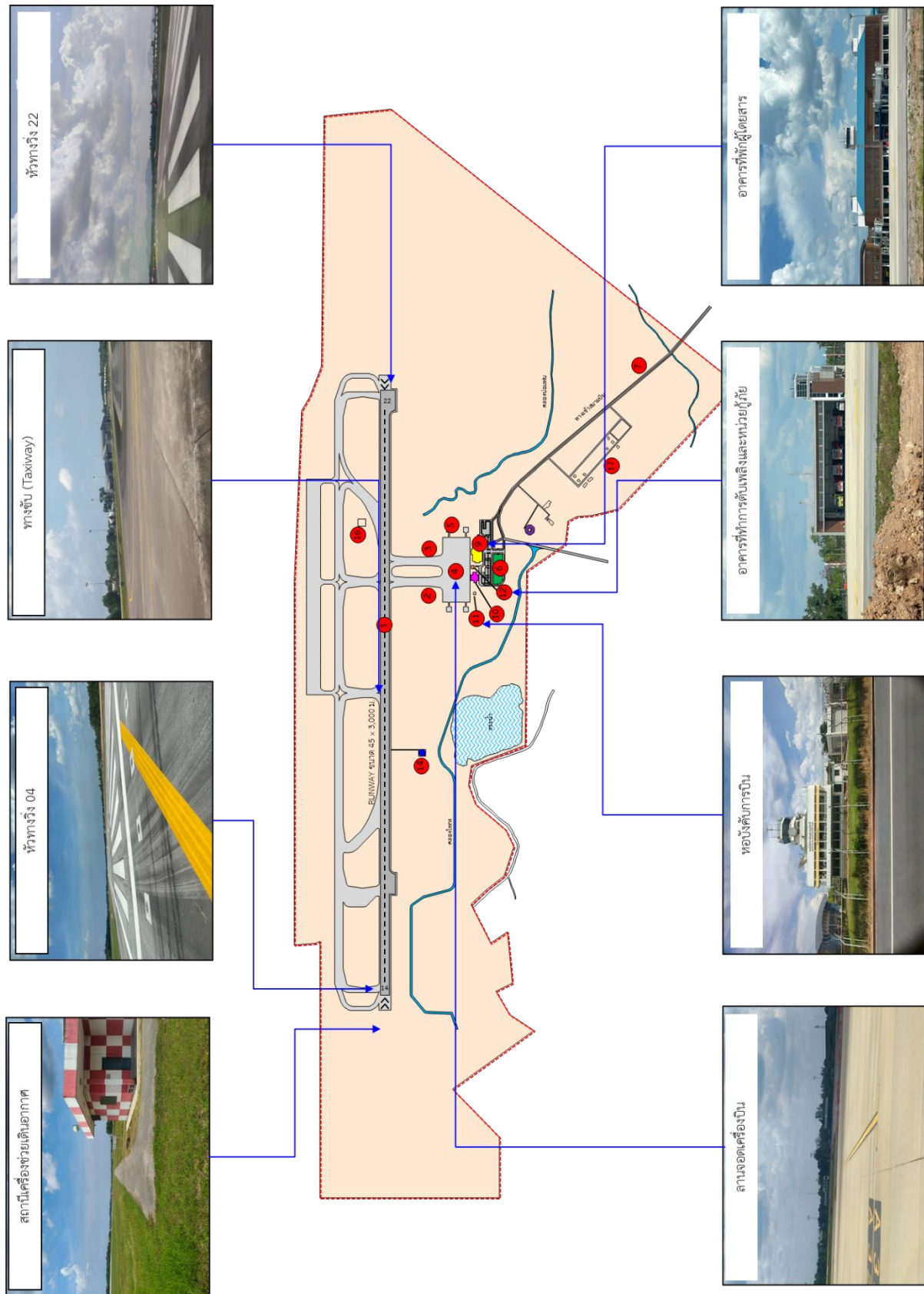
- ติดตั้งที่อาคารโรงเครื่องยนต์ ขนาด 500 KVA เพื่อสำรองจ่ายกระแสไฟฟ้าภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร 1 เครื่อง
- ติดตั้งที่อาคาร AFL ขนาด 350 KVA เพื่อสำรองจ่ายกระแสไฟฟ้ากับระบบไฟฟ้าสนามบิน 1 เครื่อง
- จำนวนที่จอดรถ 210 คัน รองรับผู้โดยสารได้ 800 คน/ชั่วโมง หรือ 2.30 ล้านคน/ปี
- พื้นที่ให้เช่ารวม 1,751 ตารางเมตร จำแนกได้ดังนี้
  - ส่วนราชการพื้นที่เช่า 47 ตารางเมตร
  - ร้านอาหารและเครื่องดื่มพื้นที่เช่า 250 ตารางเมตร
  - ร้านห่อหุ้มสัมภาระ บริการเติมเงินโทรศัพท์พื้นที่เช่า 43 ตารางเมตร
  - สายการบินพื้นที่เช่า 248 ตารางเมตร
  - รถเช่า นำเที่ยวพื้นที่เช่า 75 ตารางเมตร
  - ร้านของที่ระลึก ของฝากอุปโภคบริโภคและวิสาหกิจชุมชนพื้นที่เช่า 281 ตารางเมตร
  - ร้านสะดวกซื้อพื้นที่เช่า 120 ตารางเมตร
  - ศูนย์อาหารพื้นที่เช่า 599 ตารางเมตร
  - ห้องรับรองบุคคลทั่วไป (CIP) พื้นที่เช่า 76 ตารางเมตร
  - โรงพยาบาลเอกชนพื้นที่เช่า 12 ตารางเมตร
  - ติดตั้งที่อาคาร AFL ขนาด 350 KVA เพื่อสำรองจ่ายกระแสไฟฟ้ากับระบบไฟฟ้าสนามบิน 1 เครื่อง
- จำนวนที่จอดรถ 210 คัน รองรับผู้โดยสารได้ 800 คน/ชั่วโมง หรือ 2.30 ล้านคน/ปี
- พื้นที่ให้เช่ารวม 1,751 ตารางเมตร จำแนกได้ดังนี้
  - ส่วนราชการพื้นที่เช่า 47 ตารางเมตร
  - ร้านอาหารและเครื่องดื่มพื้นที่เช่า 250 ตารางเมตร
  - ร้านห่อหุ้มสัมภาระ บริการเติมเงินโทรศัพท์พื้นที่เช่า 43 ตารางเมตร
  - สายการบินพื้นที่เช่า 248 ตารางเมตร
  - รถเช่า นำเที่ยวพื้นที่เช่า 75 ตารางเมตร
  - ร้านของที่ระลึก ของฝากอุปโภคบริโภคและวิสาหกิจชุมชนพื้นที่เช่า 281 ตารางเมตร
  - ร้านสะดวกซื้อพื้นที่เช่า 120 ตารางเมตร
  - ศูนย์อาหารพื้นที่เช่า 599 ตารางเมตร
  - ห้องรับรองบุคคลทั่วไป (CIP) พื้นที่เช่า 76 ตารางเมตร
  - โรงพยาบาลเอกชนพื้นที่เช่า 12 ตารางเมตร





รูปที่ 1.2.2-1 แผนผังองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี





ที่มา: กรมท่าอากาศยาน, 2568 และการสำรวจภาคสนาม, เมษายน 2568

รูปที่ 1.2.2-1 แผนผังองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

### 1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ

ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปี 2555-2568 ที่รวบรวมจากข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของกรมท่าอากาศยาน (www.airports.go.th, เดือนพฤษภาคม 2568) จำนวนเที่ยวบินอยู่ในช่วง 3,294-15,396 เที่ยวบิน/ปีจำนวนผู้โดยสารอยู่ในช่วง 448,295-2,247,344 คน/ปี และการขนส่งสินค้าอยู่ในช่วง 225,356-1,601,262 กิโลกรัม/ปี (ตารางที่ 1.2.3-1)

ตารางที่ 1.2.3-1 สถิติการให้บริการการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปี พ.ศ. 2555-2568

ปี พ.ศ.	จำนวน (เที่ยวบิน)			จำนวนผู้โดยสาร (คน)			สินค้า (กก.)		
	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม
2555	3,151	3,157	6,308	406,517	409,967	816,484	572,663	968,335	1,540,998
2556	4,227	4,230	8,457	540,360	540,148	1,080,508	704,316	863,751	1,568,067
2557	5,325	5,317	10,642	662,668	676,022	1,338,690	712,552	851,901	1,564,453
2558	6,627	6,630	13,257	928,677	927,638	1,856,315	558,006	1,043,256	1,601,262
2559	6,907	6,906	13,813	1,020,458	1,011,584	2,032,042	543,044	1,032,726	1,575,770
2560	7,691	7,705	15,396	1,117,075	1,130,269	2,247,344	366,667	670,135	1,036,802
2561	6,996	7,004	14,000	1,051,126	1,057,163	2,108,289	507,392	637,594	1,144,986
2562	6,172	6,168	12,340	933,255	931,742	1,864,997	-	-	829,868
2563	4,462	4,461	8,923	538,888	548,565	1,087,453	-	-	728,376
2564	1,981	1,981	3,962	228,386	219,909	448,295	-	-	405,255
2565	3,930	3,931	7,861	552,229	542,343	1,094,572	-	-	629,693
2566	4,120	4,121	8,241	637,416	625,675	1,263,091	223,467	387,192	610,659
2567	3,838	3,838	7,676	613,010	601,076	1,214,086	238,485	396,127	634,612
2568	1,647	1,647	3,294	255,929	263,390	519,319	140,713	84,643	225,356
รวม	67,376	67,397	134,747	9,526,967	9,534,274	19,061,241	5,487,558	8,689,031	14,176,589
เฉลี่ย	4,813	4,814	9,625	680,498	681,020	1,361,517	391,968	620,645	1,012,614

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (เดือนพฤษภาคม 2568)

หมายเหตุ : ปี 2568 เป็นข้อมูลสถิติเที่ยวบินในช่วงเดือนมกราคม-เมษายน 2568 ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2568

- หมายถึง ไม่มีข้อมูล

#### 1.2.4 เส้นทางการบินของสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ

สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีในปัจจุบัน ประกอบด้วยสายการบินภายในประเทศ 4 สายการบิน จำนวน 17 เที่ยวบิน/วัน โดยมีเส้นทางการบินกรุงเทพ (ดอนเมือง) - สุราษฎร์ธานี จำนวน 14 เที่ยวบิน/วัน เส้นทางการบินกรุงเทพ (สุวรรณภูมิ) - สุราษฎร์ธานี จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน และเส้นทางการบินเชียงใหม่ - สุราษฎร์ธานี จำนวน 1 เที่ยวบิน/วัน ดังนี้

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

#### 1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในรูปที่ 1.2.5-1 รายละเอียดดังนี้

##### (1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ปลูกปาล์มน้ำมันและยางพารา โดยกระจายรอบพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

##### (2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

ลักษณะการตั้งบ้านเรือนของประชาชนในพื้นที่ ส่วนใหญ่มีการกระจายตัวของพื้นที่ชุมชนตามเส้นทางคมนาคมและมีการกระจุกตัวเป็นกลุ่ม โดยพบชุมชนหนาแน่นในพื้นที่อำเภอพุนพิน ซึ่งอยู่ห่างไปทางทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน และมีการกระจายตัวของชุมชนตามถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 41 (แยกปฐมพร-พัทลุง)

##### (3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

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

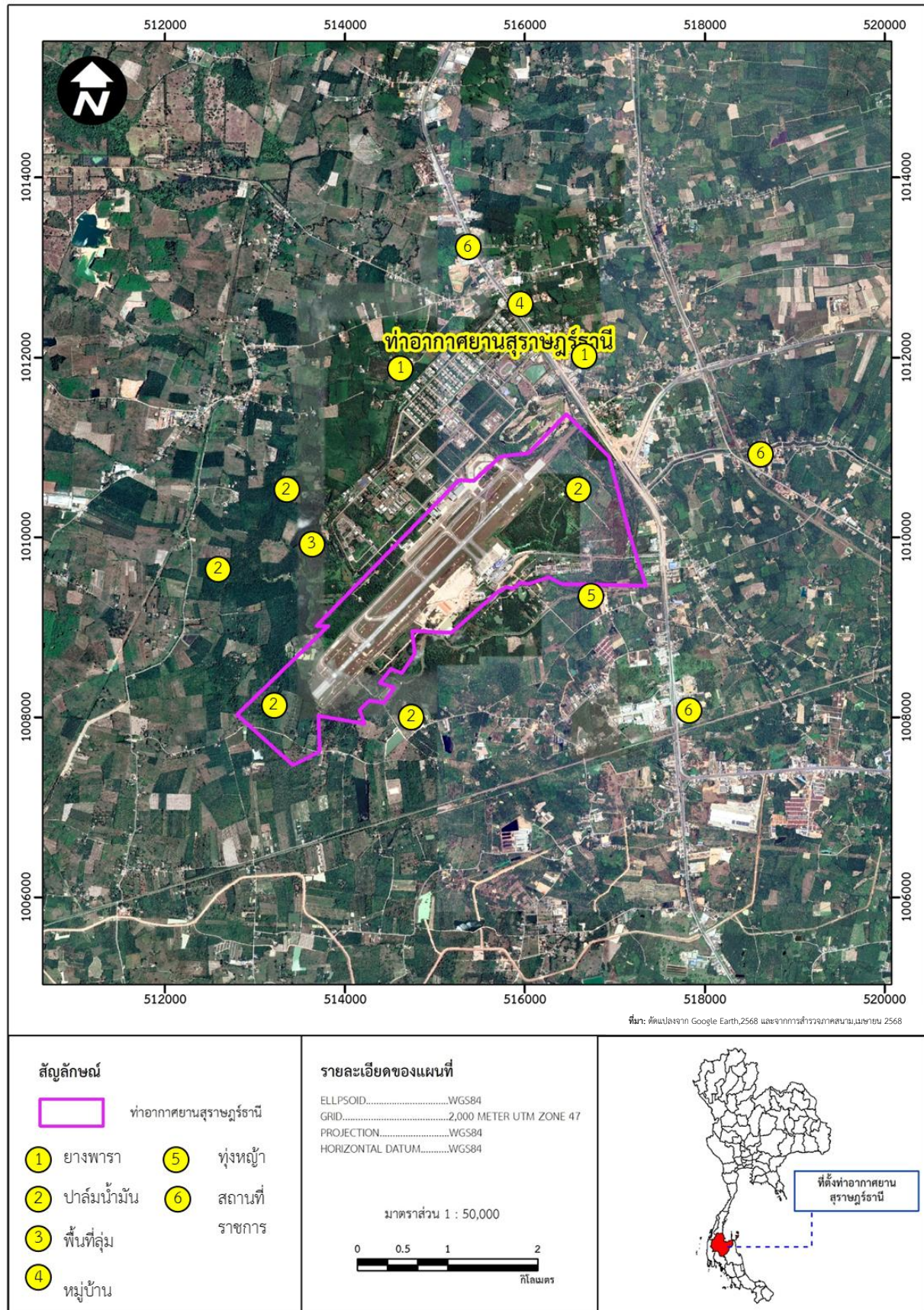
##### (4) พื้นที่แหล่งน้ำ

บริเวณโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี พบว่า มีสระน้ำ และอ่างเก็บน้ำขนาดเล็กในบริเวณพื้นที่ของกองบิน 7 มีอ่างเก็บน้ำและบ่อเก็บน้ำใช้ของประชาชนกระจายโดยรอบท่าอากาศยาน

##### (5) พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่อื่นๆ

ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ไม่มีพื้นที่ที่มีสภาพป่า





รูปที่ 1.2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

## 1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

### (1) การใช้น้ำ

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

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

### (2) น้ำเสีย

น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีแหล่งกำเนิดอยู่ 2 แหล่ง ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 2.1) อาคารที่พักผู้โดยสาร

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ใช้ระบบถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป เป็นระบบเลี้ยงตะกอนแบบเติมอากาศ (Aeration Activated Sludge) รวมความสามารถในการรองรับน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ประมาณ 140 ลบ.ม./วัน

การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

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

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

ความถี่ในการดูแลรักษา/ซ่อมบำรุง ระบบบำบัดน้ำเสีย และดำเนินการกำจัดกากตะกอนจากบ่อดักไขมัน 1 ครั้ง/เดือน และดำเนินการสูบตะกอนทั้ง 1 ครั้ง/ปี

#### 2.2) บ้านพักเจ้าหน้าที่

การจัดการน้ำเสียบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีจำนวน 70 หลัง การจัดการน้ำเสียของแต่ละหลังใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม

### 1.2.7 การจัดการขยะ

การจัดการขยะมูลฝอยภายในท่าอากาศยาน โดยรถขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยจะเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ รายละเอียดการดำเนินการจัดการขยะดังนี้

#### (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร

จัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 60 ลิตร กระจายตามส่วนต่างๆ โดยมีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะมูลฝอยจากถังรองรับมูลฝอยในแต่ละใบที่ตั้งวางไว้ไปยังอาคารที่พักขยะรวม ทางท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีให้แม่บ้านแยกขยะออกเป็นแต่ละประเภท และทำการจดบันทึกปริมาณขยะที่เกิดขึ้น โดยขยะที่เกิดจากอาคารที่พักผู้โดยสารประมาณ 35 กิโลกรัม/วัน โดยท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีได้มีการจดบันทึกปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น

#### (2) บ้านพักเจ้าหน้าที่

บ้านพักเจ้าหน้าที่จะมีถังขยะตั้งประจำแต่ละหลัง และมีอาคารที่พักขยะรวม เพื่อให้รถเก็บขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บต่อไป

### 1.2.8 ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี เป็นรางระบายน้ำแบบเปิด ท่อระบายน้ำ และบ่อเก็บกักน้ำมีความลาดชันจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออก โดยจะระบายน้ำออกสู่คลองห้วยเตยเป็นหลักมีจุดระบายน้ำอยู่ 3 จุด ได้แก่

- (1) บริเวณหัวทางวิ่งด้านทิศตะวันตกมีคลองวังคุระผ่านใต้ทางวิ่งและบริเวณทางขับ โดยผ่าน Box Culvert ขนาด 3.33 x 3.0 เมตร จำนวน 3 ช่อง ระบายลงสู่คลองห้วยเตยต่อไป
- (2) บริเวณรางระบายน้ำข้างลานจอดระบายลงสู่คลองบ่อแพบ และระบายลงสู่คลองห้วยเตยต่อไป
- (3) บริเวณรางระบายน้ำหัวทางวิ่งระบายลงสู่คลองบ่อแพบ บริเวณใกล้เคียงกับคลองห้วยเตยและระบายลงสู่คลองห้วยเตยต่อไป

### 1.2.9 การจัดการด้านความปลอดภัย

#### (1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ทางวิ่งของท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี ปัจจุบันมีความยาว 3,000 เมตร จัดเป็นท่าอากาศยานใน Aerodrome Code 4 ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่กำหนดให้ท่าอากาศยานที่มีความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,800 เมตรขึ้นไป จัดเป็นท่าอากาศยานใน Aerodrome Code 4 เขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินห้วยเตย ในท้องที่อำเภอพุนพิน และอำเภอคีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2535

## (2) ความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง อาจจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปสำรวจพร้อมทำบันทึกสถิติที่พบภายในท่าอากาศยานในแต่ละวัน พร้อมจัดทำรายงานการสำรวจประชากรนกประจำเดือน และหากเกิดเหตุอากาศยานชนนกจะมีการจัดทำบันทึกรายงานเป็นประจำทุกเดือน สำหรับบริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรแก่ผู้เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานในช่วงเวลาที่อากาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่างๆ และมีห้องควบคุมโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน

## (3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำเดือนของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง และฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

### 1.2.10 สภาพปัจจุบัน

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

(1) งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว ร้อยละ 94.38 ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2568

(2) งานก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสารและปรับปรุงลานจอดรถยนต์ ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2568





กิจกรรมก่อสร้างด้านข้างทางวิ่งหัว 04 นอกพื้นที่ Air side



กิจกรรมก่อสร้างด้านข้างทางวิ่งหัว 22 ในพื้นที่ Air side

#### รูปที่ 1.2.10-1 สภาพปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

### 1.3 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1


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



**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. ปฏิบัติอย่างเคร่งครัดตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอมาในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี และมาตรการฯ ที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด โดยให้ทำการติดตามตรวจสอบระดับเสียงภายในอาคารที่พักผู้โดยสารในช่วงที่มีการขึ้นลงของเครื่องบิน และในช่วงที่เครื่องบินติดเครื่องรอรับผู้โดยสาร ในกรณีที่ตรวจพบว่า ระดับเสียงภายในอาคารที่พักผู้โดยสารที่มีเสียงเกินมาตรฐาน ก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนที่มาใช้บริการให้กรมท่าอากาศยานหามาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว	- เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดเสียงรบกวนต่อผู้มาใช้บริการกรมท่าอากาศยานได้ออกแบบอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ให้มีลักษณะเป็นกระจก 2 ชั้น จึงไม่มีปัญหาเสียงรบกวนต่อผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการแต่อย่างใด	-	-
2. เมื่อผลการติดตามตรวจสอบได้แสดงให้เห็นถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมกรมท่าอากาศยานต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว	- ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเมื่อเดือนเมษายน 2568 (ครั้งที่ 1) พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	-	-
3. หากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ก็ตามที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรมท่าอากาศยานต้องแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบโดยเร็ว จะได้ให้ความร่วมมือในการแก้ปัญหาดังกล่าว	- หากเกิดเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมกรมท่าอากาศยานจะดำเนินการตามที่กำหนด	-	-


**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4. กรมท่าอากาศยานต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมทราบตามกำหนดเวลาที่เสนอไว้ในรายงานฯ ทุกครั้ง พร้อมทั้งสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ใน รอบปีให้ทราบทุกปี	- กรมท่าอากาศยาน ว่าจ้างบริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาจัดทำรายงานผล การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2568 เพื่อเสนอต่อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	-	-
5. หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ และ/หรือมีมาตรการลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดใน ด้านเนื้อหาของรายงานที่ได้ให้ความเห็นชอบ ต้องเสนอ รายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการให้ความ เห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการ เปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีการดำเนินกิจกรรม การก่อสร้าง ได้แก่ (1) งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้าง ไปแล้ว ร้อยละ 94.38 ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2568 (2) งานก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสารและปรับปรุงลาน จอดรถยนต์ ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2568 ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับ ความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540	- ปัจจุบันกรมท่าอากาศยานได้ ดำเนินการจัดทำรายงาน การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งอยู่ระหว่างการ พิจารณา ของคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการ (คชก.)	 ก่อสร้างทางขับขนาน



ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>1. คุณภาพน้ำผิวดิน</b> 1.1 รวบรวมและบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ	- อาคารที่พักผู้โดยสารมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบระบบเลี้ยงตะกอนเร่งและเติมอากาศ มีความสามารถรองรับน้ำเสีย 10,000 ลบ.ม. น้ำเสียจากห้องน้ำจะถูกรวบรวมให้เข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ส่วนบริเวณอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่และอาคารอื่นๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม	-	 ระบบบำบัดน้ำเสียด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร
1.2 กำจัดสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นภายในทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีให้ถูกวิธีโดยให้เทศบาลตำบลท่าข้ามสุบสิ่งปฏิกูลอย่างสม่ำเสมอ	- ปัจจุบันเทศบาลตำบลท่าข้ามไม่สามารถให้บริการในการสุบสิ่งปฏิกูลได้เนื่องจากไม่มีความพร้อมด้านเครื่องมือ ดังนั้นทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี จึงว่าจ้างให้บริษัทเอกชนให้เข้ามาสุบสิ่งปฏิกูล ปีละ 1 ครั้ง หรือหากเต็มก่อนกำหนดจะดำเนินการแจ้งให้บริษัทเอกชนเข้ามาสุบสิ่งปฏิกูล	-	-
1.3 ก่อนการใช้อาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ให้กรมท่าอากาศยานประสานงานกับบริษัทผู้ผลิตถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่นำมาติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี เพื่อให้อบรมวิธีการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียแก่เจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน	- ปัจจุบันทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป แบบระบบเลี้ยงตะกอนเร่งและเติมอากาศ มีความสามารถรองรับน้ำเสีย 10,000 ลบ.ม. บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร - ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสียซึ่งได้รับการอบรมเกี่ยวกับการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียจากบริษัทผู้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย นอกจากนี้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการดูแลรักษาและซ่อมบำรุง	-	 ระบบบำบัดน้ำเสียด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>1.4 ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักพนักงาน ตลอดจนอาคารต่างๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม การใช้งานและการบำรุงรักษาที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีจะต้องปฏิบัติเพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียมีประสิทธิภาพที่สำคัญ มีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ห้ามเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ลงในบ่อเกรอะ เช่น น้ำกรดหรือด่างเข้มข้น เช่น น้ำยาล้างห้องน้ำเข้มข้นและคลอรีนเข้มข้น เพราะจะทำให้ประสิทธิภาพการทำงานของบ่อเกรอะลดลง</li> <li>- น้ำทิ้งสารอินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก เช่น พลาสติก ผ้านวมัย นอกจากจะทำให้ส้วมเต็มก่อนกำหนดแล้วยังอาจเกิดการอุดตันในท่อระบาย</li> <li>- กรณีน้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงและราดส้วมไม่ลง ให้ตรวจการระบายหรือประสิทธิภาพของบ่อซึม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป แบบระบบเลี้ยงตะกอนเร่งและเติมอากาศมีความสามารถรองรับน้ำเสีย 10,000 ลบ.ม. บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> <li>- ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีได้มีการแจ้งพนักงานทำความสะอาดและประชาสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ภายในท่าอากาศยานไม่ให้ใช้น้ำยาล้างห้องน้ำเข้มข้นหรือเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ในระบบบำบัดน้ำเสีย</li> <li>- จัดให้มีภาชนะรองรับวัสดุที่ย่อยสลายยากประจำห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารต่างๆ ส่วนอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่จะไม่มีการทิ้งขยะที่ย่อยสลายยากลงในบ่อเกรอะ โดยจะนำขยะที่ย่อยสลายยากไปทิ้งที่ถังขยะที่จัดเตรียมไว้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</li> <li>- ในกรณีที่น้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงจะมีการตรวจสอบหากพบว่ามีสิ่งปฏิกูลในปริมาณมากท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จะมีการแจ้งให้บริษัทเอกชนเข้ามาสูบออกไปกำจัด</li> </ul>	-	<p>ถังขยะภายในห้องน้ำ</p> 

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)


เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1.5 การดูแลรักษารางระบายน้ำที่อยู่ในทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี โดยเฉพาะจะต้องทำความสะอาดก่อนเข้าสู่คูฝน	- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาระบบระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ และมีการขุดลอกรางระบายน้ำ โดยในปีงบประมาณ 2568 อยู่ระหว่างการของบประมาณจากกรมทำอากาศยานในการดำเนินงาน	-	<div> <div>รางระบายน้ำข้างทางวิ่ง</div>  </div>
1.6 ติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน เพื่อรองรับน้ำทิ้งจากบ้านพักพนักงาน โดยปริมาตรบ่อดักไขมันที่ต้องการมากกว่า 2.0 ลบ.ม. จำนวน 4 บ่อ	- จัดให้มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ โดยเจ้าหน้าที่ที่อาศัยอยู่บ้านพักเจ้าหน้าที่ จะทำการคัดแยกขยะและเศษอาหารต่างๆ เพื่อลดปริมาณคราบไขมัน เนื่องจากรางระบายน้ำทั้งบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่จะเชื่อมต่อกับบ่อดักน้ำขนาด 400 ลบ.ม. โดยน้ำในบ่อดักกล่าวไม่มีการระบายออกสู่ภายนอกแต่อย่างใด แต่จะนำมาใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้ภายในโครงการ	-	<div>  <div>บ่อน้ำขนาด 400 ลบ.ม.</div> </div>

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)


เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
			 <p>ตะแกรงดักขยะบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</p>
<b>2. คุณภาพอากาศ</b>  2.1 ช่วงเวลากลางวัน กำหนดเครื่องบินพาณิชย์ขึ้น-ลง ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง โดยเป็นเครื่องบินชนิด B 747-400 จำนวน 3 เที่ยวบิน และ B 737-400 จำนวน 1 เที่ยวบิน	ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ 4 สายการบิน ได้แก่ 1) สายการบินไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบิน A320-200 ทำการบินวันละ 6 เที่ยวบิน 2) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ใช้เครื่องบิน B737-800 ทำการบินวันละ 5 เที่ยวบิน 3) สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ใช้เครื่องบิน A320 ทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน 4) สายการบินนกแอร์ ใช้เครื่องบิน B737-800 ทำการบินวันละ 4 เที่ยวบิน  จากข้อมูลเที่ยวบิน พบว่า เครื่องบินพาณิชย์ที่ทำการขึ้น-ลง มีจำนวนไม่เกิน 4 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง และแบบเครื่องบินที่ทำการบินในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็น B737-800 และ A320	ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำเครื่องบินชนิดดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านของการลดผลกระทบด้านเสียงและมลพิษอากาศยาน ดังนั้น กรมทำอากาศยานควรดำเนินการขอปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน	-



ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)



เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2.2 ช่วงกลางวัน กำหนดให้เครื่องบินพาณิชย์ชนิด B737-400 ขึ้น-ลง ไม่เกิน 2 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ไม่มีเที่ยวบินกลางวัน (22.00-07.00 น.) โดยสายการบินพาณิชย์ให้บริการทำการบินในช่วงเวลากลางวันทุกเที่ยวบิน (07.00 น.-22.00 น.)	- ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำเครื่องบินชนิดดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านของการลดผลกระทบด้านเสียงและมลพิษอากาศยาน ดังนั้น กรมท่าอากาศยานควรดำเนินการขอปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน	-
2.3 ติดป้ายขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์ขณะจอด	- ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ได้ติดตั้งป้ายขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยานให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์	-	 <p>ป้ายขอความร่วมมือดับเครื่องยนต์</p>

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2.4 ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่งในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัดในช่วงที่รถยนต์มาก จะส่งผลให้อิเสียที่ระบายจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยตรวจตราและขอความร่วมมือผู้มาใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์และห้ามจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> <li>- ติดตั้งป้ายประกาศให้จอดรถรับส่งผู้โดยสารชั่วคราวเท่านั้น</li> <li>- บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารมีการทาแถบสีขาวแดงและสีขาวเหลืองแสดงเขตห้ามจอดรถหรือจอดได้ชั่วคราวในบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> </ul>	-	 <p>ป้ายประกาศให้จอดรถรับส่งผู้โดยสารชั่วคราว</p>
3. เสี่ยง 3.1 หลีกเลี่ยงการบินในช่วงเวลากลางคืน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จากข้อมูลการบินของสายการบินพาณิชย์ พบว่า ไม่มีเที่ยวบินในเวลากลางคืน ยกเว้นเครื่องบินราชการทหารหรือทางการแพทย์หรือเหตุฉุกเฉินจะเข้ามาใช้บริการหลังเวลา 22.00 น.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรปรับปรุงมาตรการเป็น “การหลีกเลี่ยง” การบินในช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน เช่น ภารกิจด้านการทหารอากาศยานรับ-ส่งผู้ป่วยที่ไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมได้และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์</li> </ul>	-
3.2 จำกัดเที่ยวบินพาณิชย์เวลากลางวันไม่เกิน 6 เที่ยวบิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี มีเที่ยวบินประมาณจำนวน 17 เที่ยวบิน/วัน ซึ่งทุกเที่ยวบินบินในช่วงเวลากลางวัน (07.00 น.-22.00 น.) ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2568</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรมท่าอากาศยานควรปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการดำเนินการในปัจจุบัน เนื่องจากปัจจุบันท่าอากาศยานมีเที่ยวบินเข้ามาให้บริการจำนวน 17 เที่ยวบิน/วัน</li> </ul>	-




ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3.3 พนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบิน ต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง	- พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานบินขณะที่อากาศยานเข้ามาใช้บริการมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง	-	 <p>การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียงของเจ้าหน้าที่</p>
3.4 ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหรือตัวแทนแจ้งให้ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดทราบเป็นระยะ โดยเฉพาะผังเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อรับทราบถึงขอบเส้น NEF ที่เกิดขึ้นจากโครงการ	- กรณีมีการเข้าร่วมประชุมกับส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัด ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหรือผู้แทนมีการแจ้งเกี่ยวกับแนวเส้นเสียง NEF และแจ้งเกี่ยวกับประเด็นเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินหัวเตย ในท้องที่อำเภอพุนพิน และอำเภอบ้านนาสาร จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2535	-	-
3.5 ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีให้หน่วยงานประชาสัมพันธ์รับซื้อร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากสนามบิน เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานแสดงข้อคิดเห็นร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ โดยเฉพาะประเด็นผลกระทบด้านเสียง	- กรณีที่เกิดเหตุเดือนร้อนรำคาญสามารถแจ้งโดยตรงที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี และจัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนที่บริเวณประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยาน	-	 <p>ประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยาน</p>


ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3.6 กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากทำอากาศยาน ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน	- ปัจจุบันการดำเนินงานของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ไม่มีข้อร้องเรียน	-	-
<b>4. การใช้ที่ดิน</b> 4.1 กรมทำอากาศยานประสานงานกับผังเมืองและโยธาธิการจังหวัดสุราษฎร์ธานี กรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อให้การปรับปรุงผังเมืองรวมพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในแต่ละครั้งสอดคล้องกับลักษณะของเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและสภาพผลกระทบด้านเสียงที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของเครื่องบิน	- ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีจะแจ้งเกี่ยวกับเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินหัวเตย ในท้องที่อำเภอพุนพิน และอำเภอคีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2535 ในการประชุมระดับจังหวัด และหากมีการปรับปรุงผังเมืองรวมอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทางทำอากาศยานจะดำเนินการประสานกับโยธาธิการจังหวัดสุราษฎร์ธานีเกี่ยวกับเขตปลอดภัยการเดินอากาศให้ทราบต่อไป	-	-
4.2 กรมทำอากาศยานแลกเปลี่ยนข้อมูลกับทางจังหวัดเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภทที่จะได้รับผลเสียจากโครงการหากอยู่ใกล้กับแนวเขตการขึ้น-ลงของเครื่องบิน โดยเฉพาะชุมชนหรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวด้านเสียง เช่น โรงพยาบาล และสถานศึกษา	- ประสานงานเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศกับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้ผู้ที่จะดำเนินการก่อสร้างแจ้งต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เนื่องจากหน่วยงานดังกล่าวจะเป็นผู้ให้อนุญาตในการดำเนินการก่อสร้าง ในพื้นที่เขตปลอดภัยการเดินอากาศ สำหรับพื้นที่อ่อนไหวตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศและหลีกเลี่ยงการอนุญาตให้ก่อสร้างอาคารที่มีความอ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านเสียง	-	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4.3 กรมท่าอากาศยานประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เนื่องจากเป็นหน่วยงานเบื้องต้นเกี่ยวกับการอนุญาตด้านสิ่งปลูกสร้างและจะใกล้ชิดกับกิจกรรมต่างๆ ภายในชุมชน	- ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน หรือตัวแทน แจ้งเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในการประชุมระดับจังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องมีการประสานงานไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อขออนุญาตในการก่อสร้าง	-	-
<b>5. การกำจัดขยะมูลฝอย</b> 5.1 จัดภาชนะเพื่อรวบรวมให้เหมาะสมและเพียงพอ	- บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร : จัดให้มีถังขยะที่มีฝาปิดมิดชิดแบบแยกประเภทตั้งวางไว้โดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร และทำการรวบรวมขยะจากบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารไปไว้ยังอาคารที่พักขยะเพื่อให้รถขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตยเข้ามาจัดเก็บ สัปดาห์ละ 2 ครั้ง - บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ : จัดให้มีถังขยะฝาปิดมิดชิด ขนาด 240 ลิตร ตั้งวางไว้โดยรอบบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และจัดให้มีจุดรวบรวมขยะบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ เพื่อให้รถขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตยเข้ามาจัดเก็บสัปดาห์ละ 2 ครั้ง	-	 <p>ถังขยะภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5.2 ดำเนินการเผาขยะอย่างน้อย 2 ครั้ง/สัปดาห์	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีไม่ได้กำจัดขยะโดยวิธีการเผา</li> <li>- การจัดการขยะของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีในปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และลานจอดรถยนต์ ไปไว้ยังอาคารพักขยะ แล้วประสานองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บเพื่อนำไปกำจัดต่อไป โดยจะเข้ามาจัดเก็บสัปดาห์ละ 2 ครั้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรยกเลิกมาตรการ เนื่องจากปัจจุบันทำอากาศยานให้รถเก็บขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บ</li> </ul>	 <p>อาคารที่พักขยะ</p>
5.3 ทำความสะอาดพื้นที่ทิ้งขยะในปัจจุบัน โดยเก็บรวบรวมขยะและเผา	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีไม่ได้กำจัดขยะโดยวิธีการเผา</li> <li>- การจัดการขยะของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีในปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และลานจอดรถยนต์ ไปไว้ยังอาคารพักขยะ แล้วประสานองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บเพื่อนำไปกำจัดต่อไป โดยจะเข้ามาจัดเก็บสัปดาห์ละ 2 ครั้ง ซึ่งภายหลังจากการเก็บขนขยะจะมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลทำความสะอาดบริเวณอาคารที่พักขยะให้เรียบร้อย</li> </ul>	-	-
5.4 สนับสนุนการจำแนกขยะโดยแบ่งประเภทขยะทั่วไปและขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการคัดแยกขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ และที่สามารถขายได้ เช่น กระดาษ พลาสติก ขวด หรือโลหะ เป็นต้น ออกจากขยะทั่วไป</li> </ul>	-	-
<b>6. ความปลอดภัย</b> 6.1 จัดทำแผนพื้ประชาสัมพันธ์และคู่มือให้ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ทราบถึงข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการจัดทำแผนพื้ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณจุดประชาสัมพันธ์ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> </ul>	-	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

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

## 1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไข เห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้ สอดคล้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ  
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถ  
ปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการได้ สำหรับเงื่อนไขที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วนและมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิก  
ของท่าอากาศยาน สรุปไว้ดังตารางที่ 1.4-1

ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม  
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
<b>(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ และ/หรือมีมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดในด้านเนื้อหาของรายงานที่ได้ให้ความเห็นชอบ ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการให้ความเห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันท่าอากาศยานมีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างไปแล้วร้อยละ 94.38 ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2568</li> <li>(2) งานก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสารและปรับปรุงลานจอดรถยนต์ ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ข้อมูล ณ เดือนเมษายน 2568</li> </ol>               ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540             </li> <li><b>ปัญหา/อุปสรรค :</b> รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณา ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) ให้ความเห็นชอบ</li> </ul>

**ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)**

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
<b>(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือยกเลิก</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ช่วงเวลากลางวัน กำหนดเครื่องบินพาณิชย์ขึ้น-ลง ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง โดยเป็นเครื่องบินชนิด B 747-400 จำนวน 3 เที่ยวบิน และ B 737-400 จำนวน 1 เที่ยวบิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ท่าอากาศยานมีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ 4 สายการบิน ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> <li>1) สายการบินไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบิน A320-200 ทำการบินวันละ 6 เที่ยวบิน</li> <li>2) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ใช้เครื่องบิน B737-800 ทำการบินวันละ 5 เที่ยวบิน</li> <li>3) สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ใช้เครื่องบิน A320 ทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน</li> <li>4) สายการบินนกแอร์ ใช้เครื่องบิน B737-800 ทำการบินวันละ 4 เที่ยวบิน</li> </ol> </li> <li>จากข้อมูลเที่ยวบิน พบว่า เครื่องบินพาณิชย์ที่ทำการขึ้น-ลง มีจำนวนไม่เกิน 4 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง และแบบเครื่องบินที่ทำการบินในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็น B737-800 และ A320</li> <li><b>ข้อเสนอแนะ :</b> ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำเครื่องบินชนิดดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านของการลดผลกระทบด้านเสียง และมลพิษอากาศยาน ดังนั้นกรมท่าอากาศยานควรดำเนินการขอปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ช่วงกลางคืน กำหนดให้เครื่องบินพาณิชย์ชนิด B737-400 ขึ้น-ลง ไม่เกิน 2 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ไม่มีเที่ยวบินกลางคืน (22.00-07.00 น.) โดยสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการทำการบินในช่วงเวลากลางวันทุกเที่ยวบิน (07.00 น.-22.00 น.)</li> <li><b>ข้อเสนอแนะ :</b> ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำเครื่องบินชนิดดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านของการลดผลกระทบด้านเสียง และมลพิษอากาศยาน ดังนั้นกรมท่าอากาศยานควรดำเนินการขอปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน</li> </ul>

**ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน (ต่อ)**

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
- หลีกเลี่ยงการบินในช่วงเวลากลางคืน	- จากข้อมูลการบินของสายการบินพาณิชย์ พบว่า ไม่มีเที่ยวบินในเวลากลางคืน ยกเว้นเครื่องบินราชการทหาร หรือทางการแพทย์หรือเหตุฉุกเฉินจะเข้ามาให้บริการหลังเวลา 22.00 น. <b>ข้อเสนอแนะ :</b> ควรปรับปรุงมาตรการเป็น “การหลีกเลี่ยง” การบินในเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉินเช่น ภารกิจด้านการทหารอากาศยานรับ-ส่งผู้ป่วยที่ไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมได้ และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์
- จำกัดเที่ยวบินพาณิชย์เวลากลางวันไม่เกิน 6 เที่ยวบิน	- ปัจจุบันท่าอากาศยานมีเที่ยวบินประมาณจำนวน 17 เที่ยวบิน/วัน ซึ่งทุกเที่ยวบินบินในช่วงเวลากลางวัน (07.00 น.-22.00 น.) ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2568 <b>ข้อเสนอแนะ :</b> กรมท่าอากาศยานควรปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานจริง
- ดำเนินการเผาขยะอย่างน้อย 2 ครั้ง/สัปดาห์	- ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีไม่ได้กำจัดขยะโดยวิธีเผา - การจัดการขยะของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีในปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และลานจอดรถยนต์ ไปไว้ยังอาคารพักขยะ แล้วประสานองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บเพื่อนำไปกำจัดต่อไป โดยจะเข้ามาจัดเก็บสัปดาห์ละ 2 ครั้ง <b>ควรยกเลิกมาตรการ :</b> เนื่องจากปัจจุบันท่าอากาศยานให้รถเก็บขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บ



## 1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

### 1.5.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

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

ตารางที่ 1.5.1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

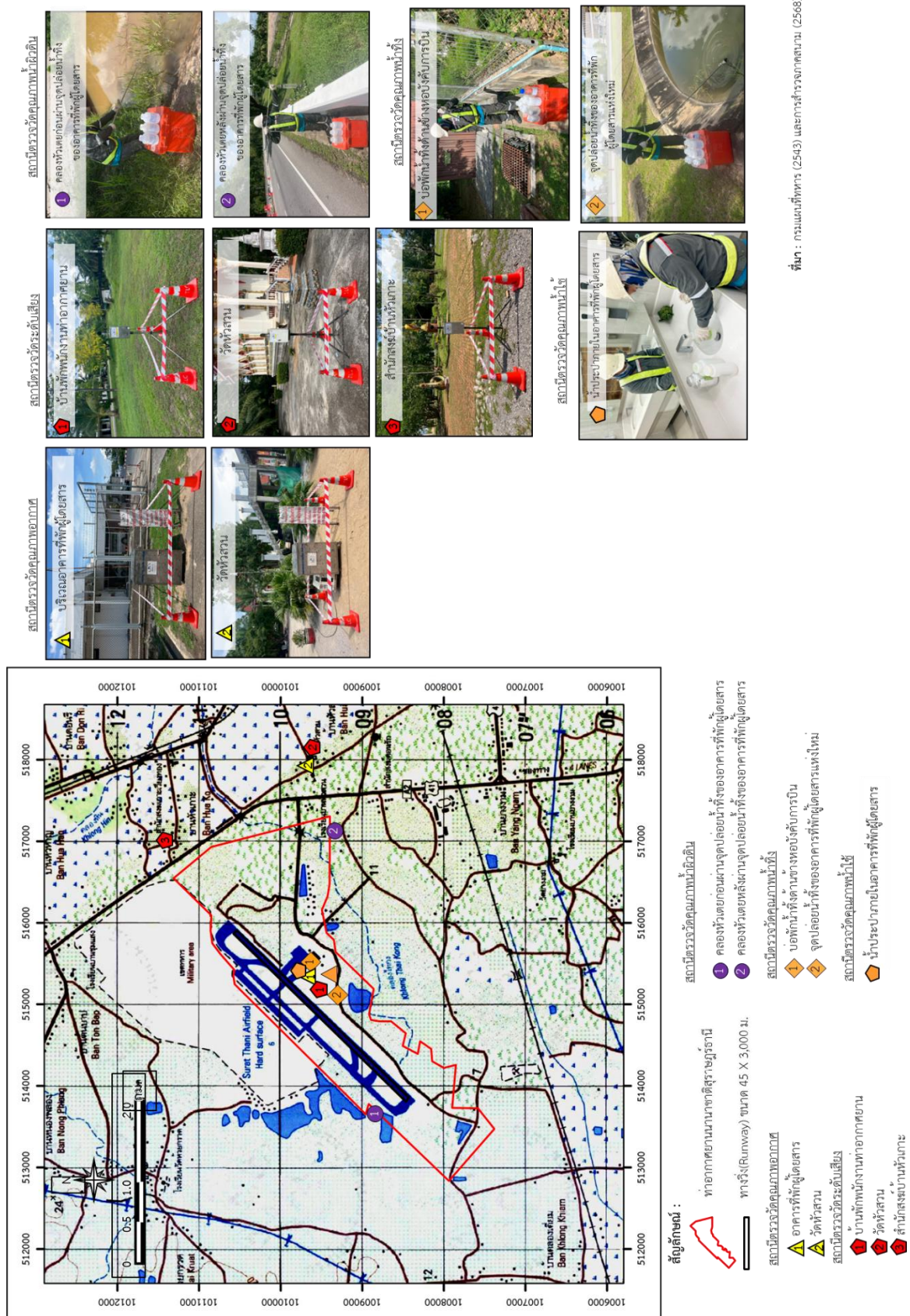
คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ	- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> )	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - อาคารที่พักผู้โดยสาร - วัดหัวสวน	- ปีละ 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)
2. ระดับเสียง	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90)	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - บ้านพักพนักงานท่าอากาศยาน - วัดหัวสวน - สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ	- ปีละ 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	- ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - ไนเตรท (NO <sub>3</sub> -N) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - คลองห้วยเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร - คลองห้วยเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร	- ปีละ 2 ครั้ง
4. คุณภาพน้ำทิ้ง	- ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - สารแขวนลอย (SS) - ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settable Solids) - ซัลไฟด์ (Sulfide) - ทีเคเอ็น (TKN) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - บ่อพักน้ำทั้งด้านข้าง - หอบังคับการบิน - จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่	- ปีละ 2 ครั้ง
5. คุณภาพน้ำใช้*	- สี (Color) - กลิ่น (Odor) - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity)	จำนวน 1 สถานี คือ - อาคารที่พักผู้โดยสาร	- ปีละ 2 ครั้ง

ตารางที่ 1.5.1-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่จะดำเนินการของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (Total dissolved solids)</li> <li>-ความกระด้างทั้งหมด (Total hardness as CaCO<sub>3</sub>)</li> <li>-ซัลเฟต (Sulfate)</li> <li>-คลอไรด์ (Chloride)</li> <li>-ฟลูออไรด์ (Fluoride)</li> <li>-ไนเตรท (Nitrate as NO<sub>3</sub>)</li> <li>-เหล็ก (Fe)</li> <li>-แมงกานีส (Mn)</li> <li>-ทองแดง (Cu)</li> <li>-สังกะสี (Zn)</li> <li>-ตะกั่ว (Pb)</li> <li>-โครเมียม (Cr)</li> <li>-แคดเมียม (Cd)</li> <li>-สารหนู (As)</li> <li>-ปรอท (Hg)</li> <li>-ซีลีเนียม (Se)</li> <li>-แบเรียม (Ba)</li> <li>-โซเดียม (Na)</li> <li>-โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)</li> <li>-อี โคไล (<i>E.coli</i>)</li> <li>-สแตฟิโลค็อกคัส ออเรียส (<i>Staphylococcus aureus</i>)</li> <li>-แซลโมเนลลา (<i>Salmonella</i> ssp.)</li> <li>-คลอสทริเดียม เพอร์ฟริงเจนส์ (<i>Clostridium perfringens</i>)</li> </ul>		
6.เศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน</li> <li>- ผลกระทบ/ภาวะมลพิษสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน</li> <li>- ทัศนคติต่อโครงการ</li> </ul>	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านหัวเกาะ</li> <li>- บ้านเกาะกลาง</li> <li>- บ้านยางงาม</li> <li>- บ้านหัวสวน</li> </ul>	- สำรวจ 1 ครั้ง

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2540)

หมายเหตุ : \* การติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามข้อกำหนดใน TOR เนื่องจากเป็นข้อเสนอแนะของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



รูปที่ 1.5.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษา

## 1.5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

### (1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 27-28 เมษายน 2568 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-1 รูปที่ 1.5.2-1 และภาคผนวก ข โดยมีรายละเอียดดังนี้

**อาคารที่พักผู้โดยสาร** พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.561 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.030 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

**วัดหัวสวน** พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.573 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.027 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของทั้ง 2 สถานี มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป และมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ค่ามาตรฐานก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ต้องไม่เกิน 34.2 และ 0.32 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ พบว่าค่าที่ตรวจวัดได้ทุกสถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
อาคารที่พักผู้โดยสาร	27-28 เม.ย. 68	0.561	0.030
วัดหัวสวน	27-28 เม.ย. 68	0.573	0.027
ค่ามาตรฐาน		34.2*	0.32**

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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

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

### ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (CO) (ค่าสูงสุด)



### ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ 1 ชั่วโมง (NO<sub>2</sub>) (ค่าสูงสุด)



ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

รูปที่ 1.5.2-1 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง  
และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ศึกษา

## (2) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 27-28 เมษายน 2568 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-2 รูปที่ 1.5.2-2 และภาคผนวก ข โดยมีรายละเอียดดังนี้

**บ้านพักเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน** พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 54.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าเท่ากับ 45.5 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 79.1 เดซิเบล(เอ)

**วัดหัวสวน** พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 54.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าเท่ากับ 39.8 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 82.5 เดซิเบล(เอ)

**สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ** พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 55.5 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าเท่ากับ 44.5 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 88.2 เดซิเบล(เอ)

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

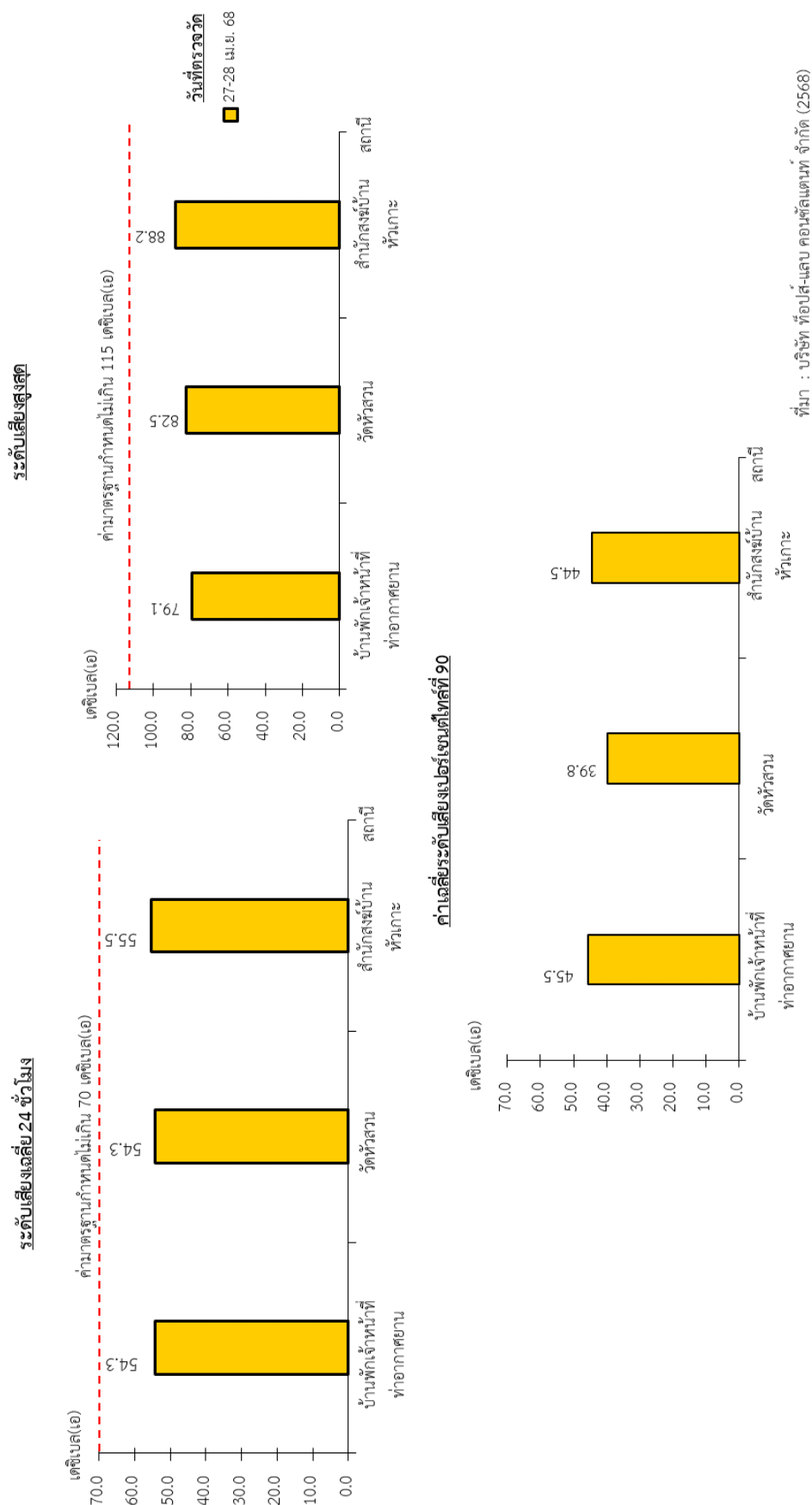
ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียง เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
บ้านพักเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน	27-28 เม.ย. 68	54.3	45.5	79.1
วัดหัวสวน	27-28 เม.ย. 68	54.3	39.8	82.5
สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ	27-28 เม.ย. 68	55.5	44.5	88.2
ค่ามาตรฐาน*		70	-	115

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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





รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

### (3) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ทำการเก็บตัวอย่างในวันที่ 28 เมษายน 2568 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.2-3 รูปที่ 1.5.2-3 และภาคผนวก ข โดยมีรายละเอียดดังนี้

**คลองห้วยเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร** พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.4 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 2.4 มิลลิกรัม/ลิตร บีโอดีมีค่าเท่ากับ 3.8 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรท-ไนโตรเจน มีค่าเท่ากับ 3.2 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 23 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

**คลองห้วยเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร** พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.8 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร บีโอดีมีค่าเท่ากับ 4.4 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรท-ไนโตรเจน มีค่าเท่ากับ 3.1 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่ามากกว่า 19 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินของทั้ง 2 สถานี เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับ มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำใน แหล่งน้ำผิวดิน พบว่า

1) สถานีคลองห้วยเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ

1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

2) สถานีคลองห้วยเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร อยู่ในแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

ตารางที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บ ตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์					
		ความเป็น กรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท - ไนโตรเจน (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองหัวเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร	28 เม.ย. 68	7.4	2.4	3.8	3.2	23	920
คลองหัวเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร	28 เม.ย. 68	6.8	2.0	4.4	3.1	19	1,600
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	๘'	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≥6.0	≤1.5	≤5.0	-	≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≥4.0	≤2.0	≤5.0	-	≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≥2.0	≤4.0	≤5.0	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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

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

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

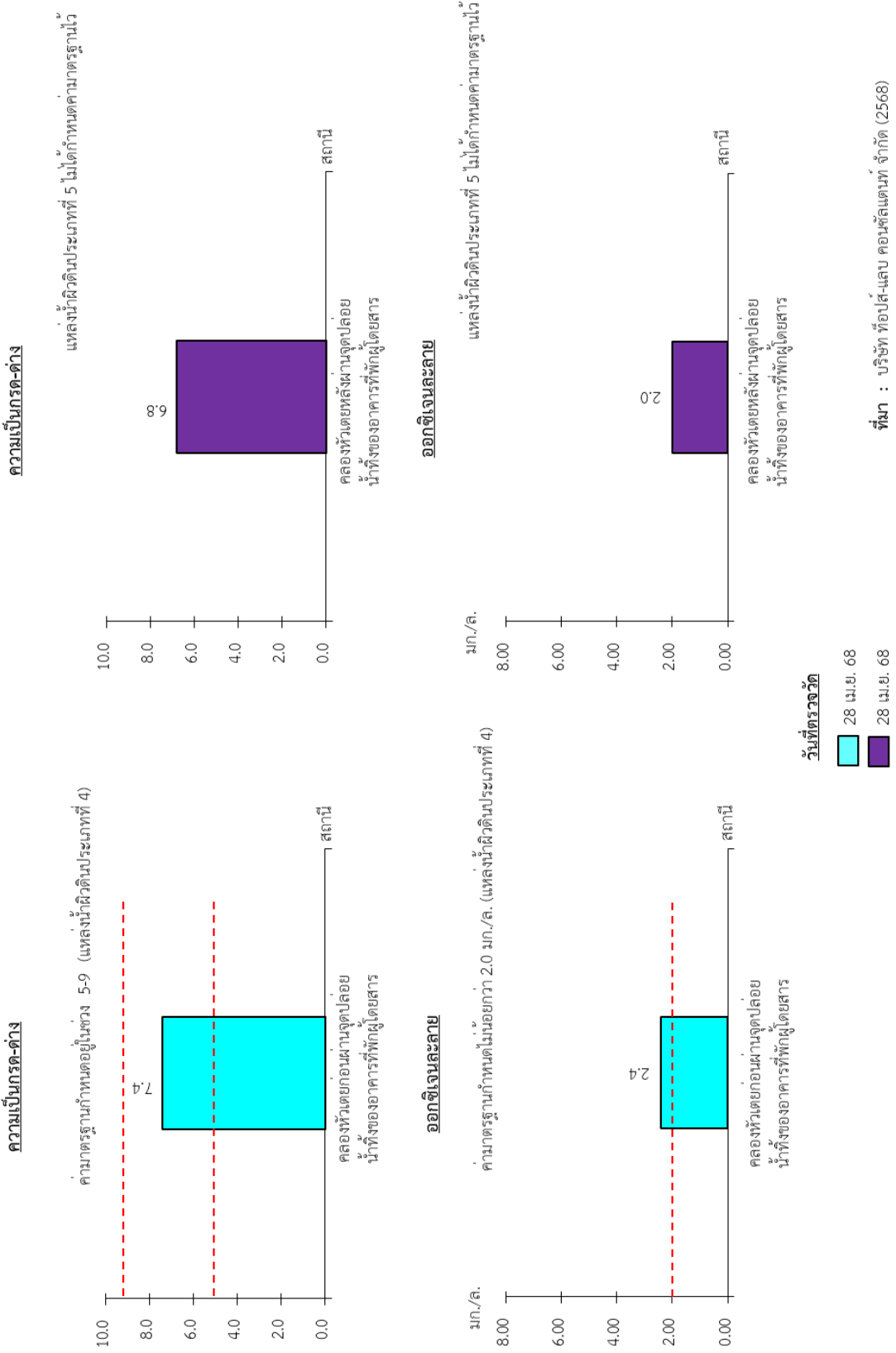
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน  
และ 2) การเกษตรกรรม

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

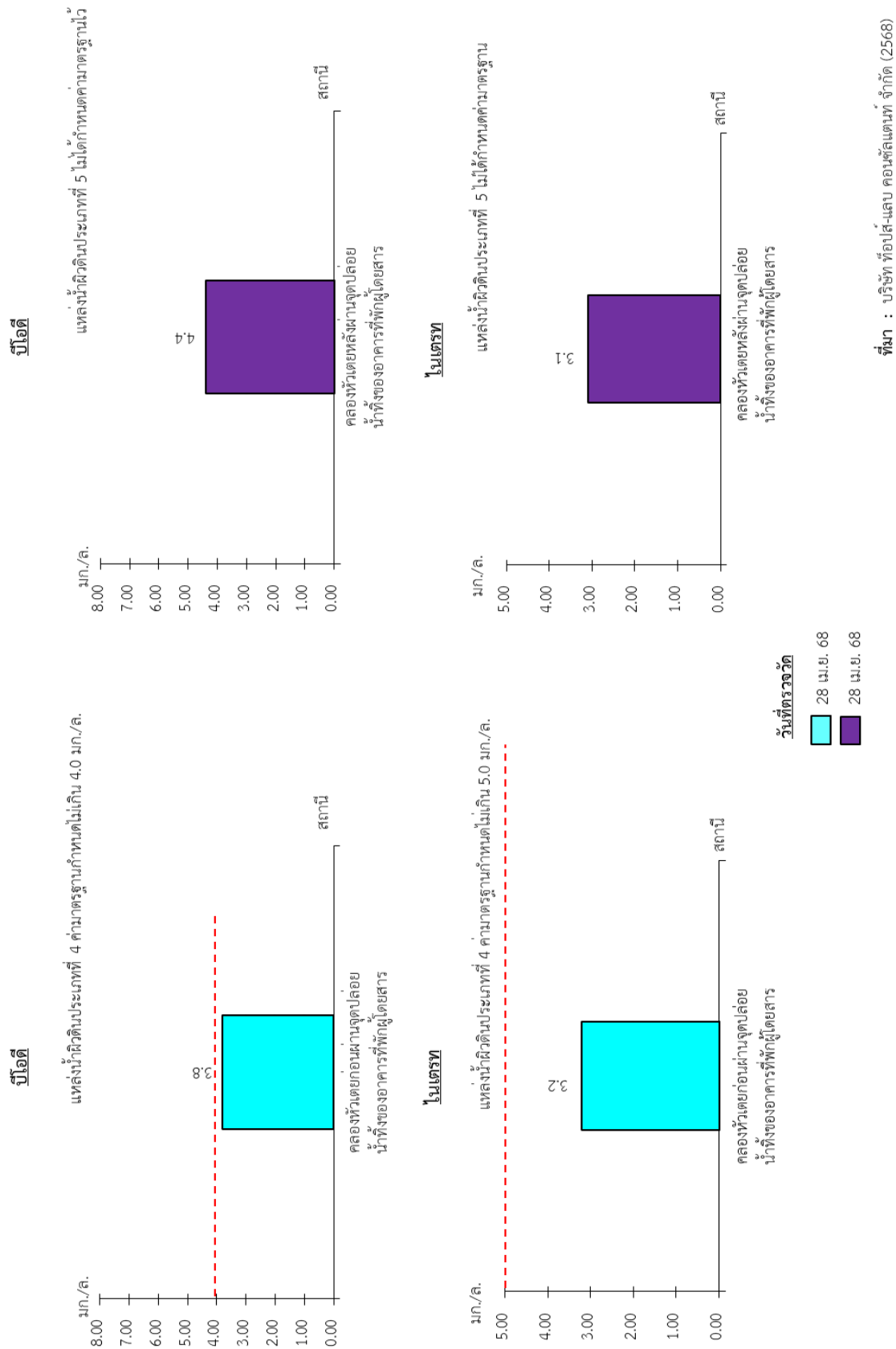
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิมาตรฐานตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

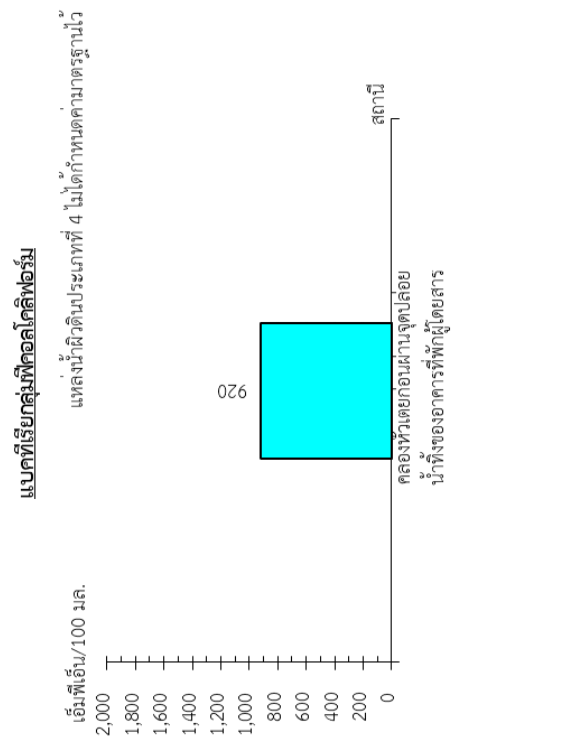
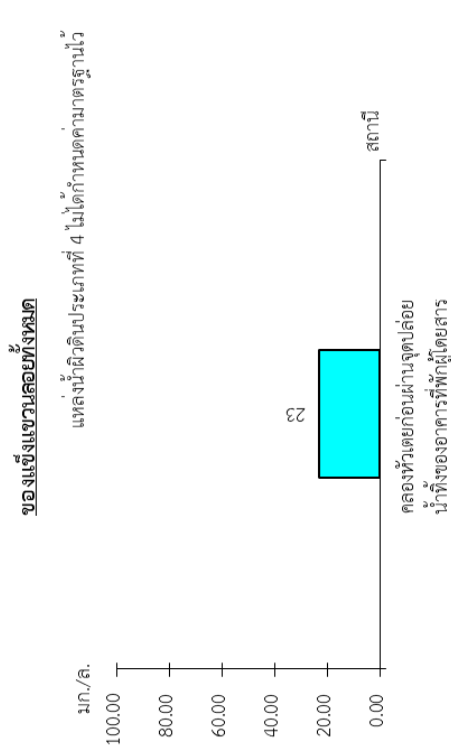
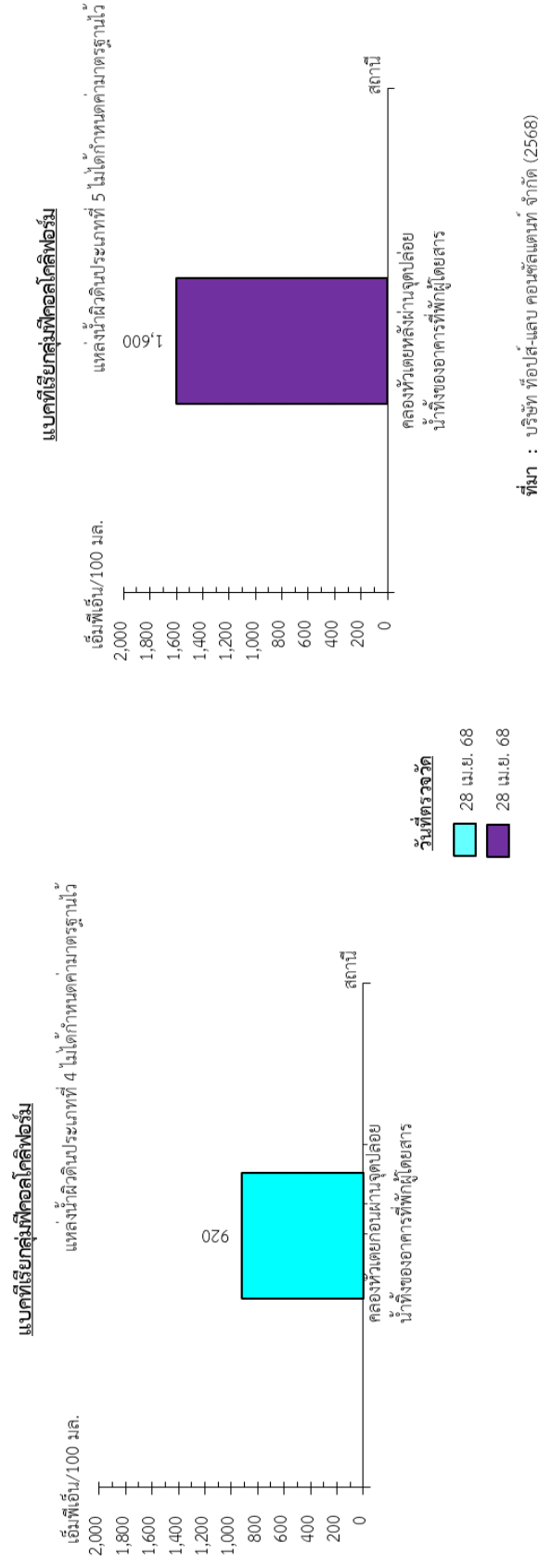
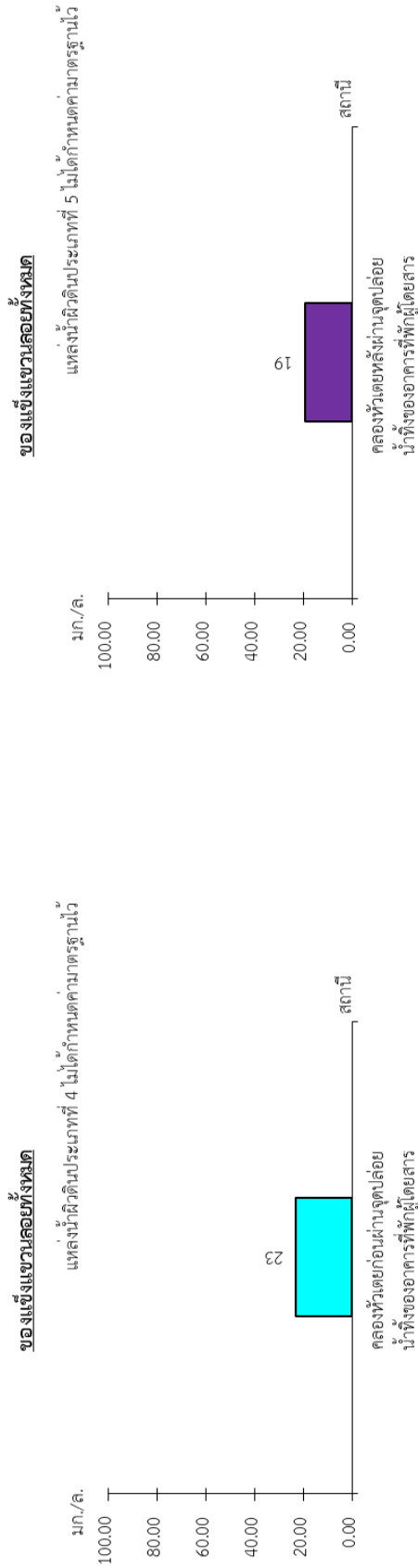
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า > หมายถึง มีค่ามากกว่า



รูปที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี



รูปที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)



รูปที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)



#### (4) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ทำการเก็บตัวอย่างในวันที่ 28 เมษายน 2568 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.2-4 รูปที่ 1.5.2-4 และภาคผนวก ข โดยมีรายละเอียดดังนี้

**จุดที่ 1 บ่อพักน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการบิน** พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.2 บีโอดี เท่ากับ 66.2 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 27 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งละลายทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 404 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณซิลิไฟด์มีค่าเท่ากับ 0.93 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็นมีค่าเท่ากับ 21.84 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 2 มิลลิกรัม/ลิตร และของแข็งจมน้ำมีค่าเท่ากับ 0.4 มิลลิกรัม/ลิตร

**จุดที่ 2 จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่** พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.3 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 4.6 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 9 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งละลายทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 106 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณซิลิไฟด์มีค่าเท่ากับ 0.27 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็นมีค่าเท่ากับ 1.12 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร และของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร

อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี มีพื้นที่ 14,196 ตร.ม. จัดเป็นอาคารประเภท ข อาคารที่ทำการของทางราชการที่มีพื้นที่ใช้สอยตั้งแต่ 10,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 55,000 ตร.ม. เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งของทั้ง 2 สถานี มาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า ส่วนใหญ่ดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นค่าบีโอดี จุดที่ 1 บ่อพักน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการบิน มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานจึงควรมีการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อให้คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

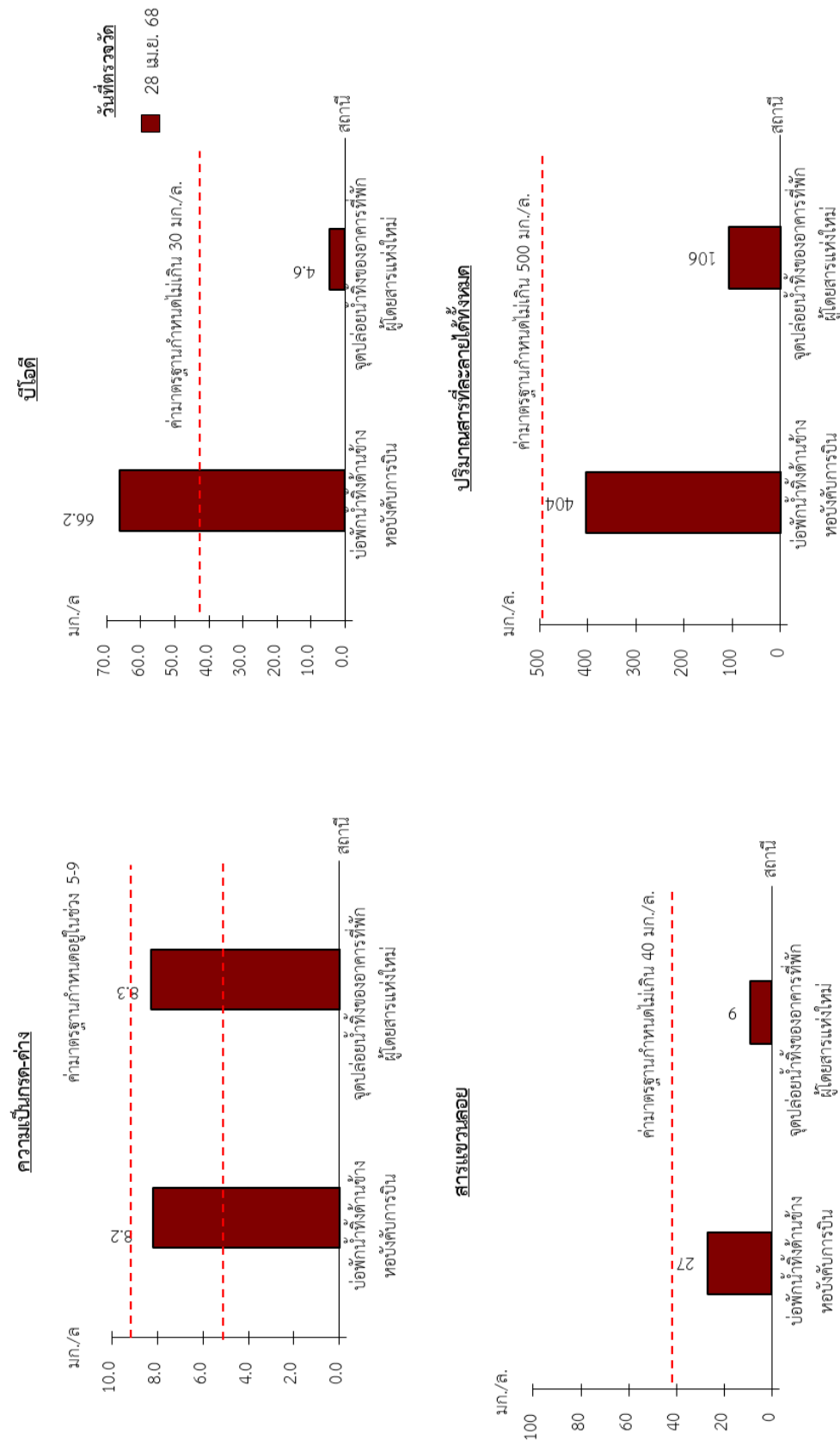
สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์							
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (มก./ล.)	ของแข็งละลายทั้งหมด (มก./ล.)	ซัลไฟด์ (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ของแข็งแขวนตัว (มก./ล.)
บ่อบำบัดน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการบิน	28 เม.ย. 68	8.2	66.2	27	404	0.93	21.84	2	0.1
จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่	28 เม.ย. 68	8.3	4.6	9	106	0.27	1.12	<1	<0.1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข *		5-9	≤30	≤40	≤500	≤1.0	≤35	≤20	≤5

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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

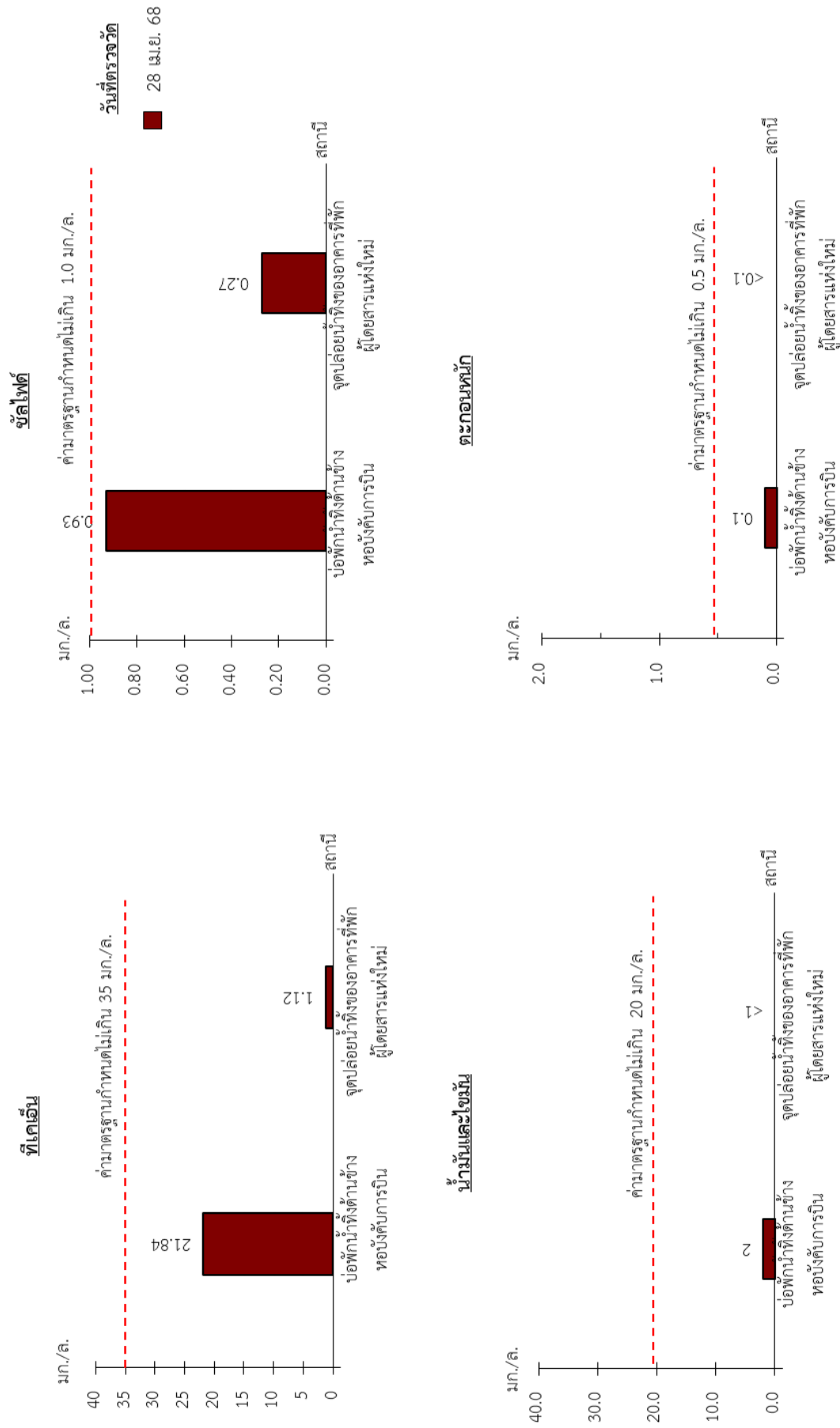
≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≤ หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

Detection limit น้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล. และของแข็งแขวนตัวเท่ากับ 0.1 มก./ล.



ที่มา : บริษัท ทัอบส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

รูปที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี



ที่มา : บริษัท ท็อปส์-แลบ คอมโซลูชั่นส์ จำกัด (2568)

รูปที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

## (5) คุณภาพน้ำใช้

ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ในวันที่ 28 เมษายน 2568 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.2-5 และภาคผนวก ข โดยมีรายละเอียดดังนี้

**น้ำประปาภายในอาคารที่พักอาศัยผู้โดยสาร** คุณลักษณะทางด้านกายภาพ สีของน้ำ มีค่าเท่ากับ 10 แพลตตินัมโคบอลต์ กลิ่นไม่เป็นที่น่ารังเกียจ ความขุ่นมีค่าเท่ากับ 1.09 เอ็นทียู และความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.3

**คุณลักษณะทางเคมี** พบว่า ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า 50 มิลลิกรัม/ลิตร เหล็กมีค่าเท่ากับ 0.035 มิลลิกรัม/ลิตร แมงกานีสมีค่าเท่ากับ 0.008 มิลลิกรัม/ลิตร ทองแดงมีค่าเท่ากับ 0.002 มิลลิกรัม/ลิตร ความกระด้างทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 149 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 0.12 มิลลิกรัม/ลิตร คลอไรด์ มีค่าเท่ากับ 15 มิลลิกรัม/ลิตร ฟลูออไรด์ มีค่าเท่ากับ 0.02 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรท มีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร และสังกะสี ตรวจไม่พบ

**คุณลักษณะทางจุลชีววิทยา** พบว่า ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) อี โคไล (*E.coli*) สแตฟิโลค็อกคัส ออเรียส (*Staphylococcus aureus*) แซลโมเนลลา (*Salmonella* spp.) คลอสทริเดียม เพอร์ฟริงเจนส์ (*Clostridium perfringens*) ตรวจไม่พบ

**สารเป็นพิษ (โลหะหนัก)** พบว่า แบเรียม มีค่าเท่ากับ 361.10 ไมโครกรัม/ลิตร โซดาไนต์ มีค่าน้อยกว่า 0.004 ไมโครกรัม/ลิตร พรอท ตะกั่ว สารหนู ซีลีเนียม โครเมียมรวม และแคดเมียม ตรวจไม่พบ

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาคตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017 พบว่า ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-5 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์	ค่ามาตรฐาน
<b>คุณลักษณะทางด้านกายภาพ</b>			
1. สีปรากฏ (Apparent color)	Pt-Co	10	ไม่เกิน 15
2. กลิ่น (odor)	-	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ
3. ความขุ่น (Turbidity)	NTU	1.09	ไม่เกิน 5
4. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	-	8.3	6.5-8.5
<b>คุณลักษณะทางเคมี</b>			
5. ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (Total dissolved solids)	mg/L	<50	ไม่เกิน 1000
6. เหล็ก (Fe)	mg/L	0.035	ไม่เกิน 0.3
7. แมงกานีส (Mn)	mg/L	0.008	ไม่เกิน 0.1
8. ทองแดง (Cu)	mg/L	0.002	ไม่เกิน 2.0
9. สังกะสี (Zn)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 3.0

**ตารางที่ 1.5.2-5 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)**

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์	ค่ามาตรฐาน
10. ความกระด้างทั้งหมด (Total hardness as CaCO <sub>3</sub> )	mg/L	149	ไม่เกิน 300
11. ซัลเฟต (Sulfate)	mg/L	0.12	ไม่เกิน 250
12. คลอไรด์ (Chloride)	mg/L	15	ไม่เกิน 250
13. ฟลูออไรด์ (Fluoride)	mg/L	0.02	ไม่เกิน 1.5
14. ไนเตรท (Nitrate as NO <sub>3</sub> )	mg/L	<0.1	ไม่เกิน 50
<b>คุณลักษณะทางจุลชีววิทยา</b>			
15. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	ต่อ 100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
16. อี โคไล ( <i>E.coli</i> )	ต่อ 100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
17. สแตฟฟิโลค็อกคัส ออเรียส ( <i>Staphylococcus aureus</i> )	ต่อ 100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
18. แซลโมเนลลา ( <i>Salmonella</i> spp.)	ต่อ 100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
19. คลอสทริเดียม เพอร์ฟริงเจนส์ ( <i>Clostridium perfringens</i> )	ต่อ 100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
<b>สารเป็นพิษ (โลหะหนัก)</b>			
20. ปรอท (Hg)	µg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 1
21. ตะกั่ว (Pb)	µg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 10
22. สารหนู (As)	µg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 10
23. ซีลีเนียม (Se)	µg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 10
24. โครเมียม (Cr)	µg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 10
25. แคดเมียม (Cd)	µg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 50
26. แบเรียม (Ba)	µg/L	361.10	ไม่เกิน 700
27. โซยาไนต์ (Cn)	µg/L	<0.004	ไม่เกิน 70

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

หมายเหตุ : <sup>1)</sup> ค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาคตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011  
ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017  
< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า  
Detection limit ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด 50 mg/L ไนเตรท เท่ากับ 0.1 mg/L โซยาไนต์ เท่ากับ 0.004 µg/L



## 1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

### (1) คุณภาพอากาศ

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในปี 2564-2567 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน 2568 ดังตารางที่ 1.6-1 และรูปที่ 1.6-1 พบว่า ผลการตรวจวัดที่ผ่านมาของทั้ง 2 สถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

### (2) ระดับเสียง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดระดับเสียงในปี 2564-2567 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน 2568 ดังตารางที่ 1.6-2 และรูปที่ 1.6-2 พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดที่ผ่านมาของทั้ง 3 สถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

### (3) คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการรวบรวมผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในปี 2564-2567 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวิเคราะห์ในปัจจุบัน 2568 ดังตารางที่ 1.6-3 และรูปที่ 1.6-3 พบว่าคุณภาพน้ำโดยส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภท 3 ยกเว้นในปี 2563 ค่าออกซิเจนละลายมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

### (4) คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการรวบรวมผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ในปี 2564-2567 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวิเคราะห์ในปัจจุบัน 2568 ดังตารางที่ 1.6-4 และรูปที่ 1.6-4 พบว่าคุณภาพน้ำส่วนใหญ่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข ยกเว้น ในปี 2567 พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี  
2564-2568

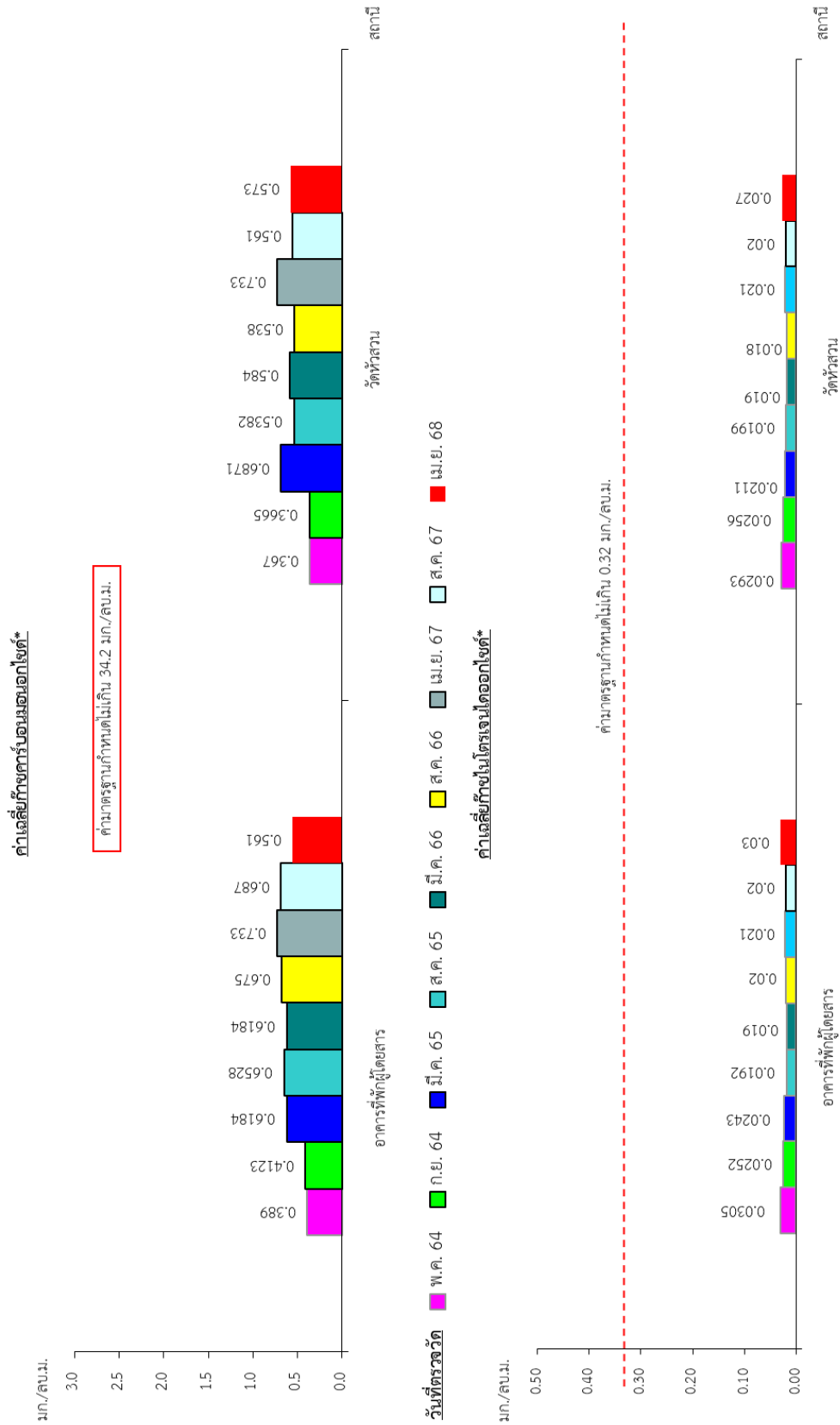
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ * (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ ** (มก./ลบ.ม.)
บริเวณอาคาร ที่พักผู้โดยสาร	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.3894	0.0305
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.4123	0.0252
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.6184	0.0243
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.6528	0.0192
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.6184	0.0190
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.675	0.020
	เม.ย. 67 <sup>1/</sup>	0.733	0.021
	ส.ค. 67 <sup>1/</sup>	0.687	0.020
	เม.ย 68 <sup>2/</sup>	0.561	0.030
วัดหัวสวน	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	0.3665	0.0293
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	0.3665	0.0256
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.6871	0.0211
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	0.5382	0.0199
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.5840	0.0190
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	0.538	0.018
	เม.ย. 67 <sup>1/</sup>	0.733	0.021
	ส.ค. 67 <sup>1/</sup>	0.561	0.020
	เม.ย 68 <sup>2/</sup>	0.573	0.027
ค่ามาตรฐาน		34.2	0.32

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ดรง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2567)

<sup>2/</sup>ตรวจวัด โดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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

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



ที่มา : กรมทำอากาศยาน (2565) และบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

รูปที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
บ้านพักเจ้าหน้าที่ ทำอากาศยาน	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	57.3	48.6	92.6
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	50.4	41.1	90.3
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	53.2	46.5	89.1
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	49.0	42.8	80.2
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	50.9	44.2	77.4
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	53.2	41.3	95.5
	เม.ย. 67 <sup>1/</sup>	53.3	46.9	84.6
	ส.ค. 67 <sup>1/</sup>	53.0	44.3	88.1
	เม.ย 68 <sup>2/</sup>	54.3	45.5	79.1
วัดหัวสวน	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	54.0	44.4	93.9
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	42.5	35.4	89.9
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	58.6	50.1	90.2
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	51.5	43.1	77.6
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	46.8	40.1	71.2
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	50.8	42.4	80.6
	เม.ย. 67 <sup>1/</sup>	55.8	46.9	86.0
	ส.ค. 67 <sup>1/</sup>	48	39.9	87.2
	เม.ย 68 <sup>2/</sup>	54.3	39.8	82.5

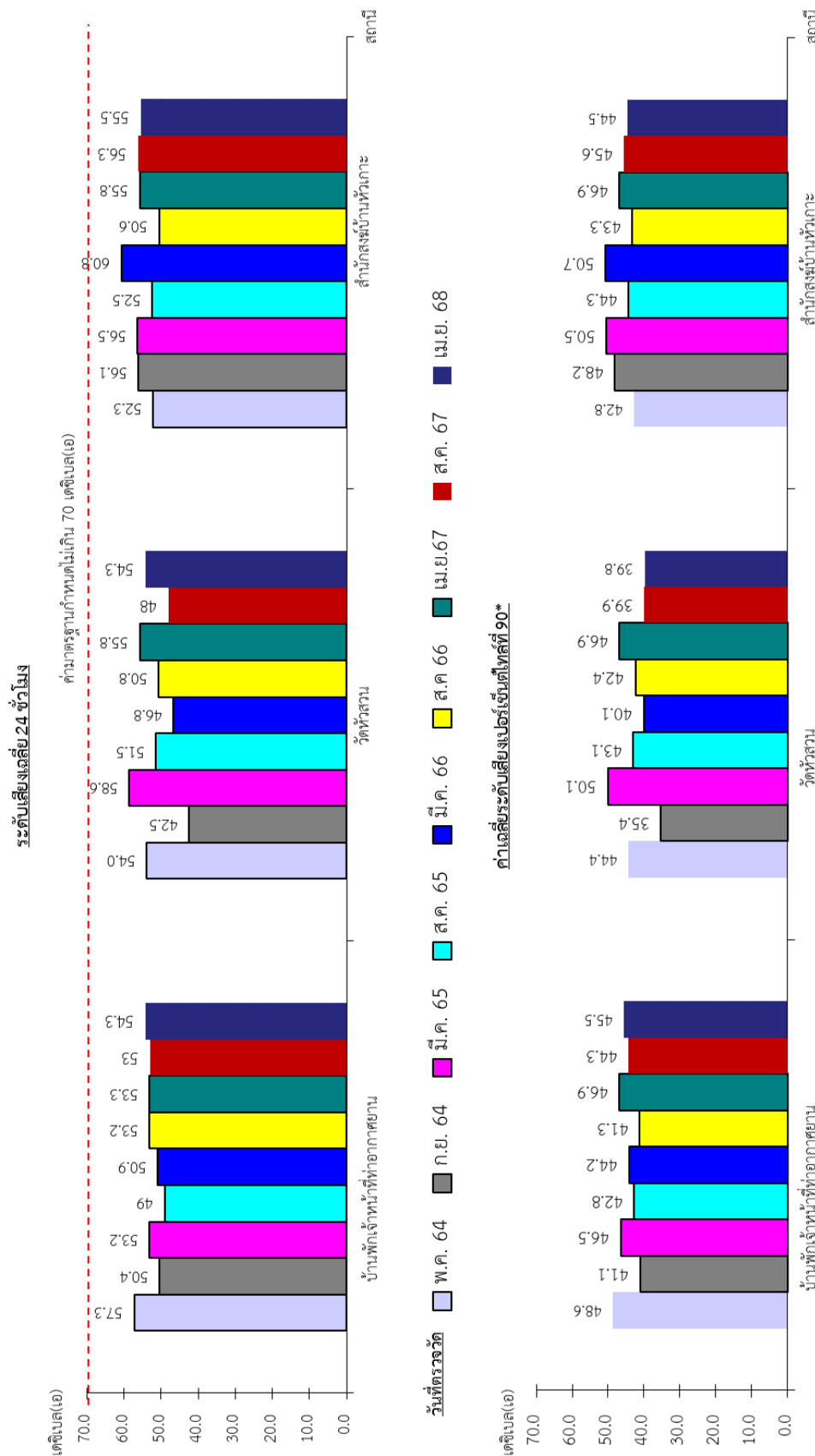
ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	52.3	42.8	89.7
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	56.1	48.2	96.9
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	56.5	50.5	98.3
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	52.5	44.3	87.2
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	60.8	50.7	89.4
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	50.6	43.3	78.4
	เม.ย. 67 <sup>1/</sup>	55.8	46.9	86.0
	ส.ค. 67 <sup>1/</sup>	56.3	45.6	87.5
	เม.ย 68 <sup>2/</sup>	55.5	44.5	88.2
ค่ามาตรฐาน *		70	-	115

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ดั้ง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2567)

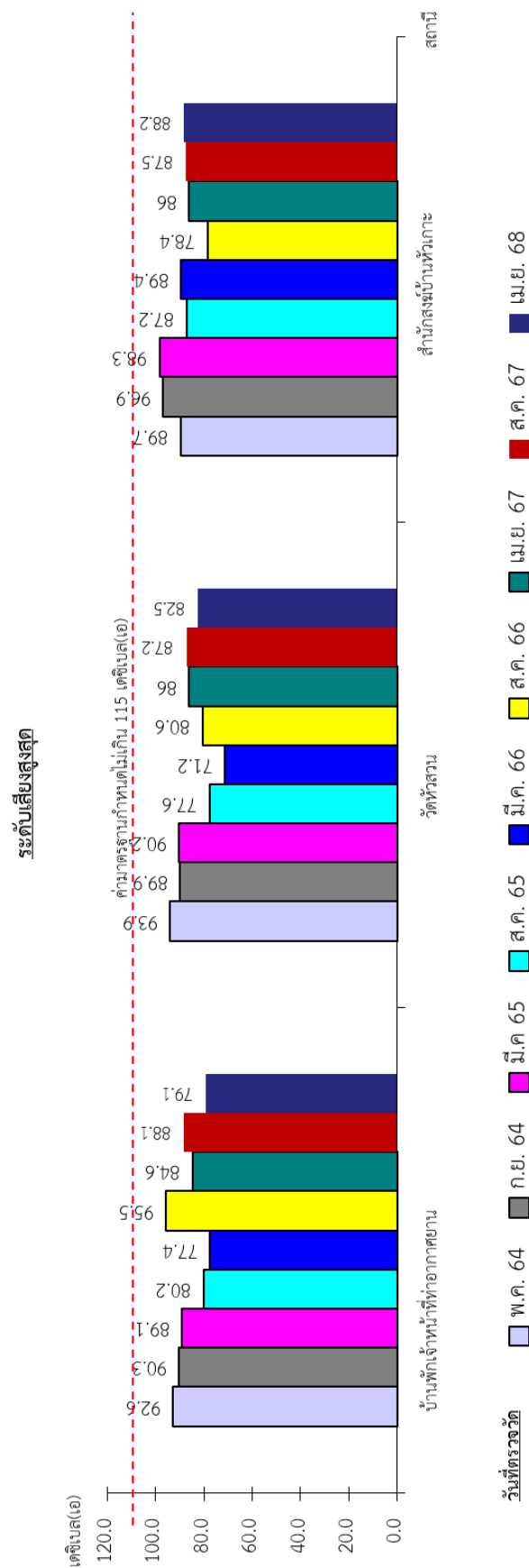
<sup>2/</sup>ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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



รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568





รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 (ต่อ)

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวิเคราะห์						
		ความเป็น กรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองห้วยเตยก่อนไหลผ่านจุด ปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	พ.ค.64 <sup>1/</sup>	6.1	7.0	1.6	2.1	12	<1	130
	ก.ย. 64 <sup>1//</sup>	6.7	6.6	1.9	4.5	79	-	280
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	6.6	5.4	2	2.2	12	-	480
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	6.7	7.1	1.8	<0.1	19	-	1,600
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.1	5.8	2.6	2.6	29	-	920
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	8.0	3.6	2.9	7.5	90	-	920
	เม.ย. 67 <sup>1/</sup>	8.1	4.6	1.9	1.7	>100	-	540
	ส.ค. 67 <sup>1/</sup>	6.0	1.9	3.9	3.6	38	-	1,600
	เม.ย 68 <sup>2/</sup>	7.4	2.4	3.8	3.2	23	-	920
คลองห้วยเตยหลังไหลผ่านจุด ปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	พ.ค.64 <sup>1/</sup>	6.4	4.5	0.2	130	52.9	1	0.06
	ก.ย. 64 <sup>1//</sup>	6.5	4.4	3.9	1.6	<5	-	180
	มี.ค. 65 <sup>1/</sup>	6.9	5.5	1.9	3.7	28	-	480
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	6.6	7.6	1.2	<0.1	16	-	920
	มี.ค. 66 <sup>2/</sup>	6.9	5.6	2.8	2.8	37	-	1,600
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.4	5.4	1.7	1.2	12	-	540

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวิเคราะห์						
		ความเป็น กรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองห้วยเตยหลังไหลผ่านจุด ปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	เม.ย. 67 <sup>1/</sup>	7.7	4.8	1.5	1.0	>100	-	920
	ส.ค. 67 <sup>1/</sup>	6.5	5.4	2.0	3.3	46	-	540
	เม.ย. 68 <sup>2/</sup>	6.8	2.0	4.4	3.1	19	-	1,600
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	๘'	-	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≥6.0	≤1.5	≤5.0	-	-	≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≥4.0	≤2.0	≤5.0	-	-	≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≥2.0	≤4.0	≤5.0	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-	-

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ดั้ง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2567)

<sup>2/</sup>ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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

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

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

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

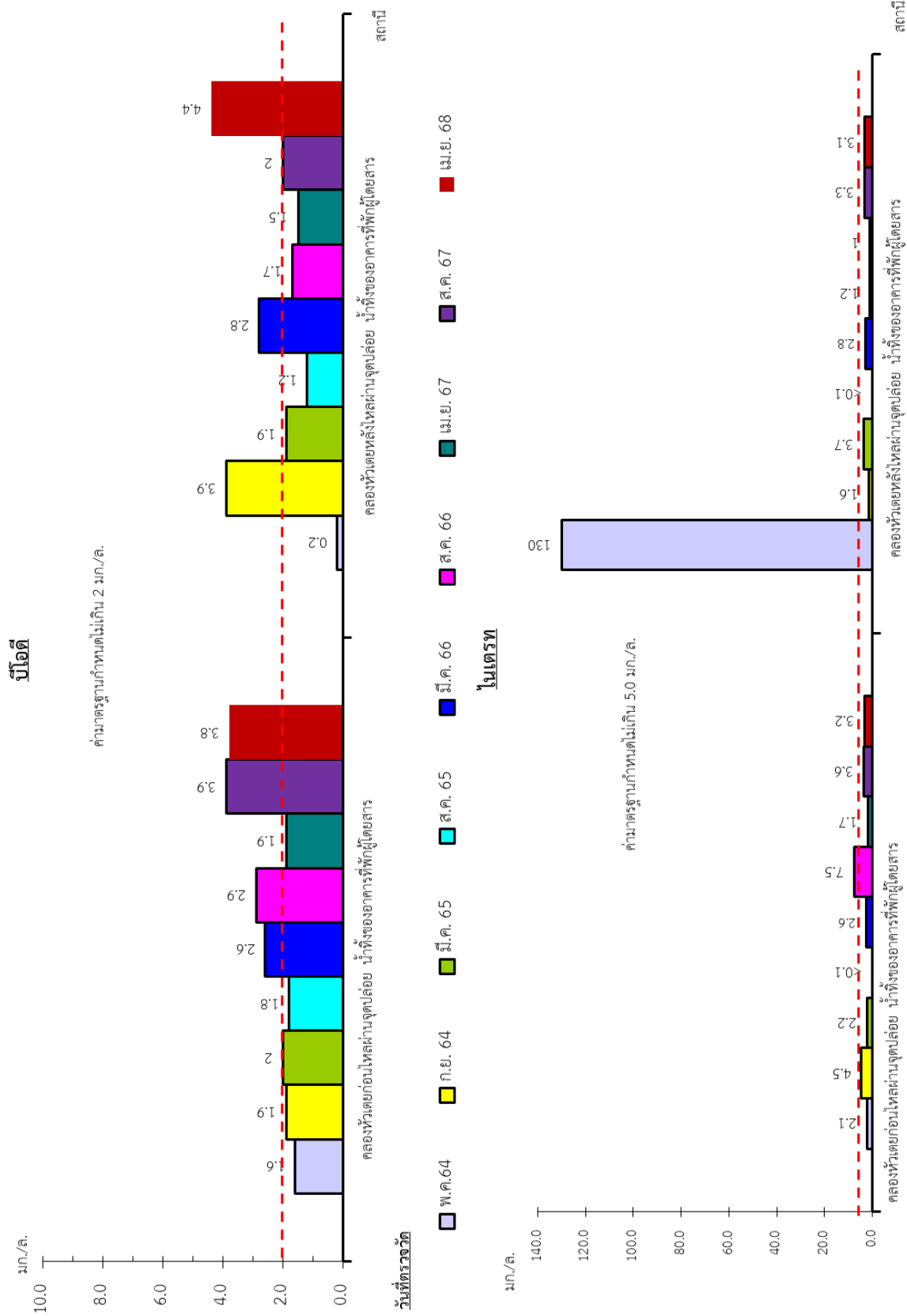
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

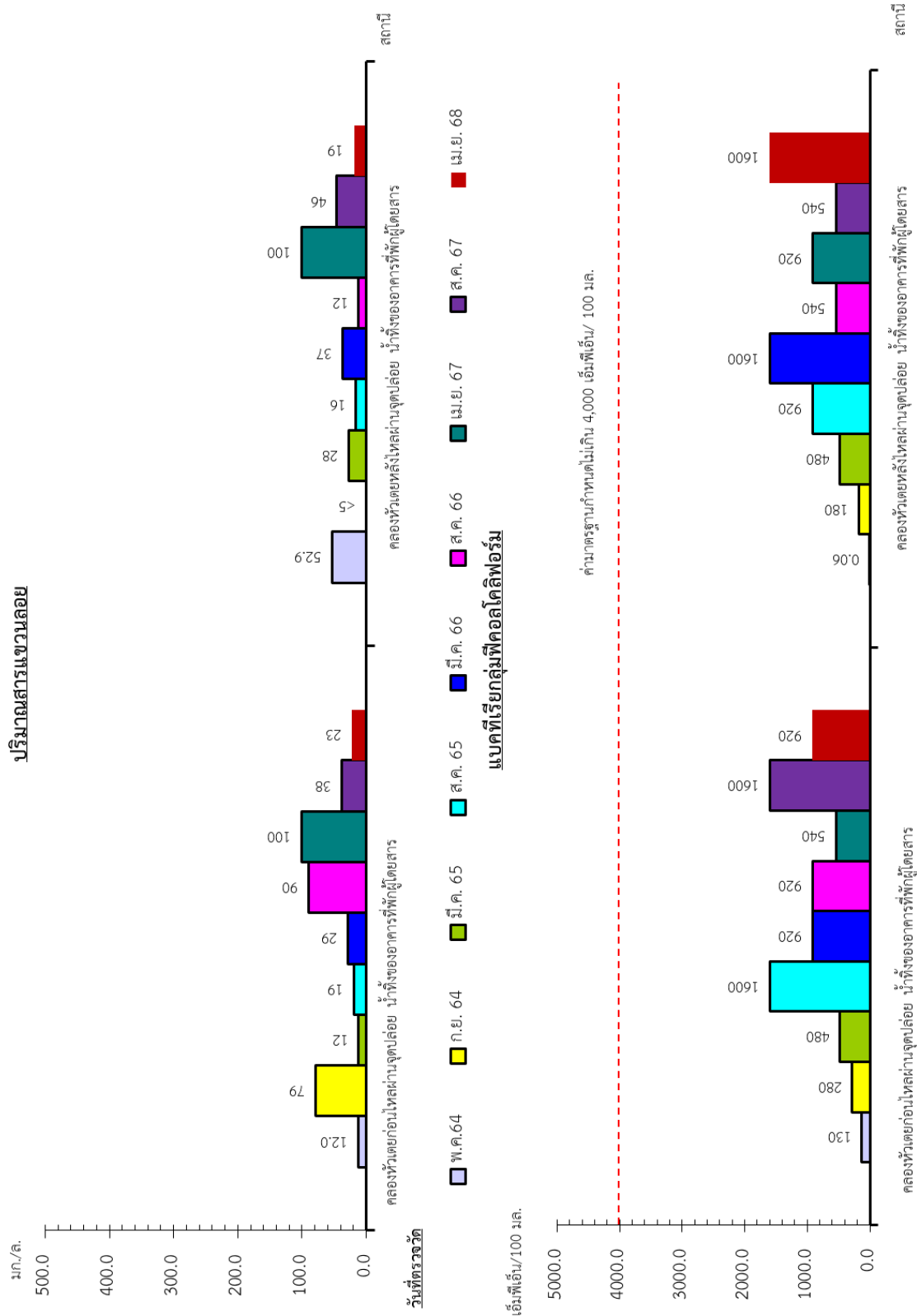
๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิมาตรฐานตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

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





รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 (ต่อ)



รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 (ต่อ)



ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568

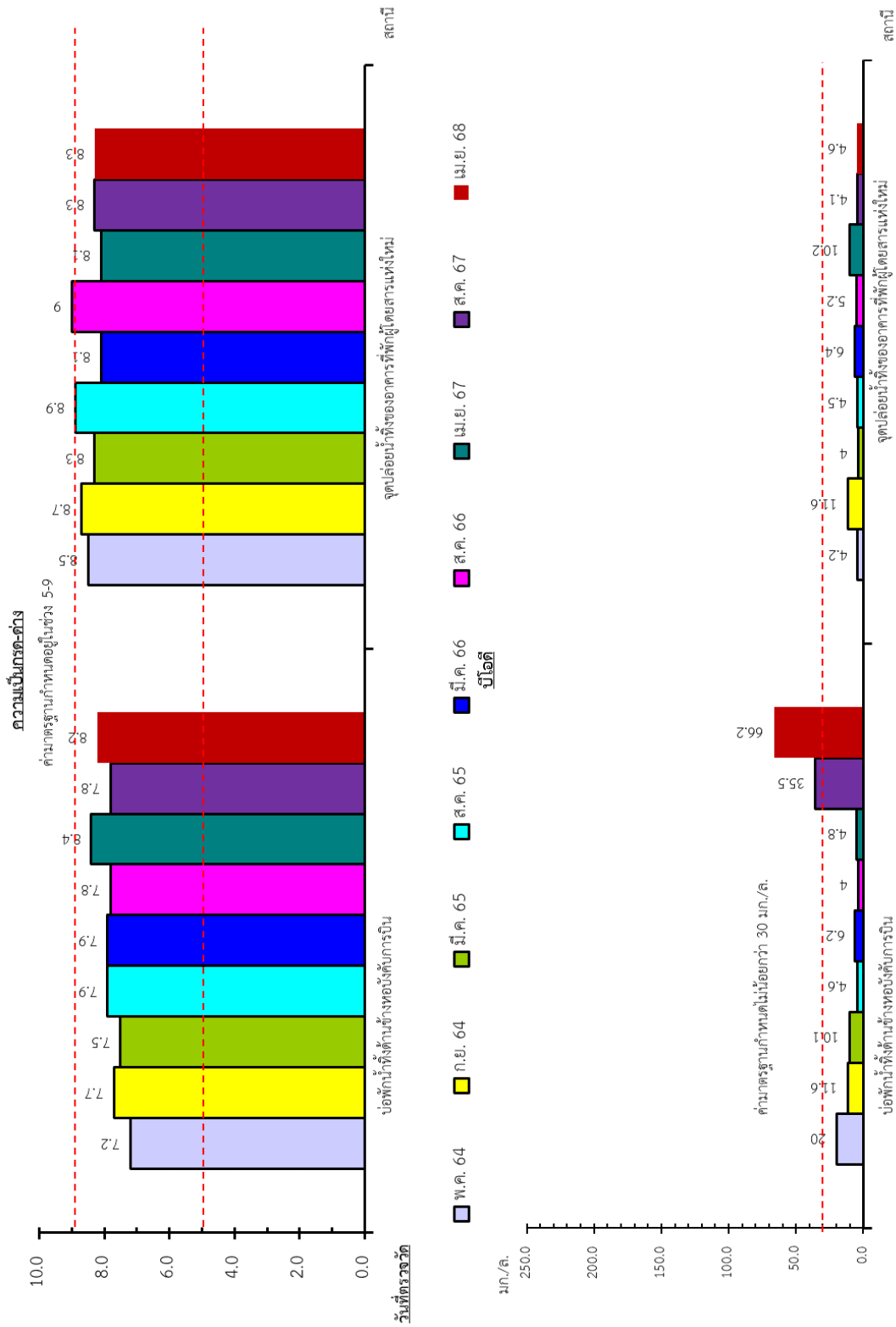
สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวิเคราะห์							
		ความเป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	สารที่ละลายได้ทั้งหมด (มก./ล.)	ตะกอนหนัก (มก./ล.)	ซิลิเฟด (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
บ่อพักน้ำทิ้ง ด้านข้างห้องบังคับการบิน	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	7.2	20	38	438	ND	0.58	29.68	2
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	7.7	11.6	5	184	0.05	1.17	<1	<0.1
	มี.ค. 65 <sup>1//</sup>	7.5	10.1	8	209	<0.1	0.08	0.45	<1
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	7.9	4.6	12	199	0.32	0.67	<1.0	<0.1
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.9	6.2	20	219	0.4	0.4	0.7	1
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	7.8	4.0	9	125	<0.1	0.07	0.50	<1
	เม.ย. 67 <sup>1/</sup>	8.4	4.8	12	213	0.2	0.73	16.10	1
	ส.ค. 67 <sup>1/</sup>	7.8	35.5	37	303	0.4	0.98	27.72	5
	เม.ย 68 <sup>2/</sup>	8.2	66.2	27	404	0.1	0.93	21.84	2
จุดปล่อยน้ำทิ้ง ของอาคารที่พักผู้โดยสาร แห่งใหม่	พ.ค. 64 <sup>1/</sup>	8.5	4.2	<5.0	<100	ND	0.11	0.56	<1
	ก.ย. 64 <sup>1/</sup>	8.7	11.6	<5.0	<100	0.11	0.98	ND	<0.1
	มี.ค. 65 <sup>1//</sup>	8.3	4	<5.0	101	<0.1	0.28	0.22	<1
	ส.ค. 65 <sup>1/</sup>	8.9	4.5	<5.0	125	0.25	0.45	<1.0	<0.1
	มี.ค. 66 <sup>1/</sup>	8.1	6.4	6.0	166	<0.1	0.6	0.62	<1
	ส.ค. 66 <sup>1/</sup>	9.0	5.2	<5.0	104	<0.1	0.07	0.73	<1
	เม.ย. 67 <sup>1/</sup>	8.1	10.2	6	166	0.5	0.47	29.68	<1
	ส.ค. 67 <sup>1/</sup>	8.3	4.1	5	147	0.1	0.19	0.39	<1
	เม.ย 68 <sup>2/</sup>	8.3	4.6	9	106	<0.1	0.27	1.12	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข *		5-9	≤30	≤40	≤500	≤0.5	≤1.00	≤35	≤20

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ครั้งที่ 2 สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2567)

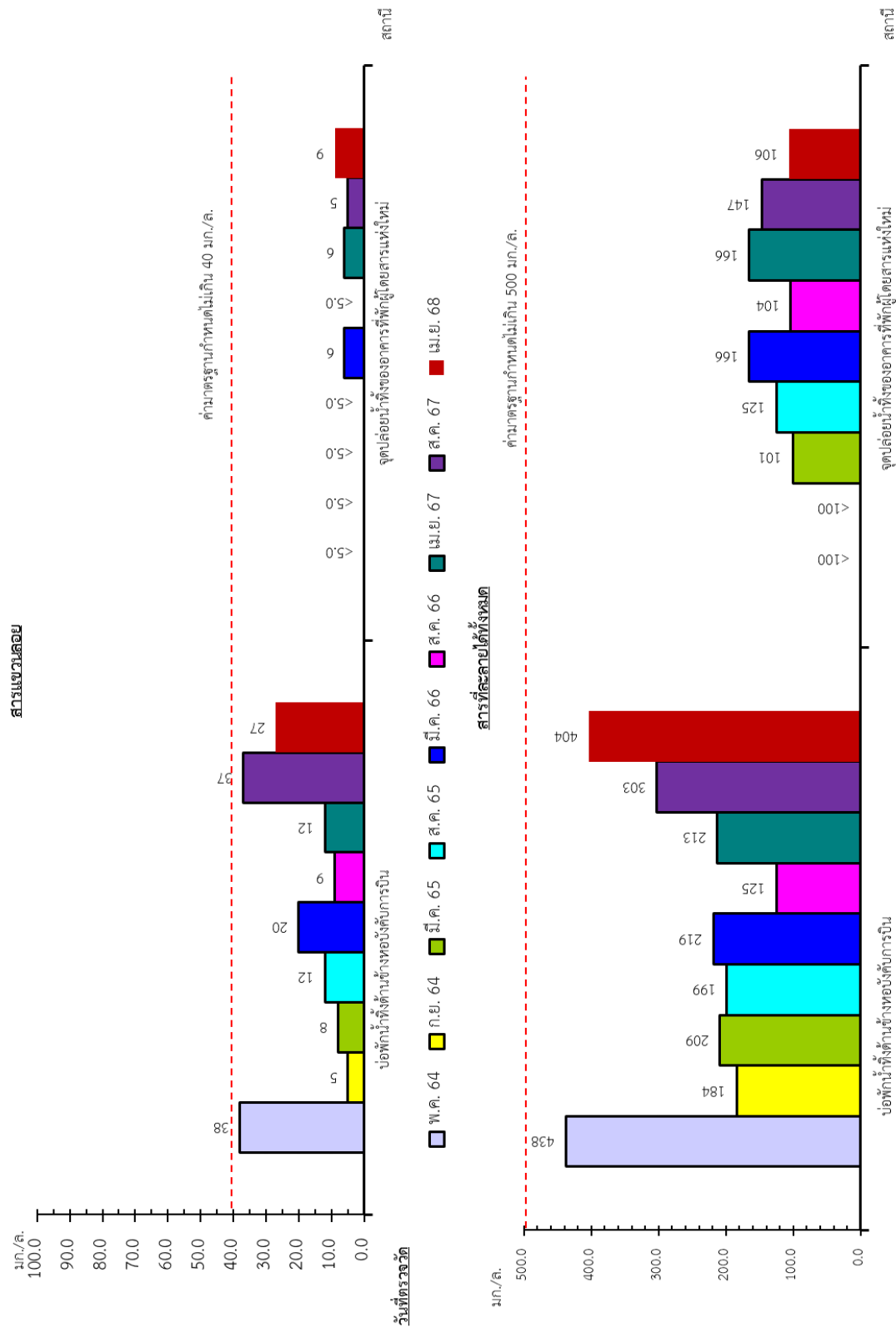
<sup>2/</sup>ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

หมายเหตุ : \* ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2567 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 141 ตอนที่ 233 ง วันที่ 27 สิงหาคม 2567 (ประเภท ข)

ND หมายถึง ตรวจไม่พบ ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

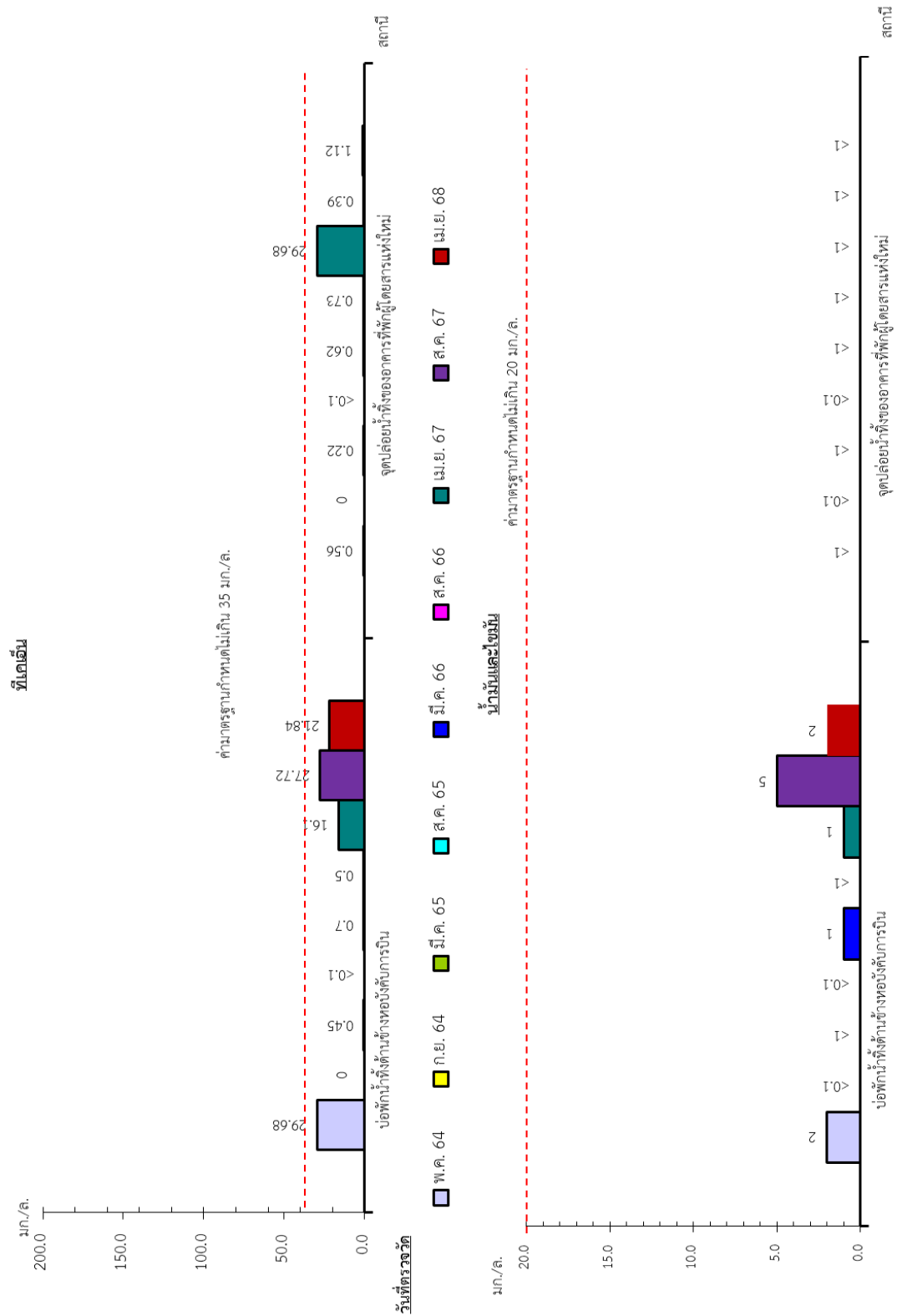


รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568



รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 (ต่อ)





รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2564-2568 (ต่อ)

## 1.7 การประเมินผลกระทบด้านเสียง

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2568 ที่ปรึกษาจะดำเนินการโดยใช้วิธีการประเมินค่าระดับเสียง (NEF) จากอากาศยานโดยแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour) โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1.7.1 แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง

#### 1) การทำนายค่าระดับเสียง (NEF)

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

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

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

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

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

โดย	$I$	=	จำนวนเครื่องบินแต่ละประเภท
	$J$	=	จำนวนเส้นทางการบินทั้งหมด

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

ค่า NEF	ผลกระทบ
> 40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของ Airport Hotel 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

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

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

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

เหตุผลของการเลือกใช้ค่า NEF ประกอบในการศึกษา มีดังนี้

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

## 2) เครื่องมือในการการจัดทำแผนที่เส้นเสียง

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) และนำเสนอในรูปแบบของหน่วยการประเมินผลกระทบที่กำหนดเป็นมาตรฐาน คือ Noise Exposure Forecast (NEF) คำนวณได้จาก Effective Perceived Noise Decibel (EPN db) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงอากาศยานแต่ละประเภท

## 3) การประเมินผลกระทบด้านเสียง

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

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

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

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

หมายเหตุ: (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง



## 1.7.2 การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

### 1) การใช้หัวทางวิ่ง

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

### 2) เส้นทางการบินขึ้น-ลง (Track)

ทิศทางการบินขึ้น-ลง ของอากาศยาน จากข้อมูลสถิติการขึ้นลงของอากาศยานภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงเดือนมิถุนายน 2567-พฤษภาคม 2568 ดังนี้

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

### 3) ช่วงเวลาที่ทำการบิน

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

### 4) สถิติการให้บริการของอากาศยาน

สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของอากาศยานในช่วงเดือนมิถุนายน 2567-พฤษภาคม 2568 ของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังตารางที่ 1.7.2-1

### 5) แหล่งกำเนิดเสียง

รวบรวมสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบิน ในช่วงเดือนมิถุนายน 2567-พฤษภาคม 2568 ของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในตารางที่ 1.7.2-2

จากสถิติเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ในช่วงเดือนมิถุนายน 2567-พฤษภาคม 2568 รวมทั้งสิ้นจำนวน 4,539 เที่ยวบิน โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2568 จำนวน 53 เที่ยวบิน อย่างไรก็ตามในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ AEDT ที่ปรึกษาใช้ชนิดของอากาศยาน และการคำนวณเที่ยวบินเฉลี่ย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7.2-2

ตารางที่ 1.7.2-1 สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีในช่วงเดือนมิถุนายน  
2567-พฤษภาคม 2568

เดือน	เที่ยวบิน (Movement)			ผู้โดยสาร (Passengers)		
	ขาเข้า	ขาออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม
มิถุนายน 2567	290	290	580	46,134	46,846	92,980
กรกฎาคม 2567	351	351	702	56,404	53,951	110,355
สิงหาคม 2567	377	377	754	58,099	62,652	120,751
กันยายน 2567	324	324	648	47,380	47,311	94,691
ตุลาคม 2567	384	384	768	56,376	57,743	114,119
พฤศจิกายน 2567	371	371	742	56,401	55,358	111,759
ธันวาคม 2567	422	422	844	66,840	56,403	123,243
มกราคม 2568	434	434	868	67,439	70,356	137,795
กุมภาพันธ์ 2568	386	386	772	61,870	63,463	125,333
มีนาคม 2568	400	400	800	64,222	64,550	128,772
เมษายน 2568	427	427	854	62,398	65,021	127,419
พฤษภาคม 2568	389	389	778	56,451	60,392	116,843
<b>รวม</b>	<b>4,555</b>	<b>4,555</b>	<b>9,110</b>	<b>700,014</b>	<b>704,046</b>	<b>1,404,060</b>
<b>เฉลี่ยต่อเดือน</b>	<b>380</b>	<b>380</b>	<b>759</b>	<b>58,335</b>	<b>58,671</b>	<b>117,005</b>

ที่มา : www.airports.go.th, เดือนมิถุนายน 2568

หมายเหตุ : เฉพาะเที่ยวบินพาณิชย์

ตารางที่ 1.7.2-2 ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ชนิดอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเดือนมิ.ย. 67 - พ.ค. 68 (เที่ยว)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ในช่วงเดือนมิ.ย. 67 - พ.ค. 68 (เที่ยว/วัน)
Airbus 320	2,584	7
Airbus 321	315	1
Boeing 737-800	1,376	4
Boeing 737-900	264	1
<b>รวม</b>	<b>4,539</b>	<b>13</b>

ที่มา : ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี, มิถุนายน 2568

หมายเหตุ : ข้อมูลเจ้าแบบจำลองใช้เฉพาะอากาศยานพาณิชย์ ผีบิน ผ่นหลวง และเฮลิคอปเตอร์ ไม่รวมอากาศยานที่ใช้ทางการทหาร  
จำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2568 จำนวน 53 เที่ยวบิน

## 6) ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน

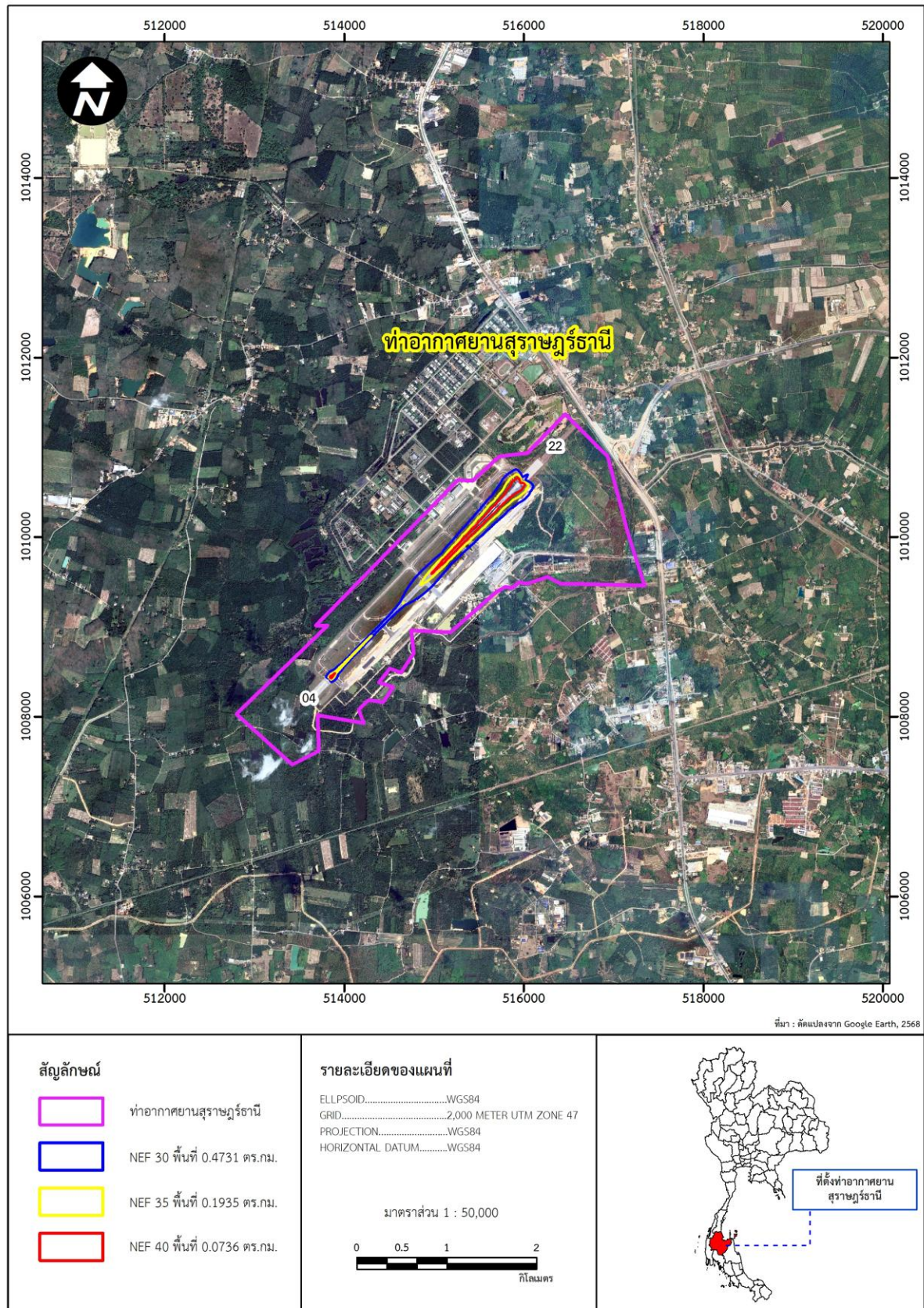
จากการประเมินเสียงจากอากาศยานเฉลี่ยในช่วงเดือนมิถุนายน 2567-พฤษภาคม 2568 พบว่า ระดับเสียง (NEF) 30-40 ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน ดังรูปที่ 1.7.2-1 รายละเอียดดังนี้

**แนวเส้น NEF 30** ครอบคลุมพื้นที่ 0.4731 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

**แนวเส้น NEF 35** ครอบคลุมพื้นที่ 0.1935 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

**แนวเส้น NEF 40** ครอบคลุมพื้นที่ 0.0736 ตร.กม. โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

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



รูปที่ 1.7.2-1 ระดับเสียง (NEF) ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี  
ในช่วงเดือนมิถุนายน 2567-พฤษภาคม 2568

## 1.8 การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ตามขอบเขตข้อกำหนดสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2568 โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1.8.1 วิธีการศึกษา

#### 1) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น เพื่อจำแนกสภาพถิ่นที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร แหล่งหลบภัย ของนกในบริเวณท่าอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลจากรายงาน เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

#### 2) วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ภายในท่าอากาศยาน และพื้นที่เขตปฏิบัติการทางการบิน และมีรายละเอียด วิธีการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

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

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

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

**ส่วนการสำรวจโดยอ้อม** ด้วยการสอบถามเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานโดยเฉพาะผู้ดูแลท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ดับเพลิงที่มีความคุ้นเคยต่อการพบเห็น และขับไล่ นก และสัตว์อื่น ซึ่งใช้เป็นข้อมูลเสริมของชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการสำรวจโดยตรง

### 3) การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล

(1) การจำแนกชนิดนก และสัตว์อื่นๆ และการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธานใช้เอกสารเกี่ยวข้องกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

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

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

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

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 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) เป็นชนิดสัตว์ป่าที่คุ้มครองไว้มิให้มียาจำนวนลดน้อยลง



- **สัตว์ป่าควบคุม (controlled species)** คือสัตว์ป่าที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายว่าด้วยการค้า ระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต้องมีมาตรการควบคุมที่เหมาะสม
  - **สัตว์ป่าอันตราย (dangerous species)** คือสัตว์ป่าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายหรือเป็นพิษต่อมนุษย์ หรือสัตว์ป่าอื่น หรือมีผลคุกคามให้สัตว์ป่า พืชป่า สิ่งแวดล้อม หรือระบบนิเวศ เปลี่ยนแปลงเสียหายอย่างรวดเร็ว หรือเป็นพาหะนำโรคหรือแมลงศัตรูพืช
- สำหรับสัตว์ป่านชนิดอื่นๆ ที่อยู่นอกเกณฑ์นี้เป็นสัตว์ป่าไม่ได้รับการคุ้มครอง (Non-protected animal) ซึ่งเป็นชนิดสัตว์ป่าที่เพาะเลี้ยงในเชิงพาณิชย์ หรือเป็นสัตว์ป่าที่ยังมีประชากรมากในสภาพธรรมชาติ หรือเป็นสัตว์ป่าที่ก่อความเสียหายต่อเศรษฐกิจ
- **สถานภาพด้านการอนุรักษ์** คือ สัตว์ป่าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2560 ได้จัดแบ่งชนิดของสัตว์มีกระดูกสันหลังที่มีจำนวนประชากรลดน้อยลง และมีขอบเขตการแพร่กระจายแคบลงให้เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม (threatened animal) ที่สำคัญ จำแนกเป็น 3 ระดับตามความรุนแรงของการถูกคุกคามประกอบด้วย
    - ใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง (Critically endangered, Cr) หมายถึงสัตว์ป่าที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการสูญพันธุ์จากพื้นที่ธรรมชาติในขณะนี้
    - ใกล้สูญพันธุ์ (Endangered, En) หมายถึงสัตว์ป่าที่กำลังอยู่ในภาวะอันตรายที่ใกล้จะสูญพันธุ์ไปจากโลก หรือสูญพันธุ์ไปจากแหล่งที่มีการกระจายพันธุ์อยู่ ถ้าปัจจัยต่างๆที่เป็นสาเหตุให้เกิดการสูญพันธุ์ยังดำเนินต่อไป
    - มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable, Vu) สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์
    - ใกล้ถูกคุกคาม (Near threatened, Nt) หมายถึงสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มอาจถูกคุกคามในอนาคตอันใกล้ เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ยังไม่มีผลกระทบมาก
  - **การตรวจสอบการกระจายพันธุ์ และการอพยพย้ายถิ่นของนก** ใช้ จารุจินต์, กานต์ และวัชระ (2561) จำแนกการกระจายพันธุ์รวมทั้งการอพยพย้ายถิ่นของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน ประกอบด้วย
    - นกประจำถิ่น (Resident) เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่น หรือพื้นที่ศึกษาตลอดทั้งปี
    - นกอพยพในช่วงฤดูหนาว (Winter visitor) เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วง ฤดูหนาวซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นภายในประเทศ บางชนิดย้ายถิ่นเพื่อเข้ามาหากินจากต่างประเทศในช่วงฤดูหนาวราวเดือนกันยายนถึงตุลาคม และในราวเดือนเมษายน-พฤษภาคม
    - นกอพยพผ่าน (Passage migrant) เป็นนกกลุ่มเดียวกันกับนกอพยพซึ่งมีการย้ายถิ่นในช่วงฤดูหนาวของทุกปีแต่หยุดแวะพักหาอาหารในประเทศไทยเพียงช่วงระยะเวลาในช่วงสั้นๆ
    - นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่ (Breeding visitor) เป็นชนิดนกที่อพยพโยกย้ายถิ่นเพื่อผสมพันธุ์สร้างรังวางไข่ในช่วงฤดูร้อนถึงฤดูฝน หรือปลายฤดูฝนต่อต้นฤดูหนาว

#### (4) ประเมินชนิดของนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

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

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

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

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

ตารางที่ 1.8.1-1 แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออากาศยาน

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

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

<sup>2/</sup> โอภาส ขอบเขตต์, 2543

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

○ ขนาดใหญ่มาก (Very large) ความยาวตั้งแต่ 91 เซนติเมตรขึ้นไป หรือขนาดใหญ่กว่า ห่าน 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) นกยางเปีย (*Egretta garzetta*; Little Egret) นกแขวก (*Nycticorax nycticorax*; Black-crowned Night-Heron)



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

○ **ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (Moderate medium)** ขนาดความยาว 31-45 เซนติเมตร 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 นกกระจอกตาล (*Passer flaveolus*; Plain-backed Sparrow) นกกระจาบบรรณดา (*Ploceus philippinus*; Baya Weaver) นกกระตีดัดตะโพกขาว (*Lonchura striata*; White-rumped Munia) นกกระตีดัดขี้หนู (*Lonchura punctulata*; Scaly-breasted Munia)

ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง (ตารางที่ 1.8.1-2)

ตารางที่ 1.8.1-2 ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง

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

จากการตารางอธิบายได้ว่า นกกระเต็นน้อยที่พบจากการสำรวจมีประชานน้อย และจากการวิเคราะห์พบว่ามีความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการขนอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่นกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรืออาจไม่เกิดความเสียหายเลย จึงสรุปได้ว่านกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสาขาวจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่าอยู่ในระดับต่ำมีโอกาสในการขนน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมากก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

## 1.8.2 ผลการศึกษา

การศึกษาสำรวจภาคสนาม ได้ดำเนินการไปในเดือนเมษายน 2568 โดยได้ศึกษาในพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน มีรายละเอียด ดังนี้

### 1) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

จากการสำรวจภาคสนามของที่ปรึกษาในช่วงเดือนเมษายน 2568 สภาพพื้นที่ของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นท่าอากาศยาน มีลักษณะที่หลากหลาย ทั้งเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติ ป่าละเมาะ สวนยางพารา และสวนปาล์มน้ำมัน ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีได้รับการดูแลจากสองหน่วยงาน ประกอบด้วยกองทัพอากาศ (กองบิน 7 สุราษฎร์ธานี) ซึ่งมีพื้นที่ดูแลทางด้านทิศเหนือของแนวทางวิ่ง ส่วนพื้นที่ตามทางวิ่งและทางขับอยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตามในเขตท่าอากาศยานยังคงมีพื้นที่รกร้างมีชนิดพันธุ์ไม้ที่พบมีทั้งไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้ล้มลุก หญ้า และเถาวัลย์ สำหรับในบริเวณเขตพื้นที่การบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งในระยะ 50 เมตร เป็นพื้นที่ปลูกหญ้าเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง จึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดออกไปจากพื้นที่ปลูกหญ้าข้างทางวิ่ง ในบางพื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งไว้ตามธรรมชาติจนมีลักษณะเป็นป่าไม้ และบริเวณรอบๆ ท่าอากาศยานที่ห่างออกไป ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ในการทำสวนปาล์มน้ำมัน (*Elaeis guineensis* Jacq.s) และสวนยางพารา (*Hevea brasiliensis* Mull-Arg) จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบินและพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานรัศมี 5 กิโลเมตร พบพืชพรรณต่างๆ ไม่น้อยกว่า 60 ชนิด ไม้ยืนต้นที่พบ เช่น พะยอม (*Shorea roxburghii* G. Don) ประดู่บ้าน (*Pterocarpus indicus* Willd) ชี้เหล็ก (*Senna siamea* (Lam.) Irwin & Barneby.) จิกน้ำ (*Barringtonia acutangula* (L.) Gaertn.) และกาสามปีก (*Vitex peduncularis* Wall. ex Schauer) เป็นต้น บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชในวงศ์หญ้า เช่น หญ้าคา (*Imperata cylindrica* Beauv.) หญ้าชันกาด (*Panicum repens* Linn.) และหญ้าจรจบ (*Pennisetum polystachyon* Schumach.) เป็นต้น นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ โดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน เช่น หมากเขียบ (*Ptychosperma macarthurii* Nichols.) ราชพฤกษ์ หรือคูน (*Cassia fistula* Linn.) อินทนิลน้ำ (*Lagerstroemia speciosa* Pers.) และตีนเป็ดหรือพญาสัตบรรณ (*Alstonia scholaris* R. Br.) เป็นต้น

### 2) ความหลากหลายของสัตว์ และนกบริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

จากการศึกษาสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมพื้นที่ท่าอากาศยาน และในเขตปฏิบัติการทางการบิน พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 56 ชนิด ประกอบด้วย นก (birds) 38 ชนิด (species) ใน 34 สกุล (genus) 26 วงศ์ (family) 9 อันดับ (order) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) 5 ชนิด ใน 4 สกุล 3 วงศ์ 2 อันดับ สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) 8 ชนิด ใน 7 สกุล 4 วงศ์ 1 อันดับ และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) 5 ชนิด ใน 5 สกุล 4 วงศ์ 1 อันดับ ในจำนวนนี้เป็นชนิดของสัตว์ป่าที่พบเห็นได้ทางตรงจำนวน 52 ชนิด และได้รับข้อมูลจากการสอบถามจำนวน 4 ชนิด หรือร้อยละ 92.86 และ 7.14 และสรุปในตารางที่ 1.8.2-1

ตารางที่ 1.8.2-1 จำนวนชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น จำแนกตามสกุล วงศ์ และ อันดับที่สำรวจพบทั้งทางตรงและทางอ้อม

ชั้นสัตว์ป่า	จำนวน			
	อันดับ	วงศ์	สกุล	ชนิด
นก (birds)	9	26	34	38
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal)	2	3	4	5
สัตว์เลื้อยคลาน (reptile)	1	4	7	8
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian)	1	4	5	5
รวม	13	37	50	56

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2568)

### 3) ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์บริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

สำหรับบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีกล่าวได้ว่ามีสัตว์ป่าอาศัยและหากินค่อนข้างน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งของท่าอากาศยานเต็มพื้นที่ และมีการควบคุมในเรื่องความปลอดภัยต่อการบิน จึงอาจทำให้สัตว์บางชนิดได้อาศัย และหากินอยู่ได้อย่างปลอดภัยตามพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา นอกเหนือจากพื้นที่ทำการบิน จากการวิเคราะห์ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์อื่นๆ ดังแสดงในตารางที่ 1.8.2-2

ตารางที่ 1.8.2-2 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละชั้นที่พบในพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามระดับความชุกชุม

ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิด			รวมทั้งสิ้น
	ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย	
นก (birds)	20	13	5	38
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal)	1	3	1	5
สัตว์เลื้อยคลาน (reptile)	3	1	4	8
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian)	2	2	1	5
รวม	26	19	11	56

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2568)

(1) นก (birds) จำนวน 38 ชนิด โดยส่วนใหญ่เป็นนกที่พบได้ในบริเวณพื้นที่ทั่วไปโดยเฉพาะชนิดนกที่หากินแมลง เมล็ดหญ้า ตามพื้นที่เปิดโล่ง นกที่อาศัยและหากินอยู่เฉพาะแต่ภายใต้เรือนยอดของต้นไม้มีเพียงไม่กี่ชนิด จากการวิเคราะห์ความชุกชุมของนกที่พบเห็นในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพบว่า มีนก 20 ชนิดที่มีปริมาณความชุกชุมมากพบเห็นได้บ่อยครั้งจากการสำรวจ ตัวอย่างเช่น นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) Oriental Praticole นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*) Red-wattled Lapwing นกพิราบป่า (*Columba livia*) Rock Pigeon และนกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*) Greater Coucal เป็นต้น นกที่มีระดับความชุกชุมปานกลาง 13 ชนิด ตัวอย่างเช่น นกยางเปีย (*Egretta garzetta*) Little Egret นกยางคาว (Bubulcus ibis) Cattle Egret นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*) Asian Openbill และนกกวัก (*Amaurornis phoenicurus*) White-breasted Waterhen เป็นต้น และนกที่มีระดับความชุกชุมน้อยจำนวน 5 ชนิด ตัวอย่างเช่น นกยางโทนน้อย (*Mesophoyx intermedia*) Intermediate Egret เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) Brahminy Kite นกกาเหว่า (*Eudynamis scolopacea*) Common Koel และนกปรอดหน้าवल (*Pycnonotus goiavier*) Yellow-vented Bulbul เป็นต้น

(2) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนั้นจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่ามีสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่มีปริมาณความชุกชุมมาก 1 ชนิด ได้แก่ หนูท้องขาว (*Rattus rattus*) Roof Rat สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่มีปริมาณความชุกชุมปานกลาง 3 ชนิด ได้แก่ กระแตไต่ (*Tupaia gils*) Southern Treeshrew กระรอกปลายหางดำ (*Callosciurus caniceps*) Grey-bellied Squirrel และหนูหริ่งบ้าน (*Mus musculus*) House Mouse และที่เหลือ 1 ชนิดมีความชุกชุมน้อย ได้แก่ กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysoni*) Variable Squirrel

(3) สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) จำนวน 8 ชนิด จากการสำรวจพบว่ามีกลุ่มของสัตว์เลื้อยคลานชนิดที่มีปริมาณความชุกชุมมาก 3 ชนิดคือ จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) Common Hose Gecko กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) Red-headed Lizard และจิ้งเหลนบ้าน (*Mabuya multifasciata*) Malayan Sun Skink และที่มีระดับความชุกชุมปานกลางมี 1 ชนิด คือ กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) Forest Lizard ที่เหลือ 4 ชนิดมีระดับความชุกชุมน้อยหรือพบเห็นได้ไม่บ่อยครั้ง ได้แก่ จิ้งจกหางแบน (*Cosymbotus platyurus*) Flat-tailed Gecko งูทางมะพร้าวลายขีด (*Elaphe radiata*) Copperheaded Racer งูสิงบ้าน (*Ptyas korros*) Indo-chinese Rat Snake และงูเขียวดอกหมาก (*Chrysopelea ornata*) Ornated Tree Snake

(4) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) จำนวน 5 ชนิด สัตว์ป่าในขั้นนี้จากการสำรวจในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานกล่าวได้ว่าพบเห็นได้น้อยทั้งจำนวนชนิด และจำนวนประชากร เนื่องจากช่วงสำรวจเป็นช่วงฤดูแล้งที่พบเห็นทั้งหมดอาศัยอยู่ตามบริเวณอาคารสำนักงาน บริเวณแหล่งน้ำที่มีอยู่ ซึ่งในจำนวน 5 ชนิดนี้ เป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีระดับความชุกชุมมาก 2 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*) Common Black-spined Toad และอึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) Common Burrowing Frog เป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีระดับความชุกชุมปานกลาง 2 ชนิด ได้แก่ กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) Marsh Frog และปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) Common Treefrog และที่เหลือ 1 ชนิดมีระดับความชุกชุมน้อยได้แก่ เขียดจิก (*Hylarana erythraea*) Paddy field Green Frog

#### 4) สถานภาพของนก และสัตว์บริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

สถานภาพของสัตว์ป่าที่ปรึกษาได้จำแนกสถานภาพของสัตว์ป่าที่พบจากการสำรวจออกเป็น 2 สถานภาพ คือ สถานภาพตามกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 และสถานภาพทางด้านอนุรักษ์ โดยพิจารณาจากระดับการลดลงของจำนวนประชากรเนื่องจากการถูกคุกคาม โดยใช้เกณฑ์ในการพิจารณาของสำนักงานนโยบายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2560 ดังนี้

(1) นก (birds) ไม่พบว่ามีนกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน แต่โดยส่วนใหญ่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง 38 ชนิด ตัวอย่างเช่น นกเขาไฟ (*Streptopelia tranquebarica*) นกปรอดหน้าขาว (*Pycnonotus goiavier*) และนกกระเจี๊ยบสีเรียบ (*Prinia inornata*) เป็นต้น และไม่พบว่ามีนกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามและรวมทั้งสถานใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(2) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) ไม่พบว่าสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมชนิดใดถูกจัดให้มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนรวมทั้งสัตว์ป่าคุ้มครอง และนอกจากนี้ไม่พบว่าสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมชนิดใดที่อยู่ในสภาพที่ถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(3) สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) ไม่พบว่ามีสัตว์เลื้อยคลานชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน แต่มี 4 ชนิด ที่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง ได้แก่ กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) Forest Lizard กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) Red-headed Lizard งูสิงบ้าน (*Ptyas korros*) Indo-chinese Rat Snake และงูทางมะพร้าวลายขีด (*Elaphe radiata*) Copperheaded Racer และไม่พบว่ามีสัตว์เลื้อยคลานชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(4) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) ไม่พบว่ามีสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน และสัตว์ป่าคุ้มครอง และไม่พบว่ามีสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามรวมทั้งชนิดที่ถูกระบุให้เป็นสัตว์ป่าที่ใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

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

ตารางที่ 1.8.2-3 จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพปัจจุบันตามกฎหมาย

ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิด					รวมทั้งสิ้น (ชนิด)
	Re	Pr	Np	Cn	Da	
นก (birds)	0	38	0	0	0	38
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal)	0	0	5	0	0	5
สัตว์เลื้อยคลาน (reptile)	0	4	4	0	0	8
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian)	0	0	5	0	0	5
รวม	0	42	14	0	0	56

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2568)

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

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

Np (Non-protected species) สัตว์ป่าที่ไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย

Cn (Controlled species) สัตว์ป่าควบคุม สัตว์ป่าที่ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยการค้า ระหว่างประเทศซึ่งชนิด สัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต้องมีมาตรการควบคุมที่เหมาะสม

Da (Dangerous species) สัตว์ป่าอันตราย สัตว์ป่าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายหรือเป็นพิษต่อมนุษย์หรือ สัตว์ป่าอื่น หรือมีผล คุกคามให้สัตว์ป่า พืชป่า สิ่งแวดล้อม หรือระบบนิเวศ เปลี่ยนแปลงเสียหาย อย่างรวดเร็ว หรือเป็นพาหะนำโรคหรือแมลงศัตรูพืช

ตารางที่ 1.8.2-4 จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพการอนุรักษ์

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2568)

หมายเหตุ : Vu : Vulnerable species สัตว์ป่าเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์

En : Endangered species สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

Cr : Critical Endangered species สัตว์ใกล้ต่อการสูญพันธุ์อย่างยิ่ง

Nt : Near threatened species สัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม

## 5) การกระจายพันธุ์ และการอพยพย้ายถิ่นของนก

นกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 38 ชนิด สามารถจำแนกการกระจายพันธุ์รวมทั้งการอพยพย้ายถิ่นของนกได้เป็น 3 กลุ่มด้วยกัน ประกอบด้วย

(1) **นกประจำถิ่น (Resident)** เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่น หรือพื้นที่ศึกษาตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น 34 ชนิด ได้แก่ อีกา (Corvus macrorhynchos) Large-billed Crow นกเอี้ยงสาริกา (Acridotheres tristis) Common Myna นกปรอดหน้าขาว (Pycnonotus goiavier) Yellow-vented Bulbul นกกระแตแต้แว๊ด (Vanellus indicus) Red-wattled Lapwing และนกกินปลีเหลือง (Nectarinia jugularis) Olive-backed Sunbird เป็นต้น

(2) **นกอพยพในช่วงฤดูหนาว (Winter visitor)** เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาวซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นภายในประเทศ บางชนิดย้ายถิ่นเพื่อเข้ามาหากินจากต่างประเทศ นกที่อพยพในช่วงฤดูหนาวมี 7 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยส่วนใหญ่เป็นนกในกลุ่มนกน้ำ (Waterfowl) ได้แก่ นกยางเปียว (Egretta garzetta) Little Egret นกยางกรอกพันธุ์จีน (Ardeola bacchus) Chinese Pond-Heron นกยางโทนน้อย (Mesophoyx intermedia) Intermediate Egret และนกยางควาย (Bubulcus ibis) Cattle Egret เป็นต้น อย่างไรก็ตามมีจำนวนหลายชนิดที่ใช้พื้นที่ศึกษาอาศัย และหากิน ค่อนข้างยาวนาน โดยเฉพาะตามแหล่งน้ำที่มีน้ำตลอดทั้งปี จนบางครั้งทำให้มองว่าเป็นนกประจำถิ่น ได้แก่ นกยางเปียว (Egretta garzetta) Little Egret นกยางกรอกพันธุ์จีน (Ardeola bacchus) Chinese Pond-Heron และนกยางควาย (Bubulcus ibis) Cattle Egret เป็นต้น

(3) **นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่ (Breeding visitor)** เป็นชนิดนกที่อพยพโยกย้ายถิ่นเพื่อผสมพันธุ์สร้างรังวางไข่ มี 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ (Glareola maldivarum) นกชนิดนี้พบได้ตามพื้นที่เปิดโล่งของพื้นที่สนามหญ้าของทางวิ่ง ทางขับ

## 6) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

จากการสำรวจภาคสนามในช่วงเดือนเมษายน 2568 ได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินขนอากาศ และก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน มีจำนวน 7 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

(1) **โอกาสในการชนนก (Potential of Strike)** ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความซุกซมของนก กรณีที่นกมีความซุกซมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความซุกซมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสในการชนนกลดลงหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่

1.8.2-5

**ตารางที่ 1.8.2-5 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด**

ชนิด	แนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
นกยางเป็ย ( <i>Egretta garzetta</i> )	-	X	-
นกยางควาย ( <i>Bubulcus ibis</i> )	-	X	-
นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )	-	X	-
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	-	X	-
นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	-	X	-
นกเขาใหญ่ ( <i>Streptopelia chinensis</i> )	-	X	-
นกกระปูดใหญ่ ( <i>Centropus sinensis</i> )	-	X	-

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2568)

(2) โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก แบ่งออกเป็น 5 ขนาด คือ ขนาดเล็กมาก (< 16 ซม.) ขนาดเล็ก (16-30 ซม.) ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (31-45 ซม.) ขนาดกลาง (46-60 ซม.) ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (61-75 ซม.) ขนาดใหญ่ (76-90 ซม.) และขนาดใหญ่มาก (>91 ซม.) โดยนกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมาก หรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย จากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.8.2-6

**ตารางที่ 1.8.2-6 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน**

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2568)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนกและการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชนนก สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังตารางที่ 1.8.2-7 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 1.8.2-7 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2568)

### (3) ผลการประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินระดับสูง 1 ชนิด ดังนี้
  - นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*)
- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินระดับปานกลาง 5 ชนิด ดังนี้
  - นกยางเป็ย (*Egretta garzetta*)
  - นกยางควาย (*Bubulcus ibis*)
  - นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*)
  - นกพิราบป่า (*Columba livia*)
  - นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*)
- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินระดับต่ำ 1 ชนิด ดังนี้
  - นกเขาใหญ่ (*Streptopelia chinensis*)



ภาคผนวก



## ภาคผนวก ก

---

หนังสือแจ้งผลการพิจารณาของสำนักงาน  
นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ  
สิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14638  
เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2539

ที่ วว 0804/ 75



สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม  
เลขที่จดหมาย 7 ถนนพญาไทที่ 6  
กรุงเทพฯ 10400

๖ มิ.ย. 2540  
กระทรวง-2539

เรื่อง ผลการพิจารณาของคณะกรรมการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน  
สุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ของกรมการนิคมพาณิชย์  
เรื่อง นิคมท่าอากาศยานพาณิชย์

- อ้างถึง 1. หนังสือกรมการนิคมพาณิชย์ ที่ ศค 0407/380 ลงวันที่ 17 มกราคม 2538  
2. หนังสือกรมการนิคมพาณิชย์ ที่ ศค 0407/38245 ลงวันที่ 4 กันยายน 2539

สิ่งที่ส่งมาด้วย มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ  
คุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี  
ของกรมการนิคมพาณิชย์

ตามที่หนังสืออ้างอิง 1 และ 2 กรมการนิคมพาณิชย์ เสนอเรื่องการพัฒนาท่าอากาศยาน  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเอกสารแนบมาของกรมการนิคมพาณิชย์โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน  
สุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดยบริษัท เช้าทิสต์  
เอช.ซี. เทคโนโลยี จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม มีอำนาจ ความและเอื้อค  
แห่งแล้วนั้น

สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า สำนักงานนโยบายและแผน  
สิ่งแวดล้อมได้ดำเนินการตามหน้าที่ของกรมการนิคมพาณิชย์ในการพัฒนาท่าอากาศยาน  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดยบริษัท เช้าทิสต์  
เอช.ซี. เทคโนโลยี จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม มีอำนาจ ความและเอื้อค  
แห่งแล้วนั้น

2/ กรมการนิคม.....

- 2 -

กรมการนิคมพาณิชย์ได้เสนอให้คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2539 แล้ว  
คณะกรรมการฯ มีมติเห็นชอบกับรายงานฯ โดยให้กรมการนิคมพาณิชย์ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน  
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จังหวัดสุราษฎร์ธานี  
ในสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายศักดิ์สิทธิ์ ตันเตง)  
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โทร. 2792792 2793703  
โทรสาร 2785469 2794765

ที่ความหวังอันเลวร้ายที่เต็มไปด้วยความโลภและกิเลสตัณหาที่เลวร้ายที่สุดนั้น คือการ  
ทำเอาทุกอย่างเข้าสู่ชีวิตนี้ จึงอยู่ในโลกาส่วนบน และมาคลอกลง ทำอย่างนี้โดยไม่ยอมและลงมือ  
ทำจนความโลภถึงขั้น

2. เมื่อสหภาพการค้ามาขอขยับขึ้นแสดงให้พนักงานดูแล้วมึนงง การทำงานจึงติดขัดต่อไป การทำงานจึงถูกชะงักงันไปเรื่อยๆ

4. กรมการขนส่งทางบก ต้องเสนอร่างประกาศปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณา อนุมัติ และสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามความในมาตรา 107 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

๕. วัตถุประสงค์ของงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการ แลกเปลี่ยนความรู้ทาง  
ปัจจัยทางสังคมกับองค์ความรู้ทางเทคโนโลยีการเกษตรของเกษตรกรในชนบท  
เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ทางเทคโนโลยีการเกษตร  
ทางด้านการส่งเสริมความรู้ทางเทคโนโลยีการเกษตรแก่เกษตรกรในชนบท

ชื่อแผน	มาตรการ	สถานที่	ระยะเวลา	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. แผนป้องกันและแก้ไขคุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>รวบรวมและบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ</li> <li>กำจัดสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีให้ถูกวิธี โดยให้เทศบาลลำเลียง ข้ามสู่สิ่งปฏิกูลอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>ก่อนการใช้อาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ให้กรมการขนส่งทางอากาศประสานงานกับ บริษัทผู้ผลิตถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่นำมาติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี เพื่อให้ระบบวิธีการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียแก่เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางอากาศ</li> <li>ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักพนักงาน ตลอดจนอาคารต่าง ๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม การใช้งานและการบำรุงรักษาที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีจะต้องปฏิบัติตามให้ระบบบำบัดน้ำเสียมีประสิทธิภาพที่สำคัญ มีดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ห้ามเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ลงในบ่อเกรอะ เช่น น้ำกรดหรือต่างเช่นนี้ เช่น น้ำยาล้างห้องน้ำเช่นนี้และคลอรีนเช่นนี้ เพราะจะทำให้ประสิทธิภาพการทำงานของบ่อเกรอะลดลง</li> <li>น้ำทิ้งสารอินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก เช่น พลาสติก ผ้าม่านใย นอกจากจะทำให้ส่วนเติมก่อนบำบัดแล้วยังอาจเกิดการอุดตันในท่อระบาย</li> <li>กรณีน้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงและขาดสามไม่ลง ให้ตรวจการระบายหรือประสิทธิภาพของบ่อซึม</li> <li>ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์บำบัดน้ำเสีย เช่น เครื่องเติมอากาศ เป็นประจำสม่ำเสมอ</li> <li>ระบบเติมอากาศควรเปิดอย่างต่อเนื่อง ห้ามหยุดการเดินนานเกินกว่า 6 ชั่วโมง</li> <li>ควรมีระบบไฟฟ้าสำรองฉุกเฉินสำหรับเครื่องเติมอากาศ</li> </ul> </li> <li>การดูแลรักษาทางระบายน้ำที่อยู่ภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี โดยเฉพาะจะต้องทำความสะอาดก่อนเข้าสู่ผู้โดยสาร</li> <li>ติดตั้งเครื่องกำจัดขยะและบดักไขมันเพื่อรองรับน้ำทิ้งจากบ้านพักพนักงาน โดยปริมาณบดักไขมันนี้ต้องการมากกว่า 2.0 ลบ.ม. จำนวน 4 บ่อ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทช.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ทช.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ทช.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ทช.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ทช.สุราษฎร์ธานี</li> </ul>	ต่อเนื่อง	อยู่ในงบปกติ	กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ชื่อแผน	มาตรการ	สถานที่	ระยะเวลา	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
2. แผนป้องกันและแก้ไขคุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ช่วงเวลากลางวัน กำหนดเครื่องปั้นพาดิษฐ์ขึ้น-ลง ไม่เกิน 4 เทียวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง โดยเป็นเครื่องปั้นชนิด B 747-400 จำนวน 3 เทียวบิน และ B 737-400 จำนวน 1 เทียวบิน</li> <li>ช่วงกลางคืน กำหนดให้เครื่องปั้นพาดิษฐ์ชนิด B 737-400 ขึ้น-ลง ไม่เกิน 2 เทียวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง</li> <li>ติดตามขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์และจอด</li> <li>ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่งในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัดในช่วงที่รถยนต์มาก จะส่งผลให้อิทธิพลที่ระบายจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทบ.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ทบ.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ลานจอดรถยนต์ ทบ.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ด้านหลังอาคารที่พักผู้โดยสาร ทบ.สุราษฎร์ธานี</li> </ul>	ต่อเนื่อง	งบจัดทำปี 2,000 บาท	กรมการขนส่งทางอากาศ
3. แผนป้องกันและแก้ไขเสียง	<ul style="list-style-type: none"> <li>หลีกเลี่ยงการบินในช่วงเวลากลางคืน</li> <li>พนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบินขณะเครื่องบินเข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยาน ต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง</li> <li>ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหรือตัวแทนแจ้งให้ประมุขหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดทราบเป็นระยะ โดยเฉพาะจังหวัดสุราษฎร์ธานีเพื่อรับทราบถึงข้อเสน NEF ที่เกิดขึ้นจากโครงการ</li> <li>ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ให้หน่วยงานประชาสัมพันธ์รับข้อร้องเรียนต่าง ๆ ที่อาจเกิดจากสนามบิน เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานแสดงข้อคิดเห็นร้องเรียนข้อขัดข้องต่าง ๆ โดยเฉพาะประเด็นผลกระทบด้านเสียง</li> <li>กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากท่าอากาศยาน ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทบ.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี</li> <li>ส่วนราชการจังหวัดสุราษฎร์ธานี</li> <li>ทบ.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ทบ.สุราษฎร์ธานี</li> </ul>	ต่อเนื่อง	งบปกติ	กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ชื่อแผน	มาตรการ	สถานที่	ระยะเวลา	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
4. แผนป้องกันและแก้ไขการใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรมการขนส่งทางอากาศประสานงานกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี กรมการผังเมือง เพื่อให้การปรับปรุงผังเมืองรวมพื้นที่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในแต่ละครั้งสอดคล้องกับลักษณะของเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและสภาพผลกระทบด้านเสียงที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของเครื่องบิน</li> <li>กรมการขนส่งทางอากาศแลกเปลี่ยนข้อมูลกับทางจังหวัดและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภทที่จะได้รับผลเสียจากโครงการหากอยู่ใกล้กับแนวเขตการขึ้น-ลงของเครื่องบิน โดยเฉพาะชุมชนหรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวด้านเสียง เช่น โรงพยาบาล และสถานศึกษา</li> <li>กรมการขนส่งทางอากาศประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เนื่องจากเป็นหน่วยงานเบื้องต้นเกี่ยวกับการอนุญาตด้านสิ่งปลูกสร้างและจะใกล้ชิดกับกิจกรรมต่าง ๆ ภายในชุมชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สำนักงานจังหวัดสุราษฎร์ธานี</li> <li>สำนักงานจังหวัดสุราษฎร์ธานี</li> <li>โยธาจังหวัด</li> <li>เทศบาลตำบลท่าข้าม</li> <li>อบค.บางเคียน</li> <li>อบค.บางมะเคือ</li> <li>อบค.น้ำรอบ</li> <li>อบค.หนองไทย</li> <li>อบค.หัวเตย</li> <li>อบค.มะสวน</li> <li>อบค.ศรีวิชัย</li> <li>อบค.ลิเล็ด</li> <li>อบค.บางเคียน</li> <li>อบค.บางมะเคือ</li> <li>อบค.น้ำรอบ</li> <li>อบค.หนองไทย</li> <li>อบค.หัวเตย</li> <li>อบค.มะสวน</li> <li>อบค.ศรีวิชัย</li> <li>อบค.ลิเล็ด</li> </ul>	ต่อเนื่อง	งบปกติ	กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ชื่อแผน	มาตรการ	สถานที่	ระยะเวลา	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
5. แผนป้องกันและแก้ไข การกำจัดมูลฝอย	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดภาชนะสำหรับรวบรวมให้เหมาะสมและเพียงพอ</li> <li>ดำเนินการแยกขยะอย่างน้อย 2 ครั้ง/สัปดาห์</li> <li>ทำความสะอาดพื้นที่ทิ้งขยะในปัจจุบันโดยเก็บรวบรวมขยะและเผา</li> <li>สนับสนุนการจำแนกขยะโดยแบ่งประเภทขยะทั่วไปและขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่</li> <li>หลีกเลี่ยงการเผาขยะที่ทำจากส่วนประกอบของคลอรีน พลาสติก สายไฟฟ้า และโฟม</li> <li>สนับสนุนการจำแนกขยะโดยแบ่งประเภทขยะทั่วไปและขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทต.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ทต.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ทต.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ทต.สุราษฎร์ธานี</li> <li>ทต.สุราษฎร์ธานี</li> </ul>			กรมการขนส่งทางอากาศ
6. แผนป้องกันและแก้ไข ความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำแผนดับประสารัตน์และคู่มือให้ประชาชนและหน่วยงานต่าง ๆ ทราบถึงข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผังเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี</li> <li>โยธาจังหวัดสุราษฎร์ธานี</li> <li>สำนักงานจังหวัดสุราษฎร์ธานี</li> <li>อบต.บางเดือน</li> <li>อบต.บางมะเคือ</li> <li>อบต.น้ำรอบ</li> <li>อบต.หนองไทย</li> <li>อบต.หัวเคย</li> <li>อบต.มะลวน</li> <li>อบต.ศรีวิชัย</li> <li>อบต.สีเล็ด</li> </ul>	ปีละ 1 ครั้ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำแผนดับ 1,000 แผ่น งบประมาณ 4,000 บาท</li> <li>จัดทำคู่มือ 100 เล่ม งบประมาณ 2,500 บาท</li> </ul>	กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ชื่อแผน	มาตรการ	สถานที่	ระยะเวลา	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
6. แผนป้องกันและแก้ไข ความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>แจ้งให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดความสูงของอาคารและขอบเขตปลอดภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการในเขตของอบต. ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>อบต.บางเดือน</li> <li>อบต.บางมะเคือ</li> <li>อบต.น้ำรอบ</li> <li>อบต.หนองไทย</li> <li>อบต.หัวเคย</li> <li>อบต.มะลวน</li> <li>อบต.ศรีวิชัย</li> <li>อบต.สีเล็ด</li> </ul> </li> </ul>			

ตารางที่ 2 แผนปฏิบัติการมาตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ชื่อแผน	ดัชนี	สถานที่	ความถี่	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. แผนติดตามตรวจสอบความคิดเห็นของผู้อยู่ชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน</li> <li>- ผลกระทบ/ภาวะเบี่ยงเบนสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน</li> <li>- ทัศนคติต่อโครงการ</li> </ul>	ชุมชนโดยรอบ ทบ. สุราษฎร์ธานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านห้วยเกาะ</li> <li>- บ้านห้วยสวน</li> <li>- บ้านห้วยพาร</li> <li>- บ้านเกาะกลาง</li> </ul>	6 เดือนครั้ง	10,000 บาท/ครั้ง	กรมการปกครอง
2. แผนติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- คุณภาพน้ำผิวดิน <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความเป็นกรด-ด่าง</li> <li>• ออกซิเจนละลาย</li> <li>• บีโอดี</li> <li>• ไนเตรต</li> <li>• ของแข็งแขวนลอย</li> <li>• แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม</li> </ul> </li> <li>- คุณภาพน้ำทิ้ง <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความเป็นกรด-ด่าง</li> <li>• บีโอดี</li> <li>• ของแข็งแขวนลอย</li> <li>• ของแข็งละลาย</li> <li>• ปริมาณตะกอนหนัก</li> <li>• ซัลไฟด์</li> <li>• ฟีเคเน็น</li> <li>• ไนโตรเจน</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- คุณภาพน้ำผิวดิน <ul style="list-style-type: none"> <li>• สถานีที่ 1 คลองห้วยเค็ม/คลองผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> <li>• สถานีที่ 2 คลองห้วยเค็ม/คลองผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> </ul> </li> <li>- คุณภาพน้ำทิ้ง <ul style="list-style-type: none"> <li>• บ่อกักน้ำทิ้งด้านห้องบังคับการ</li> <li>• บ่อกักน้ำทิ้งด้านห้องควบคุมการจราจร</li> </ul> </li> </ul>	ปีละ 2 ครั้ง	20,000 บาท/ครั้ง	กรมการปกครอง

หน้า 6

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ชื่อแผน	ดัชนี	สถานที่	ความถี่	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
3. แผนติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ก๊าซ CO</li> <li>- ก๊าซ NO<sub>2</sub></li> </ul>	ตรวจวัด 2 สถานี <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> <li>- วัดห้วยสวน</li> </ul>	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 50,000 บาท/ครั้ง สำหรับค่าตรวจวัดคุณภาพอากาศ</li> <li>- 80,000 บาท/ครั้ง สำหรับค่าประเมินคุณภาพอากาศโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์</li> </ul>	กรมการปกครอง
4. แผนติดตามตรวจสอบเสียง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leq (24 ชม.)</li> <li>- L<sub>90</sub></li> </ul>	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านพักพนักงานท่าอากาศยาน</li> <li>- วัดห้วยสวน</li> <li>- สำนักสงฆ์บ้านห้วยเกาะ</li> </ul>	2 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 30,000 บาท/ครั้ง สำหรับค่าตรวจวัดระดับเสียง</li> <li>- 80,000 บาท/ครั้ง สำหรับค่าแบบจำลองทางคณิตศาสตร์</li> </ul>	กรมการปกครอง

หน้า 7

## ภาคผนวก ข

ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1



## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

ประเภทตัวอย่าง : คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ชื่อโครงการ : โครงการทำอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี

ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอบางบัวทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด : อาคารที่พักผู้โดยสาร

ตำแหน่งพิกัด : 47P 0515572 E, 1009565 N

ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

วันที่เก็บตัวอย่าง : 27-28 เมษายน 2568

วันที่ทดสอบ : 27-28 เมษายน 2568

วันที่รายงานผล : 30 เมษายน 2568

วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์

: NO<sub>x</sub> Chemiluminescence Analyzer

รุ่นของเครื่องมือตรวจวิเคราะห์ (Analyzer Model และ Serial No.)

: 200A และ 615

รุ่นของอุปกรณ์สอบเทียบ (Calibrator Model และ Serial No.)

: B22019 และ APPVD

รุ่น/รหัสของอุปกรณ์ Gas Cylinder ที่ใช้ในการสอบเทียบ (Calibration Gas Cylinder I.D.)

: EB0125123

ความเข้มข้นที่ทำการสอบเทียบ (Concentration <ppm>)

: 54.81

วันหมดอายุการสอบเทียบ (Expire Date)

: November 06, 2027

เวลา	ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> )	
	ppb	mg/m <sup>3</sup>
14.00-15.00 น.	8.2	0.015
15.00-16.00 น.	7.6	0.014
16.00-17.00 น.	9.2	0.017
17.00-18.00 น.	10.7	0.020
18.00-19.00 น.	11.8	0.022
19.00-20.00 น.	12.3	0.023
20.00-21.00 น.	15.1	0.028
21.00-22.00 น.	16.2	0.030
22.00-23.00 น.	13.4	0.025
23.00-00.00 น.	12.1	0.023
00.00-01.00 น.	10.6	0.020
01.00-02.00 น.	9.7	0.018
02.00-03.00 น.	7.8	0.015
03.00-04.00 น.	7.1	0.013
04.00-05.00 น.	8.9	0.017
05.00-06.00 น.	9.6	0.018
06.00-07.00 น.	10.0	0.019
07.00-08.00 น.	11.9	0.022
08.00-09.00 น.	12.5	0.024
09.00-10.00 น.	10.1	0.019
10.00-11.00 น.	9.6	0.018
11.00-12.00 น.	7.3	0.014
12.00-13.00 น.	6.8	0.013
13.00-14.00 น.	8.1	0.015
ค่าสูงสุด 1 ชั่วโมง	16.2	0.030
ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	10.4	0.020
ค่ามาตรฐาน 1 ชั่วโมง	170	0.32

ค่ามาตรฐาน : ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ชื่อผู้บันทึก : นายหัสโนย มอญจัตรัส

ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มขำ

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121

ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวจิรัชญา รอยรัตน์

เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0018

C. Kunlapat  
(Kunlapat Chuichoti)  
Technical Team



K. Metawee  
(Metawee Khumkham)  
Laboratory Supervisor

## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

ประเภทตัวอย่าง : คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ชื่อโครงการ : โครงการทำอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี

ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด : อาคารที่พักผู้โดยสาร

ตำแหน่งพิกัด : 47P 0515572 E, 1009565 N

ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์

รุ่นของเครื่องมือตรวจวิเคราะห์ (Analyzer Model และ Serial No.)

รุ่นของอุปกรณ์สอบเทียบ (Calibrator Model และ Serial No.)

รุ่น/รหัสของอุปกรณ์ Gas Cylinder ที่ใช้ในการสอบเทียบ (Calibration Gas Cylinder I.D.)

ความเข้มข้นที่ทำการสอบเทียบ (Concentration <ppm>)

วันหมดอายุการสอบเทียบ (Expire Date)

วันที่เก็บตัวอย่าง : 27-28 เมษายน 2568

วันที่ทดสอบ : 27-28 เมษายน 2568

วันที่รายงานผล : 30 เมษายน 2568

: NDIR/CO Analyzer

: 48C และ 337

: B22019 และ APPVD

: EB0125123

: 4,469

: November 06, 2027

เวลา	ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)	
	ppm	mg/m <sup>3</sup>
14.00-15.00 น.	0.48	0.550
15.00-16.00 น.	0.42	0.481
16.00-17.00 น.	0.41	0.470
17.00-18.00 น.	0.39	0.447
18.00-19.00 น.	0.42	0.481
19.00-20.00 น.	0.47	0.538
20.00-21.00 น.	0.46	0.527
21.00-22.00 น.	0.45	0.515
22.00-23.00 น.	0.41	0.470
23.00-00.00 น.	0.39	0.447
00.00-01.00 น.	0.29	0.332
01.00-02.00 น.	0.28	0.321
02.00-03.00 น.	0.29	0.332
03.00-04.00 น.	0.31	0.355
04.00-05.00 น.	0.22	0.252
05.00-06.00 น.	0.25	0.288
06.00-07.00 น.	0.29	0.332
07.00-08.00 น.	0.31	0.355
08.00-09.00 น.	0.39	0.447
09.00-10.00 น.	0.42	0.481
10.00-11.00 น.	0.45	0.515
11.00-12.00 น.	0.47	0.538
12.00-13.00 น.	0.48	0.550
13.00-14.00 น.	0.49	0.561
ค่าสูงสุด 1 ชั่วโมง	0.49	0.561
ค่าเฉลี่ย 8 ชั่วโมง	0.44	0.501
ค่ามาตรฐาน 1 ชั่วโมง	30	34.2
ค่ามาตรฐานเฉลี่ย 8 ชั่วโมง	9	10.26

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

ชื่อผู้บันทึก : นายทัศนัย มอญจตุรัส

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวจิรัชญา รอยรัตน์

ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มขำ

เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121

เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0018

C. Kunlapat  
(Kunlapat Chuichoti)  
Technical Team



K. Metawee  
(Metawee Khumkham)  
Laboratory Supervisor



## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

ประเภทตัวอย่าง : คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ชื่อโครงการ : โครงการทำอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี

ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอพนมพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด : วัดหัวสวน

ตำแหน่งพิกัด : 47P 0517973 E, 1009622 N

ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์

รุ่นของเครื่องมือตรวจวิเคราะห์ (Analyzer Model และ Serial No.)

รุ่นของอุปกรณ์สอบเทียบ (Calibrator Model และ Serial No.)

รุ่น/รหัสของอุปกรณ์ Gas Cylinder ที่ใช้ในการสอบเทียบ (Calibration Gas Cylinder I.D.)

ความเข้มข้นที่ทำการสอบเทียบ (Concentration <ppm>)

วันหมดอายุการสอบเทียบ (Expire Date)

วันที่เก็บตัวอย่าง : 27-28 เมษายน 2568

วันที่ทดสอบ : 27-28 เมษายน 2568

วันที่รายงานผล : 30 เมษายน 2568

: NO<sub>x</sub> Chemiluminescence Analyzer

: 200AU และ 60

: B22019 และ APPVD

: EB0125123

: 54.81

: November 06, 2027

เวลา	ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> )	
	ppb	mg/m <sup>3</sup>
15.00-16.00 น.	5.8	0.011
16.00-17.00 น.	6.5	0.012
17.00-18.00 น.	8.9	0.017
18.00-19.00 น.	10.1	0.019
19.00-20.00 น.	12.4	0.023
20.00-21.00 น.	14.3	0.027
21.00-22.00 น.	13.1	0.025
22.00-23.00 น.	11.2	0.021
23.00-00.00 น.	10.9	0.021
00.00-01.00 น.	9.2	0.017
01.00-02.00 น.	9.1	0.017
02.00-03.00 น.	8.3	0.016
03.00-04.00 น.	7.2	0.014
04.00-05.00 น.	6.3	0.012
05.00-06.00 น.	5.9	0.011
06.00-07.00 น.	6.8	0.013
07.00-08.00 น.	8.1	0.015
08.00-09.00 น.	9.3	0.017
09.00-10.00 น.	7.3	0.014
10.00-11.00 น.	6.2	0.012
11.00-12.00 น.	6.1	0.011
12.00-13.00 น.	5.6	0.011
13.00-14.00 น.	5.1	0.010
14.00-15.00 น.	4.9	0.009
ค่าสูงสุด 1 ชั่วโมง	14.3	0.027
ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	8.4	0.016
ค่ามาตรฐาน 1 ชั่วโมง	170	0.32

ค่ามาตรฐาน : ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ชื่อผู้บันทึก : นายทัศนัย มอญจตุรัส

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวจิรัชญา รอยรัตน์

ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวิ คุ่มขำ

เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121

เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0018

C. Kunlapat

(Kunlapat Chuichoti)

Technical Team



K. Metawee

(Metawee Khumkham)

Laboratory Supervisor

## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

ประเภทตัวอย่าง : คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ชื่อโครงการ : โครงการทำอากาศยานานาชาติสุราษฎร์ธานี

ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด : วัดหัวสวน

ตำแหน่งพิกัด : 47P 0517973 E, 1009622 N

ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์

รุ่นของเครื่องมือตรวจวิเคราะห์ (Analyzer Model และ Serial No.)

รุ่นของอุปกรณ์สอบเทียบ (Calibrator Model และ Serial No.)

รุ่น/รหัสของอุปกรณ์ Gas Cylinder ที่ใช้ในการสอบเทียบ (Calibration Gas Cylinder I.D.)

ความเข้มข้นที่ทำการสอบเทียบ (Concentration <ppm>)

วันหมดอายุการสอบเทียบ (Expire Date)

วันที่เก็บตัวอย่าง : 27-28 เมษายน 2568

วันที่ทดสอบ : 27-28 เมษายน 2568

วันที่รายงานผล : 30 เมษายน 2568

: NDIR/CO Analyzer

: 300E และ 173-S

: B22019 และ APPVD

: EB0125123

: 4,469

: November 06, 2027

เวลา	ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)	
	ppm	mg/m <sup>3</sup>
15.00-16.00 น.	0.43	0.492
16.00-17.00 น.	0.41	0.470
17.00-18.00 น.	0.45	0.515
18.00-19.00 น.	0.42	0.481
19.00-20.00 น.	0.39	0.447
20.00-21.00 น.	0.35	0.401
21.00-22.00 น.	0.41	0.470
22.00-23.00 น.	0.39	0.447
23.00-00.00 น.	0.35	0.401
00.00-01.00 น.	0.36	0.412
01.00-02.00 น.	0.35	0.401
02.00-03.00 น.	0.31	0.355
03.00-04.00 น.	0.29	0.332
04.00-05.00 น.	0.28	0.321
05.00-06.00 น.	0.29	0.332
06.00-07.00 น.	0.25	0.286
07.00-08.00 น.	0.32	0.366
08.00-09.00 น.	0.36	0.412
09.00-10.00 น.	0.39	0.447
10.00-11.00 น.	0.40	0.458
11.00-12.00 น.	0.41	0.470
12.00-13.00 น.	0.39	0.447
13.00-14.00 น.	0.42	0.481
14.00-15.00 น.	0.50	0.573
ค่าสูงสุด 1 ชั่วโมง	0.50	0.573
ค่าเฉลี่ย 8 ชั่วโมง	0.41	0.465
ค่ามาตรฐาน 1 ชั่วโมง	30	34.2
ค่ามาตรฐานเฉลี่ย 8 ชั่วโมง	9	10.26

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

ชื่อผู้บันทึก : นายทัศนัย มอญจตุรัส

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวจิรัชญา รอยรัตน์

ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มขำ

เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121

เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0018

(Kunlapat Chuichoti)

Technical Team

(Metawee Khumkham)

Laboratory Supervisor



## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

ประเภทตัวอย่าง : ระดับเสียงโดยทั่วไป

ชื่อโครงการ : โครงการท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี

ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด : วัดหัวสวน

ตำแหน่งพิกัด : 47P 0517980 E, 1009589 N

ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์

รุ่นของอุปกรณ์ตรวจวัด (SLM Model และ Serial No.)

รุ่นของอุปกรณ์สอบเทียบ (Calibrator Model และ Serial No.)

ระดับเสียงอ้างอิงในการสอบเทียบ (Calibration Ref dB (A))

ค่าที่อ่านได้จากเครื่องวัดเสียง Sound Level Meter (SLM Reading dB (A) และ SLM Adjust dB (A))

วันที่ตรวจรับรอง (Certified Date)

เลขที่เอกสารการสอบเทียบ (Cal Sheet No.)

วันที่เก็บตัวอย่าง : 27-28 เมษายน 2568

วันที่ทดสอบ : 27-28 เมษายน 2568

วันที่รายงานผล : 30 เมษายน 2568

: Sound Level Meter

: TYPE 6226 และ 76

: QC-10 และ QIK100282

: 114.0 dB (A)

: 113.9 dB (A) และ 114.0 dB (A)

: January 27, 2025

: EEL.BP.102/0168

เวลา	ผลการตรวจวัด (เดซิเบล(เอ))		
	Leq 1 hr.	L <sub>max</sub>	L <sub>90</sub>
15.00-16.00 น.	60.2	82.5	57.4
16.00-17.00 น.	59.4	75.3	55.5
17.00-18.00 น.	55.3	74.7	52.2
18.00-19.00 น.	52.1	77.5	48.9
19.00-20.00 น.	51.0	62.2	48.3
20.00-21.00 น.	47.9	68.4	44.4
21.00-22.00 น.	46.6	64.8	42.6
22.00-23.00 น.	45.3	58.2	42.1
23.00-00.00 น.	44.4	63.3	42.0
00.00-01.00 น.	42.9	62.4	40.2
01.00-02.00 น.	41.0	56.9	38.8
02.00-03.00 น.	40.9	60.6	38.3
03.00-04.00 น.	41.1	62.2	39.6
04.00-05.00 น.	43.8	64.3	41.2
05.00-06.00 น.	45.6	66.0	42.5
06.00-07.00 น.	48.9	73.1	44.6
07.00-08.00 น.	52.2	76.6	46.8
08.00-09.00 น.	53.7	78.4	48.9
09.00-10.00 น.	54.4	77.1	51.1
10.00-11.00 น.	55.5	72.2	52.2
11.00-12.00 น.	56.1	73.0	53.6
12.00-13.00 น.	56.6	74.7	54.4
13.00-14.00 น.	58.9	79.9	54.5
14.00-15.00 น.	59.3	77.5	55.8
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม.	54.3	-	39.8
ระดับเสียงสูงสุด	-	82.5	-
ค่ามาตรฐาน	70.0	115.0	-

ค่ามาตรฐาน : ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ชื่อผู้บันทึก : นายทศไนย มอญจัตรัส

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวจิรัชญา รอยรัตน์

ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มข้าว

เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121

เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0018

C. Kunlapat

(Kunlapat Chuichoti)

Technical Team



N. Metawee

(Metawee Khumkham)

Laboratory Supervisor

## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

ประเภทตัวอย่าง : ระดับเสียงโดยทั่วไป

ชื่อโครงการ : โครงการท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด : สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ

ตำแหน่งพิกัด : 47P 0517032 E, 1011337 N

ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

วันที่เก็บตัวอย่าง : 27-28 เมษายน 2568

วันที่ทดสอบ : 27-28 เมษายน 2568

วันที่รายงานผล : 30 เมษายน 2568

วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์

: Sound Level Meter

รุ่นของอุปกรณ์ตรวจวัด (SLM Model และ Serial No.)

: TYPE 6226 และ 170128

รุ่นของอุปกรณ์สอบเทียบ (Calibrator Model และ Serial No.)

: QC-10 และ QIK100282

ระดับเสียงอ้างอิงในการสอบเทียบ (Calibration Ref dB (A))

: 114.0 dB (A)

ค่าที่อ่านได้จากเครื่องวัดเสียง Sound Level Meter (SLM Reading dB (A) และ SLM Adjust dB (A))

: 113.9 dB (A) และ 114.0 dB (A)

วันที่ตรวจรับรอง (Certified Date)

: January 27, 2025

เลขที่เอกสารการสอบเทียบ (Cal Sheet No.)

: EEL.BP.102/0168

เวลา	ผลการตรวจวัด (เดซิเบล(เอ))		
	Leq 1 hr.	L <sub>max</sub>	L <sub>90</sub>
12.00-13.00 น.	61.0	88.2	58.8
13.00-14.00 น.	58.8	83.6	54.4
14.00-15.00 น.	57.7	83.1	52.2
15.00-16.00 น.	56.1	77.8	52.5
16.00-17.00 น.	54.2	74.2	51.3
17.00-18.00 น.	52.0	74.0	48.6
18.00-19.00 น.	50.2	75.3	47.1
19.00-20.00 น.	48.4	72.6	45.2
20.00-21.00 น.	48.7	74.1	44.4
21.00-22.00 น.	48.9	73.0	44.3
22.00-23.00 น.	48.2	71.5	44.6
23.00-00.00 น.	47.7	72.2	43.2
00.00-01.00 น.	48.0	73.6	45.0
01.00-02.00 น.	49.5	74.0	45.8
02.00-03.00 น.	48.9	73.1	45.9
03.00-04.00 น.	53.3	73.4	50.0
04.00-05.00 น.	54.1	76.9	51.2
05.00-06.00 น.	56.0	82.4	52.5
06.00-07.00 น.	56.9	81.9	53.6
07.00-08.00 น.	59.2	85.6	54.4
08.00-09.00 น.	58.6	83.1	54.5
09.00-10.00 น.	55.2	81.2	51.6
10.00-11.00 น.	54.4	80.0	51.2
11.00-12.00 น.	59.2	85.6	53.9
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม.	55.5	-	44.5
ระดับเสียงสูงสุด	-	88.2	-
ค่ามาตรฐาน	70.0	115.0	-

ค่ามาตรฐาน : ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ชื่อผู้บันทึก : นายทัศนัย มอญจัตรัส

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวจิรัชญา รอยรัตน์


ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ้มคำ

เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121

เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0018

  
(Kunlapat Chuichoti)  
Technical Team



  
(Metawee Khumkham)  
Laboratory Supervisor



## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

ประเภทตัวอย่าง : ระดับเสียงโดยทั่วไป

ชื่อโครงการ : โครงการท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี

ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด : บ้านพักพนักงานท่าอากาศยาน

ตำแหน่งพิกัด : 47P 0516632 E, 1009641 N

ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

วันที่เก็บตัวอย่าง : 27-28 เมษายน 2568

วันที่ทดสอบ : 27-28 เมษายน 2568

วันที่รายงานผล : 30 เมษายน 2568

วิธีการตรวจวัด/วิเคราะห์

: Sound Level Meter

รุ่นของอุปกรณ์ตรวจวัด (SLM Model และ Serial No.)

: TYPE 6226 และ 64356

รุ่นของอุปกรณ์สอบเทียบ (Calibrator Model และ Serial No.)

: QC-10 และ QIK100282

ระดับเสียงอ้างอิงในการสอบเทียบ (Calibration Ref dB (A))

: 114.0 dB (A)

ค่าที่อ่านได้จากเครื่องวัดเสียง Sound Level Meter (SLM Reading dB (A) และ SLM Adjust dB (A))

: 114.1 dB (A) และ 114.0 dB (A)

วันที่ตรวจรับรอง (Certified Date)

: January 27, 2025

เลขที่เอกสารการสอบเทียบ (Cal Sheet No.)

: EEL.BP.102/0168

เวลา	ผลการตรวจวัด (เดซิเบล(เอ))		
	Leq 1 hr.	L <sub>max</sub>	L <sub>90</sub>
14.00-15.00 น.	50.1	71.7	48.7
15.00-16.00 น.	52.6	65.3	49.9
16.00-17.00 น.	53.4	69.8	50.3
17.00-18.00 น.	54.8	69.6	51.2
18.00-19.00 น.	56.1	70.3	53.4
19.00-20.00 น.	53.0	69.7	50.0
20.00-21.00 น.	56.2	72.7	52.5
21.00-22.00 น.	56.9	73.7	52.6
22.00-23.00 น.	54.8	73.2	51.2
23.00-00.00 น.	52.9	72.9	49.6
00.00-01.00 น.	52.0	72.1	48.1
01.00-02.00 น.	51.5	66.7	47.2
02.00-03.00 น.	51.8	66.6	47.3
03.00-04.00 น.	53.9	67.0	48.2
04.00-05.00 น.	51.7	70.1	48.0
05.00-06.00 น.	50.0	70.9	45.5
06.00-07.00 น.	50.3	73.8	45.6
07.00-08.00 น.	47.6	70.8	44.4
08.00-09.00 น.	49.2	69.8	45.2
09.00-10.00 น.	55.7	79.1	51.6
10.00-11.00 น.	55.8	72.7	51.9
11.00-12.00 น.	56.6	72.3	52.2
12.00-13.00 น.	57.4	70.3	53.3
13.00-14.00 น.	58.3	74.5	54.4
ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม.	54.3	-	45.5
ระดับเสียงสูงสุด	-	79.1	-
ค่ามาตรฐาน	70.0	115.0	-

ค่ามาตรฐาน : ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ชื่อผู้บันทึก : นายทศไนย มอญจตุรัส

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวจิรัชญา รอยรัตน์


ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มขำ

เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121

เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0018

  
(Kunlapat Chuichoti)  
Technical Team



  
(Metawee Khumkham)  
Laboratory Supervisor

## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

รหัสตัวอย่าง : W182/04/68

ประเภทตัวอย่าง : น้ำผิวดิน

ชื่อโครงการ : โครงการทำอากาศยานานาชาติสุราษฎร์ธานี  
ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี  
ชื่อลูกค้า : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด  
ที่อยู่และข้อมูลติดต่อของลูกค้า : 30/280 ซอยงามวงศ์วาน 47 แขวง 7 (ชินเขต 2/7) แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10900  
สถานีตรวจวัด : จุดที่ 1 คลองหัวเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร  
ตำแหน่งพิกัด : 47P 0514252 E, 1008587 N  
วิธีเก็บตัวอย่าง : Grab Sampling  
ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.  
เลขทะเบียน : -

วันเดือนปีที่เก็บตัวอย่าง : 28 เมษายน 2568

วันเดือนปีที่รับตัวอย่างทดสอบ : 29 เมษายน 2568

วันเดือนปีที่ทำการทดสอบ : 29 เมษายน – 06 พฤษภาคม 2568

วันเดือนปีที่รายงานผล : 06 พฤษภาคม 2568

เวลาเก็บตัวอย่าง : 10.00 น.

รายการทดสอบ	หน่วย	วิธีทดสอบ <sup>1)</sup>	ผลการทดสอบ	ค่ามาตรฐาน <sup>2)</sup>
1. ความเป็นกรด – ด่าง (pH)	-	AWWA, 2023 (4500-H <sup>+</sup> , B)	7.4 ที่ 25 °C	5.0-9.0
2. ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-O, C)	2.4	≥4.0
3. บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-O,C and 5210 B)	3.8	≤2.0
4. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	MPN/100 mL	AWWA, 2023 (9221 B)	920	≤4,000
5. ไนเตรต-ไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-NO <sub>3</sub> <sup>-</sup> , E)	3.2	≤5.0
6. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) *	mg/L	AWWA, 2023 (2540 D)	23	-
ลักษณะสภาพตัวอย่างที่ทดสอบ		ปูน สีเหลือง มีตะกอน		

หมายเหตุ : \* หมายถึง รายการทดสอบที่อยู่ในขอบข่ายการรับรองความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 : 2017

<sup>1)</sup> Standard Methods for the examination of water and wastewater 24<sup>th</sup> ed Washington, DC : APHA, 2023

<sup>2)</sup> ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3)

ชื่อผู้บันทึก : นายทศไนย มอญจตุรัส  
ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO.,LTD.  
ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวกุลภัสสร เชยโชติ  
ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มขำ  
เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121  
เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0015

  
(Manipa Butsee)  
Technical Team



  
(Metawee Khumkham)  
Laboratory Supervisor



## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

รหัสตัวอย่าง : W183/04/68

ประเภทตัวอย่าง : น้ำผิวดิน

ชื่อโครงการ : โครงการทำอาภาศยานานาชาติสุราษฎร์ธานี  
ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี  
ชื่อลูกค้า : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด  
ที่อยู่และข้อมูลติดต่อของลูกค้า : 30/280 ซอยงามวามศรีวาน 47 แยก 7 (ชั้นเขต 2/7) แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10900  
สถานีตรวจวัด : จุดที่ 2 คลองหัวเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร  
ตำแหน่งพิกัด : 47P 0517114 E, 1009775 N  
วิธีเก็บตัวอย่าง : Grab Sampling  
ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.  
เลขทะเบียน : -

วันเดือนปีที่เก็บตัวอย่าง : 28 เมษายน 2568  
วันเดือนปีที่รับตัวอย่างทดสอบ : 29 เมษายน 2568  
วันเดือนปีที่ทำการทดสอบ : 29 เมษายน - 06 พฤษภาคม 2568  
วันเดือนปีที่รายงานผล : 06 พฤษภาคม 2568  
เวลาเก็บตัวอย่าง : 10.20 น.

รายการทดสอบ	หน่วย	วิธีทดสอบ <sup>1)</sup>	ผลการทดสอบ	ค่ามาตรฐาน <sup>2)</sup>
1. ความเป็นกรด - ด่าง (pH)	-	AWWA, 2023 (4500-H <sup>+</sup> , B)	6.8 ที่ 25 °C	5.0-9.0
2. ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-O, C)	2.0	≥4.0
3. บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-O, C and 5210 B)	4.4	≤2.0
4. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	MPN/100 mL	AWWA, 2023 (9221 B)	1,600	≤4,000
5. ไนเตรต-ไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-NO <sub>3</sub> <sup>-</sup> , E)	3.1	≤5.0
6. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids)*	mg/L	AWWA, 2023 (2540 D)	19	-
ลักษณะสภาพตัวอย่างที่ทดสอบ		ปูน สีเหลือง มีตะกอน		

หมายเหตุ : \* หมายถึง รายการทดสอบที่อยู่ในขอบข่ายการรับรองความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 : 2017

1) Standard Methods for the examination of water and wastewater 24<sup>th</sup> ed Washington, DC : APHA, 2023

2) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3)

ชื่อผู้บันทึก : นายทศไนย มอญจตุรัส  
ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.  
ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวกุลภัสสร เชยโชติ

ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มขำ  
เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121  
เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0015

*B. Manipa*  
(Manipa Butsee)  
Technical Team



*K. Metawee*  
(Metawee Khumkham)  
Laboratory Supervisor

## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

รหัสตัวอย่าง : W184/04/68

ประเภทตัวอย่าง : น้ำทิ้ง

ชื่อโครงการ : โครงการทำอาภาศยานานาชาติสุราษฎร์ธานี  
ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอบางบัวทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี  
ชื่อลูกค้า : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด  
ที่อยู่และข้อมูลติดต่อของลูกค้า : 30/280 ซอยงามวงศ์วาน 47 แขวง 7 (ชินเขต 2/7) แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10900  
สถานีตรวจวัด : จุดที่ 1 บ่อพักน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการบิน  
ตำแหน่งพิกัด : 47P 0515529 E, 1009504 N  
วิธีเก็บตัวอย่าง : Grab Sampling  
ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.  
เลขทะเบียน : -

วันเดือนปีที่เก็บตัวอย่าง : 28 เมษายน 2568  
วันเดือนปีที่รับตัวอย่างทดสอบ : 29 เมษายน 2568  
วันเดือนปีที่ทำการทดสอบ : 29 เมษายน - 06 พฤษภาคม 2568  
วันเดือนปีที่รายงานผล : 06 พฤษภาคม 2568  
เวลาเก็บตัวอย่าง : 09.30 น.

รายการทดสอบ	หน่วย	วิธีทดสอบ <sup>1)</sup>	ผลการทดสอบ	ค่ามาตรฐาน <sup>2)</sup>
1. ความเป็นกรด - ด่าง (pH)	-	AWWA, 2023 (4500-H <sup>+</sup> , B)	8.2 ที่ 25°C	5.0-9.0
2. บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-O, C and 5210 B)	26.2	ไม่เกิน 30
3. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) *	mg/L	AWWA, 2023 (2540 D)	27	ไม่เกิน 40
4. ซัลไฟด์ (Sulfide)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-S <sup>2-</sup> , F)	0.93	ไม่เกิน 1.0
5. ของแข็งละลายทั้งหมด (Total Dissolved Solids) *	mg/L	AWWA, 2023 (2540 C)	404	ไม่เกิน 500
6. ของแข็งจมตัว (Settleable Solids)	mL/L	AWWA, 2023 (2540 F)	0.1	ไม่เกิน 0.5
7. น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease)	mg/L	AWWA, 2023 (5520 B)	2	ไม่เกิน 20
8. ทีเคเอ็น (Total Kjeldahl Nitrogen)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-N <sub>org</sub> , B)	21.84	ไม่เกิน 35
ลักษณะสภาพตัวอย่างที่ทดสอบ		ปูน สีเหลือง มีตะกอน		

หมายเหตุ : \* หมายถึง รายการทดสอบที่อยู่ในขอบข่ายการรับรองความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 : 2017

<sup>1)</sup> Standard Methods for the examination of water and wastewater 24<sup>th</sup> ed Washington, DC : APHA, 2023

<sup>2)</sup> ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 (ประเภท ข)

ชื่อผู้บันทึก : นายทัศนัย มอญจตุรัส

ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มขำ

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.


เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121

ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวกุลภัสสร เชยโชติ

เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0015

  
(Manipa Butsee)  
Technical Team



  
(Metawee Khumkham)  
Laboratory Supervisor

ผลวิเคราะห์นี้รับรองเฉพาะตัวอย่างที่ได้ทำการวิเคราะห์และเป็นผลทดสอบตามตัวอย่างที่ได้รับเท่านั้น  
ห้ามคัดถ่ายใบรับรองหรือรายงานผลแต่เพียงบางส่วน โดยไม่ได้รับอนุญาตอย่างเป็นทางการจากทางบริษัท

## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

รหัสตัวอย่าง : W185/04/68

ประเภทตัวอย่าง : น้ำทิ้ง

ชื่อโครงการ : โครงการทำอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี  
ที่ตั้งโครงการ : ตำบลห้วยเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี  
ชื่อลูกค้า : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด  
ที่อยู่และข้อมูลติดต่อของลูกค้า : 30/280 ซอยงามวงศ์วาน 47 แยก 7 (ชั้นเขต 2/7) แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10900  
สถานีตรวจวัด : จุดที่ 2 จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พัก  
ตำแหน่งพิกัด : 47P 0515810 E, 1009748 N  
วิธีเก็บตัวอย่าง : Grab Sampling  
ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.  
เลขทะเบียน : -

วันเดือนปีที่เก็บตัวอย่าง : 28 เมษายน 2568

วันเดือนปีที่รับตัวอย่างทดสอบ : 29 เมษายน 2568

วันเดือนปีที่ทำการทดสอบ : 29 เมษายน – 06 พฤษภาคม 2568

วันเดือนปีที่รายงานผล : 06 พฤษภาคม 2568

เวลาเก็บตัวอย่าง : 09.50 น.

รายการทดสอบ	หน่วย	วิธีทดสอบ <sup>1)</sup>	ผลการทดสอบ	ค่ามาตรฐาน <sup>2)</sup>
1. ความเป็นกรด – ด่าง (pH)	-	AWWA, 2023 (4500-H <sup>+</sup> , B)	8.3 ที่ 25°C	5.0-9.0
2. บีโอดี (Biochemical Oxygen Demand)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-O, C and 5210 B)	4.6	ไม่เกิน 30
3. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) *	mg/L	AWWA, 2023 (2540 D)	9	ไม่เกิน 40
4. ซัลไฟด์ (Sulfide)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-S <sup>2-</sup> , F)	0.27	ไม่เกิน 1.0
5. ของแข็งละลายทั้งหมด (Total Dissolved Solids) *	mg/L	AWWA, 2023 (2540 C)	106	ไม่เกิน 500
6. ของแข็งจมตัว (Settleable Solids)	mL/L	AWWA, 2023 (2540 F)	<0.1	ไม่เกิน 0.5
7. น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease)	mg/L	AWWA, 2023 (5520 B)	<1	ไม่เกิน 20
8. ทีเคเอ็น (Total Kjeldahl Nitrogen)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-N <sub>org</sub> , B)	1.12	ไม่เกิน 35
ลักษณะสภาพตัวอย่างที่ทดสอบ		ขุน สีเหลือง มีตะกอน		

หมายเหตุ : \* หมายถึง รายการทดสอบที่อยู่ในขอบข่ายการรับรองความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 : 2017

<sup>1)</sup> Standard Methods for the examination of water and wastewater 24<sup>th</sup> ed Washington, DC : APHA, 2023

<sup>2)</sup> ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 (ประเภท ข)

ชื่อผู้บันทึก : นายทัศนัย มอญจตุรัส

ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มขำ

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.


เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121

ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวกุลภัสสร เชยโชติ

เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0015

  
(Manipa Butsee)  
Technical Team



  
(Metawee Khumkham)  
Laboratory Supervisor

ผลวิเคราะห์นี้รับรองเฉพาะตัวอย่างที่ได้ทำการวิเคราะห์และเป็นผลทดสอบตามตัวอย่างที่ได้รับเท่านั้น

ห้ามคัดถ่ายใบรับรองหรือรายงานผลแต่เพียงบางส่วน โดยไม่ได้รับอนุญาตอย่างเป็นทางการจากบริษัท

เอกสารเลขที่ TLC-F-7.8-01 แก้ไขครั้งที่ 4 วันที่ประกาศใช้ 4 มกราคม 2565



## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319  
รหัสตัวอย่าง : W186/04/68  
ประเภทตัวอย่าง : น้ำประปา

ชื่อโครงการ : โครงการทำอาภาศยานานาชาติสุราษฎร์ธานี  
ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี  
ชื่อลูกค้า : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด  
ที่อยู่และข้อมูลติดต่อของลูกค้า : 30/280 ซอยงามวงศ์วาน 47 แขวง 7 (ชินเขต 2/7) แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10900  
สถานที่ตรวจวัด : อาคารที่พักผู้โดยสาร  
ตำแหน่งพิกัด : 47P 0515706 E, 1009728 N  
วิธีเก็บตัวอย่าง : Grab Sampling  
ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.  
เลขทะเบียน : -

วันเดือนปีที่เก็บตัวอย่าง : 28 เมษายน 2568  
วันเดือนปีที่รับตัวอย่างทดสอบ : 29 เมษายน 2568  
วันเดือนปีที่ทำการทดสอบ : 29 เมษายน - 07 พฤษภาคม 2568  
วันเดือนปีที่รายงานผล : 07 พฤษภาคม 2568  
เวลาเก็บตัวอย่าง : 09.10 น.

รายการทดสอบ	หน่วย	วิธีทดสอบ <sup>1)</sup>	ผลการทดสอบ	ค่ามาตรฐาน <sup>2)</sup>
<b>ด้านกายภาพ</b>				
1. ความขุ่น (Turbidity)	NTU	AWWA, 2023 (2130 B)	1.09	ไม่เกิน 5
2. ความเป็นกรด - ด่าง (pH)	-	AWWA, 2023 (4500-H <sup>+</sup> , B)	8.3 ที่ 25 °C	ไม่เกิน 6.5-8.5
3. สีปรากฏ (Apparent Color)	Pt-Co	AWWA, 2023 (2120 C)	10.00	15
4. กลิ่น (Odor)	-	Test	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ
<b>ด้านเคมีทั่วไป</b>				
5. ของแข็งละลายทั้งหมด (Total Dissolved Solids) *	mg/L	AWWA, 2023 (2540 C)	<50	ไม่เกิน 1,000
6. เหล็ก (Iron)	mg/L	AWWA, 2023 (3030 E, 3120 B)	0.035	ไม่เกิน 0.3
7. แมงกานีส (Manganese)	mg/L	AWWA, 2023 (3030 E, 3120 B)	0.008	ไม่เกิน 0.1
8. ทองแดง (Copper)	mg/L	AWWA, 2023 (3030 E, 3120 B)	0.002	ไม่เกิน 2.0
9. สังกะสี (Zinc)	mg/L	AWWA, 2023 (3030 E, 3120 B)	ND <sup>4)</sup>	ไม่เกิน 3.0
10. ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness as CaCO <sub>3</sub> )	mg/L	AWWA, 2023 (2340 C)	149	ไม่เกิน 300
11. ซัลเฟต (Sulfate)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-SO <sub>4</sub> <sup>2-</sup> , E)	0.12	ไม่เกิน 250

หมายเหตุ : \* หมายถึง รายการทดสอบที่อยู่ในขอบข่ายการรับรองความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 : 2017

<sup>1)</sup> Standard Methods for the examination of water and wastewater 24<sup>th</sup> ed Washington, DC : APHA, 2023

<sup>2)</sup> คำสั่งการประปาส่วนภูมิภาค ที่ ๑๙๗.๐๒/๒๕๖๕ เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

<sup>3)</sup> วิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการ บริษัท ศูนย์วิทยาศาสตร์เบทาโกร จำกัด

<sup>4)</sup> ND (Not Detected) โดย Detection Limit ของผลการทดสอบมีดังนี้

Zinc <0.001 mg/L

Mercury <0.1000 µg/L

Lead <4.000 µg/L

Arsenic <1.000 µg/L


Total Chromium <1.000 µg/L

Cadmium <1.000 µg/L


Selenium <1.000 µg/L

ชื่อผู้บันทึก : นายพัศไนย มอญจตุรัส  
ชื่อผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.  
ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวกุลภัสร์ เซยโซติ

ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มขำ  
เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121  
เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : จ-326-จ-0015

  
(Manipa Butsee)  
Technical Team



  
(Metawee Khumkham)  
Laboratory Supervisor

ผลวิเคราะห์นี้รับรองเฉพาะตัวอย่างที่ได้ทำการวิเคราะห์และเป็นผลทดสอบตามตัวอย่างที่ได้รับเท่านั้น

ห้ามคัดถ่ายใบรับรองหรือรายงานผลแต่เพียงบางส่วน โดยไม่ได้รับอนุญาตอย่างเป็นทางการจากทางบริษัท

เอกสารเลขที่ TLC-F-7.8-01 แก้ไขครั้งที่ 4 วันที่ประกาศใช้ 4 มกราคม 2565

## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319  
รหัสตัวอย่าง : W186/04/68  
ประเภทตัวอย่าง : น้ำประปา

ชื่อโครงการ : โครงการทำอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี  
ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี  
ชื่อลูกค้า : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด  
ที่อยู่และข้อมูลติดต่อของลูกค้า : 30/280 ซอยงามวงศ์วาน 47 แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10900  
สถานีตรวจวัด : อาคารที่พักผู้โดยสาร  
ตำแหน่งพิกัด : 47P 0515706 E, 1009728 N  
วิธีเก็บตัวอย่าง : Grab Sampling  
ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.  
เลขทะเบียน : -

วันเดือนปีที่เก็บตัวอย่าง : 28 เมษายน 2568  
วันเดือนปีที่รับตัวอย่างทดสอบ : 29 เมษายน 2568  
วันเดือนปีที่ทำการทดสอบ : 29 เมษายน - 07 พฤษภาคม 2568  
วันเดือนปีที่รายงานผล : 07 พฤษภาคม 2568  
เวลาเก็บตัวอย่าง : 09.10 น.

รายการทดสอบ	หน่วย	วิธีทดสอบ <sup>1)</sup>	ผลการทดสอบ	ค่ามาตรฐาน <sup>2)</sup>
<b>ด้านเคมีทั่วไป</b>				
12. คลอไรด์ (Chloride)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-Cl <sup>-</sup> , B)	15	ไม่เกิน 250
<b>ด้านเคมี (โลหะหนัก)</b>				
13. ฟลูออไรด์ (Fluoride)	mg/L	AWWA, 2023 (4500-F <sup>-</sup> , D)	0.02	ไม่เกิน 1.5
14. ไนเตรต (Nitrate as NO <sub>3</sub> <sup>-</sup> )	mg/L	AWWA, 2023 (4500-NO <sub>3</sub> <sup>-</sup> , E)	<0.1	ไม่เกิน 50
15.ปรอท (Mercury)	µg/L	AWWA, 2023 (3030 E, 3112 B)	ND <sup>4)</sup>	ไม่เกิน 1
16. ตะกั่ว (Lead)	µg/L	AWWA, 2023 (3030 E, 3120 B)	ND <sup>4)</sup>	ไม่เกิน 10
17. สารหนู (Arsenic)	µg/L	AWWA, 2023 (3030 E, 3120 B)	ND <sup>4)</sup>	ไม่เกิน 10
18. โครเมียมรวม (Total Chromium)	µg/L	AWWA, 2023 (3030 E, 3120 B)	ND <sup>4)</sup>	ไม่เกิน 50
19. แคดเมียม (Cadmium)	µg/L	AWWA, 2023 (3030 E, 3120 B)	ND <sup>4)</sup>	ไม่เกิน 3
20. ซีลีเนียม (Selenium)	µg/L	AWWA, 2023 (3030 E, 3120 B)	ND <sup>4)</sup>	ไม่เกิน 10
21. แบเรียม (Barium)	µg/L	AWWA, 2023 (3030 E, 3120 B)	361.100	ไม่เกิน 700
22. ไซยาไนด์ (Cyanides)	µg/L	AWWA, 2023 (4500-CN <sup>-</sup> C, E)	<4.000	ไม่เกิน 70

หมายเหตุ : \* หมายถึง รายการทดสอบที่อยู่ในขอบข่ายการรับรองความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 : 2017

<sup>1)</sup> Standard Methods for the examination of water and wastewater 24<sup>th</sup> ed Washington, DC : APHA, 2023

<sup>2)</sup> คำสั่งการประปาส่วนภูมิภาค ที่ ๑๙๗.๐๒/๒๕๖๕ เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

<sup>3)</sup> วิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการ บริษัท ศูนย์วิทยาศาสตร์เบทาโกร จำกัด

<sup>4)</sup> ND (Not Detected) โดย Detection Limit ของผลการทดสอบมีดังนี้

Zinc <0.001 mg/L

Mercury <0.1000 µg/L

Lead <4.000 µg/L

Arsenic <1.000 µg/L


Total Chromium <1.000 µg/L

Cadmium <1.000 µg/L

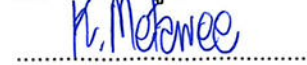
Selenium <1.000 µg/L

ชื่อผู้บันทึก : นายทศไนย มอญจตุรัส  
ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.  
ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวกุลภัสสร เขยโชติ

ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มข้าว  
เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121  
เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0015

  
(Manipa Butsee)  
Technical Team



  
(Metawee Khumkham)  
Laboratory Supervisor



## ANALYSIS REPORT

เลขที่ใบรายงานผล : RE6804319

รหัสตัวอย่าง : W186/04/68

ประเภทตัวอย่าง : น้ำประปา

ชื่อโครงการ : โครงการทำอาภาศยานานาชาติสุราษฎร์ธานี  
ที่ตั้งโครงการ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี  
ชื่อลูกค้า : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด  
ที่อยู่และข้อมูลติดต่อของลูกค้า : 30/280 ซอยงามวงศ์วาน 47 แขวง 7 (ชินเขต 2/7) แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10900  
สถานที่ตรวจวัด : อาคารที่พักผู้โดยสาร  
ตำแหน่งพิกัด : 47P 0515706 E, 1009728 N  
วิธีเก็บตัวอย่าง : Grab Sampling  
ผู้เก็บตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.  
เลขทะเบียน : -

วันเดือนปีที่เก็บตัวอย่าง : 28 เมษายน 2568  
วันเดือนปีที่รับตัวอย่างทดสอบ : 29 เมษายน 2568  
วันเดือนปีที่ทำการทดสอบ : 29 เมษายน – 07 พฤษภาคม 2568  
วันเดือนปีที่รายงานผล : 07 พฤษภาคม 2568  
เวลาเก็บตัวอย่าง : 09.10 น.

รายการทดสอบ	หน่วย	วิธีทดสอบ <sup>1)</sup>	ผลการทดสอบ	ค่ามาตรฐาน <sup>2)</sup>
<b>ด้านชีวภาพ</b>				
23. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	-	AWWA, 2023 (9221 B)	ไม่พบ	ไม่พบ
24. อีโคไล ( <i>Escherichia coli</i> )	-	AWWA, 2023 (9221 F)	ไม่พบ	ไม่พบ
25. สแตฟิโลค็อกคัส ออเรียส ( <i>Staphylococcus aureus</i> ) <sup>3)</sup>	-	AWWA, 2023 (9213 B)	ไม่พบ	ไม่พบ
26. แซลโมเนลลา ( <i>Salmonella</i> spp.) <sup>3)</sup>	-	ISO 14189 : 2013	ไม่พบ	ไม่พบ
27. คลอสทริเดียม เพอร์ฟริงเจนส์ ( <i>Clostridium perfringens</i> ) <sup>3)</sup>	-	ISO 19250 : 2010	ไม่พบ	ไม่พบ
<b>ลักษณะสภาพตัวอย่างที่ทดสอบ</b>		ใส สีเหลือง มีตะกอน		

หมายเหตุ : \* หมายถึง รายการทดสอบที่อยู่ในขอบข่ายการรับรองความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 : 2017

<sup>1)</sup> Standard Methods for the examination of water and wastewater 24<sup>th</sup> ed Washington, DC : APHA, 2023

<sup>2)</sup> คำสั่งการประกาศส่วนภูมิภาค ที่ ๑๙๗.๐๒/๒๕๖๕ เรื่อง ปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

<sup>3)</sup> วิเคราะห์โดยห้องปฏิบัติการ บริษัท ศูนย์วิทยาศาสตร์เบทาโกร จำกัด

<sup>4)</sup> ND (Not Detected) โดย Detection Limit ของผลการทดสอบมีดังนี้

Zinc <0.001 mg/L

Mercury <0.1000 µg/L

Lead <4.000 µg/L

Arsenic <1.000 µg/L

Total Chromium <1.000 µg/L

Cadmium <1.000 µg/L

Selenium <1.000 µg/L

ชื่อผู้บันทึก : นายทัศนัย มอญจตุรัส

ชื่อผู้ตรวจสอบ/ควบคุม : นางสาวเมธาวี คุ่มขำ

ชื่อบริษัทผู้ตรวจวัดและวิเคราะห์ตัวอย่าง : TOPS-LAB Consultants CO., LTD.

เบอร์โทรศัพท์ : 02-159-0121

ชื่อผู้วิเคราะห์ : นางสาวกุลภัสสร เชยโชติ

เลขที่ทะเบียนผู้วิเคราะห์ : ว-326-จ-0015

*B. Manipa*

(Manipa Butsee)

Technical Team



*K. Metawee*

(Metawee Khumkham)

Laboratory Supervisor