

ท่าอากาศยานตรัง (Trang Airport)



กรมท่าอากาศยาน
Department of Airports

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





บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

Innovation Consultants Co., Ltd.

30/280 ซอย งามวงศ์วาน 47 แขวง 7 (ชินนาคะ 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

โครงการท่าอากาศยานตรง

วันที่ 30 กรกฎาคม 2568

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานตรง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

() มกราคม - มิถุนายน 2568

(/) กรกฎาคม - ธันวาคม 2568

() อื่นๆ (ระบุ)

โดยมีคณะผู้ควบคุมในการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้

รายชื่อผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน

ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง

นายสรัน วังโน


.....

ผู้จัดการโครงการ/ผู้เชี่ยวชาญ
ด้านการติดตามตรวจสอบ

นางสาวกิตติกานต์ ไสภณศิริ


.....

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม/
ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตาม
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม/

นางศศิธร ชูมาก


.....

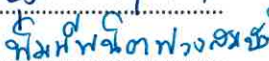
การจัดการของเสียและสิ่งปฏิกูล

นางรุ่งกานต์ สุขเดช


.....

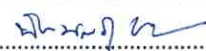
ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/

นางสาวพิมพ์พนิต พ่วงสมบัติ


.....

นิเวศวิทยาทางน้ำ

นางสาวพิชามณูช ยอดหาญ


.....

นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส

นักวิชาการด้านสังคม

นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส

ขอแสดงความนับถือ



Innovation
Consultants Co., Ltd.

บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด



(นายสรัน วังโน)

กรรมการผู้จัดการ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานตรัง

1. ชื่อโครงการ โครงการท่าอากาศยานตรัง
2. สถานที่ตั้ง ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง
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 6 กันยายน 2563
7. โครงการได้นำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครั้งสุดท้ายเมื่อ เดือนกรกฎาคม 2568
8. รายละเอียดโครงการ แสดงไว้ในหัวข้อ 1.2

**ตารางสัดส่วนการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานตรัง**

ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	สัดส่วนการทำงาน
1. นายสรัน วังโน	ผู้จัดการโครงการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	10
2. นายชาติตระการ มีชัย	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน และ แบบจำลองทางคณิตศาสตร์	7
3. นางสาวกิตติกานต์ โสภณศิริ	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม/ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม/การจัดการของเสียและสิ่งปฏิกูล	9
4. นางสาวศศิธร ชูมาก	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ	9
5. ดร.ราชนันท์ พัฒนศักดิ์	ผู้เชี่ยวชาญด้านป่าไม้	7
6. นายโกสินทร์ แหยมเจริญ	ผู้เชี่ยวชาญด้านสัตว์ป่า	9
7. นางรุ่งกานต์ สุขเดช	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส (ด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม)	7
8. นางสาวพิมพ์พนิต พ่วงสมบัติ	นักวิชาการด้านสังคม (สภาพเศรษฐกิจและสังคม)	8
9. นางสาวพิชามณูชัช ยอดหาญ	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส (คุณภาพอากาศ/เสียง/ แบบจำลองทางคณิตศาสตร์/ความสั่นสะเทือน/ ด้านสาธารณสุข)	10
10. นางสาววรรณวลี เตียวตระกูล	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม (ด้านการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม)	10
11. นางสาวอรฉัตร อินนุรักษ์	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม (คุณภาพอากาศ/เสียง/ ความสั่นสะเทือน)	8
12. นายยศพล ถนอมบุญ	วิศวกรแหล่งน้ำ (การระบายน้ำ/บรรเทาน้ำท่วม)	6

สารบัญ

สารบัญ

หน้า

หนังสือรับรองการจัดทำรายงาน (แบบ ตต.1)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ (แบบ ตต.2)

บัญชีรายชื่อผู้ร่วมศึกษา

สารบัญ..... ก

สารบัญรูปง

สารบัญตาราง..... จ

1.1 ประวัติความเป็นมาของท่าอากาศยาน 1

1.2 รายละเอียดโครงการ..... 2

1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของท่าอากาศยาน 2

1.2.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยาน..... 3

1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ..... 7

1.2.4 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ..... 7

1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน 8

1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย 10

1.2.7 การจัดการด้านความปลอดภัย..... 11

1.2.8 สภาพปัจจุบัน..... 12

1.3 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2..... 14

1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับ
การดำเนินงานของท่าอากาศยาน 88

1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2..... 89

1.5.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะดำเนินการ
(ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538)..... 89

1.5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2..... 93

1.5.3 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะก่อสร้าง
(ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563)..... 109

1.5.4 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2..... 112

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

1.5.5	แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะดำเนินการ (ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563)	131
1.5.6	ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 (เพิ่มเติม)	135
1.6	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน	163
1.7	การติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยการสำรวจความคิดเห็น	184
1.7.1	ผลการสำรวจความคิดเห็นครัวเรือน	184
1.8	การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน	192
1.8.1	วิธีการศึกษา	192
1.8.2	การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล	193
1.9	การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน	204
1.9.1	แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง	204
1.9.2	การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน	207
1.9.3	ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน	209
1.10	แนวทางการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม	211
1.10.1	หลักการและเหตุผล	211
1.10.2	สรุปผลการตรวจสอบการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ทำอากาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วน	211
1.10.3	แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม	211
1.11	การจัดอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อม	222
1.11.1	หลักการและเหตุผล	222
1.11.2	วัตถุประสงค์	222
1.11.3	ขอบเขตการดำเนินงาน	222
1.11.4	กลุ่มเป้าหมาย	223
1.11.5	สถานที่	223
1.11.6	สื่อ อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้	223
1.11.7	ข้อมูลที่จะนำเสนอ	224
1.11.8	การบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม	224
1.11.9	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Out Put)	225

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก หนังสือแจ้งผลการพิจารณา ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หนังสือที่
วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538

ภาคผนวก ข หนังสือแจ้งผลการพิจารณา ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตาม
หนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563

ภาคผนวก ค บันทึกปริมาณขยะระหว่างเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม 2568

ภาคผนวก ง การฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิง

ภาคผนวก จ ผลการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 2

ภาคผนวก ฉ รายชื่อผู้เข้าอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1.2.1-1	ที่ตั้งโครงการทำอากาศยานตรง	4
รูปที่ 1.2.2-1	ผังแสดงองค์ประกอบหลักภายในทำอากาศยานตรง	5
รูปที่ 1.2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่ทำอากาศยานตรง	9
รูปที่ 1.2.8-1	สภาพปัจจุบันทำอากาศยานตรง	13
รูปที่ 1.5.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมพื้นที่ศึกษา ตามหนังสือ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ).....	91
รูปที่ 1.5.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง.....	95
รูปที่ 1.5.2-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง	99
รูปที่ 1.5.2-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง	106
รูปที่ 1.5.3-1	สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมพื้นที่ศึกษา (ระยะก่อสร้างโครงการปรับปรุงขยายทำอากาศยานตรง).....	111
รูปที่ 1.5.4-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง	114
รูปที่ 1.5.4-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง.....	119
รูปที่ 1.5.4-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง	124
รูปที่ 1.5.4-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง	128
รูปที่ 1.5.5-1	สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมพื้นที่ศึกษา (ระยะดำเนินการ โครงการปรับปรุงขยายทำอากาศยานตรง).....	134
รูปที่ 1.5.6-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง	137
รูปที่ 1.5.6-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง.....	144
รูปที่ 1.5.6-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง	150
รูปที่ 1.5.6-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง	156
รูปที่ 1.6-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2564-2568.....	166
รูปที่ 1.6-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง 2564-2568	171
รูปที่ 1.6-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2564-2568...	177
รูปที่ 1.6-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2564-2568.....	182
รูปที่ 1.7.1-1	ตำแหน่งชุมชนที่ทำการสำรวจแบบสอบถามบริเวณทำอากาศยานตรง.....	186
รูปที่ 1.7.1-2	ประมวลผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการ บริเวณทำอากาศยานตรง.....	187
รูปที่ 1.9.3-1	ระดับเสียง (NEF) ทำอากาศยานตรงในช่วงเดือนธันวาคม 2567 – พฤศจิกายน 2568.....	210
รูปที่ 1.11.3-1	บรรยากาศการจัดอบรมทำอากาศยานตรง.....	223

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.2.3-1	สถิติการให้บริการการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรัง ปี พ.ศ. 2555-2568.....	7
ตารางที่ 1.3-1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ).....	15
ตารางที่ 1.3-2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระยะก่อสร้าง)	30
ตารางที่ 1.3-3	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระยะดำเนินการ).....	65
ตารางที่ 1.4-1	สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ).....	88
ตารางที่ 1.4-2	สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระยะก่อสร้าง)	88
ตารางที่ 1.5.1-1	แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรังตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ).....	89
ตารางที่ 1.5.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง.....	94
ตารางที่ 1.5.2-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง	98
ตารางที่ 1.5.2-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง	105
ตารางที่ 1.5.2-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง	107
ตารางที่ 1.5.3-1	แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระยะก่อสร้าง).....	109
ตารางที่ 1.5.4-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง.....	113
ตารางที่ 1.5.4-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง.....	116
ตารางที่ 1.5.4-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง.....	123
ตารางที่ 1.5.4-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง.....	127
ตารางที่ 1.5.4-5	ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง.....	129

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 1.5.5-1	แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง (ระยะดำเนินการ) ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563	131
ตารางที่ 1.5.6-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง.....	136
ตารางที่ 1.5.6-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง.....	141
ตารางที่ 1.5.6-3	ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง.....	149
ตารางที่ 1.5.6-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง.....	155
ตารางที่ 1.5.6-5	ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง.....	161
ตารางที่ 1.6-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2564-2568.....	164
ตารางที่ 1.6-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง 2564-2568	167
ตารางที่ 1.6-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2564-2568.....	173
ตารางที่ 1.6-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2564-2568.....	181
ตารางที่ 1.7.1-1	ผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง	188
ตารางที่ 1.7.1-2	ผลการสำรวจข้อมูลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันของผู้ให้สัมภาษณ์ ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง.....	191
ตารางที่ 1.7.1-3	ผลการสำรวจข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง.....	192
ตารางที่ 1.8.2-1	แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออากาศยาน	195
ตารางที่ 1.8.2-2	ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง	197
ตารางที่ 1.8.3-1	จำนวนชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น จำแนกตามสกุล วงศ์ และ อันดับที่สำรวจพบทั้งทางตรง และทางอ้อม.....	198
ตารางที่ 1.8.3-2	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละชั้นที่พบในพื้นที่ท่าอากาศยานตรังตามระดับความชุกชุม	199
ตารางที่ 1.8.3-3	จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพปัจจุบันตามกฎหมาย	200
ตารางที่ 1.8.3-4	จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพการอนุรักษ์.....	201
ตารางที่ 1.8.3-5	โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด.....	202
ตารางที่ 1.8.3-6	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน	202
ตารางที่ 1.8.3-7	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานตรัง	202
ตารางที่ 1.9.1-1	แนวทางการใช้ที่ดินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO).....	206
ตารางที่ 1.9.2-1	สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรังในช่วงเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568.....	208

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 1.9.2-2 ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์.....	208
ตารางที่ 1.10.3.1-1 แนวทางการใช้ที่ดินของ ICAO	213
ตารางที่ 1.10.3.3-1 ตัวอย่างแบบบันทึกปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในท่าอากาศยาน	216
ตารางที่ 1.10.3.4-1 ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย.....	219
ตารางที่ 1.10.3.6-1 แบบฟอร์มรายงานสำรวจประชากรนก.....	221

ทำอากาศยานตรัง

ท่าอากาศยานตรัง

ในรายงานฉบับนี้เสนอผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานตรัง ประกอบด้วย ความเป็นมาของท่าอากาศยาน รายละเอียดโครงการโดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ครั้งที่ 2) และทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบันของท่าอากาศยานการสำรวจนิเวศบก (ครั้งที่ 2) และการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์รายละเอียดดังนี้

1.1 ประวัติความเป็นมาของท่าอากาศยาน

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

พ.ศ.2498 กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) ได้ดำเนินการบูรณะสนามบิน และให้ท่าอากาศยานของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด เปิดให้บริการรับส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณีย์ เส้นทางตรัง-กรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง โดยทำการปรับปรุงทางวิ่งให้เป็นพื้นผิวลาดยาง มีความยาว 1,175 เมตร ความกว้าง 30 เมตร และปรับทางวิ่งเพื่อขนาด 30 x 60 เมตร ทั้งสองด้านเป็นลูกรังอัดแน่น พร้อมกับก่อสร้างอาคารสถานีการบิน ซึ่งเป็นเรือนไม้ 2 ชั้น ประกอบด้วยที่ทำการท่าอากาศยาน ที่ทำการบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด หอควบคุมจราจรทางอากาศและสถานีสื่อสารการบินรวมอยู่ในแห่งเดียวกัน ท่าอากาศยานที่ใช้ขณะนั้นเป็นแบบดาโกต้า (DC 3) ให้บริการผู้โดยสารแต่เปิดบริการไม่นานก็หยุดให้บริการไป แต่ยังคงมีท่าอากาศยานของทหารทำการบินขึ้น-ลงตลอดเวลา

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

พ.ศ.2537 กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) ได้มีการปรับปรุงท่าอากาศยานตรังเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศ และจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ซึ่งประกอบด้วย การก่อสร้างอาคารที่พัก

ผู้โดยสารหลังใหม่ พื้นที่ประมาณ 3,000 ตารางเมตร การก่อสร้างต่อเติมทางวิ่งเป็นขนาด 45 x 1,400 เมตร มีทางวิ่ง
เผื่อขนาด 60 เมตร ทางขับขนาด 23 X 145 เมตร การขยายถนนทางเข้า และก่อสร้างลานจอดรถยนต์เพิ่มบางส่วน

พ.ศ. 2538 กรมท่าอากาศยาน ได้จัดให้มีการดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้าง
ขยายท่าอากาศยานตรัง จังหวัดตรัง โดยมีการต่อเติมความยาวทางวิ่งจากเดิม 1,500 เมตร เป็น 2,100 เมตร รวมทั้ง
มีการปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการจัดส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เดิม) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันคือสำนักงาน
นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) เสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน
การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานพิจารณา ผลการพิจารณาในการประชุมครั้งที่
12/2538 เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานดังกล่าว โดยกำหนดให้
กรมท่าอากาศยาน ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ภาคผนวก ก)

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

พ.ศ. 2559 คณะรัฐมนตรี มีมติรับทราบและเห็นชอบตามมติการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและ
เอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ครั้งที่ 3/2559 เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2559 ณ
จังหวัดภูเก็ต โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าของ
การลงทุนโครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง และกรมท่าอากาศยานได้ดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ
พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ตามหนังสือ
เห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ภาคผนวก ข)

1.2 รายละเอียดโครงการ

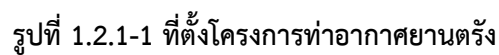
1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของท่าอากาศยาน

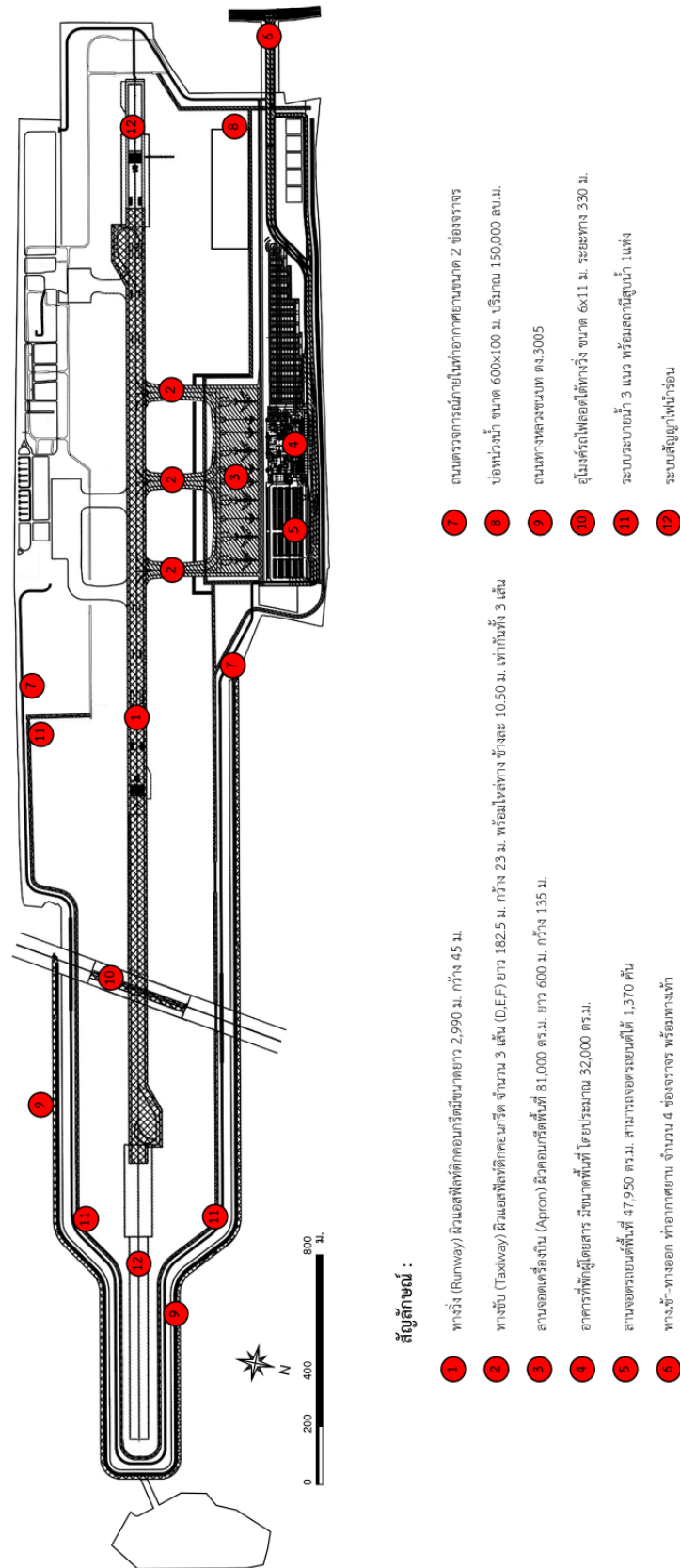
ที่ตั้งของท่าอากาศยานตรัง ตั้งอยู่ที่บริเวณรอยต่อของ 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลโคกหล่อ และตำบลควนปริง
อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ทางทิศใต้ของเทศบาลตำบลโคกหล่อ อยู่ระหว่างทางหลวงหมายเลข 404
(ตรัง-ปะเหลียน) และทางหลวงชนบทหมายเลข ตง.3005 (รูปที่ 1.2.1-1) อยู่ห่างจากตัวเมืองตรังมาทางทิศใต้
ประมาณ 6.5 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 2,307 ไร่ ลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบ บริเวณพื้นที่โครงการมีคลอง
ทำนาวไหลผ่านไปทางทิศเหนือ และคลองลำเลียงอยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่โครงการ มีชุมชนตั้งอยู่โดยรอบท่าอากาศยานตรัง
และมีสถานที่อื่นรอบบริเวณพื้นที่ตั้ง ได้แก่ สถานศึกษาจำนวน 6 แห่ง ศาสนสถานจำนวน 3 แห่ง และสถานที่
ราชการ ได้แก่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรัง ศูนย์ส่งเสริมและพัฒนาอาชีพเกษตรกรจังหวัดตรัง สำนักงานเขตพื้นที่
การศึกษาประถมศึกษาตรังเขต 1 ศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษา เรือนจำจังหวัดตรัง และแขวงทางหลวงชนบทตรัง

1.2.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยาน

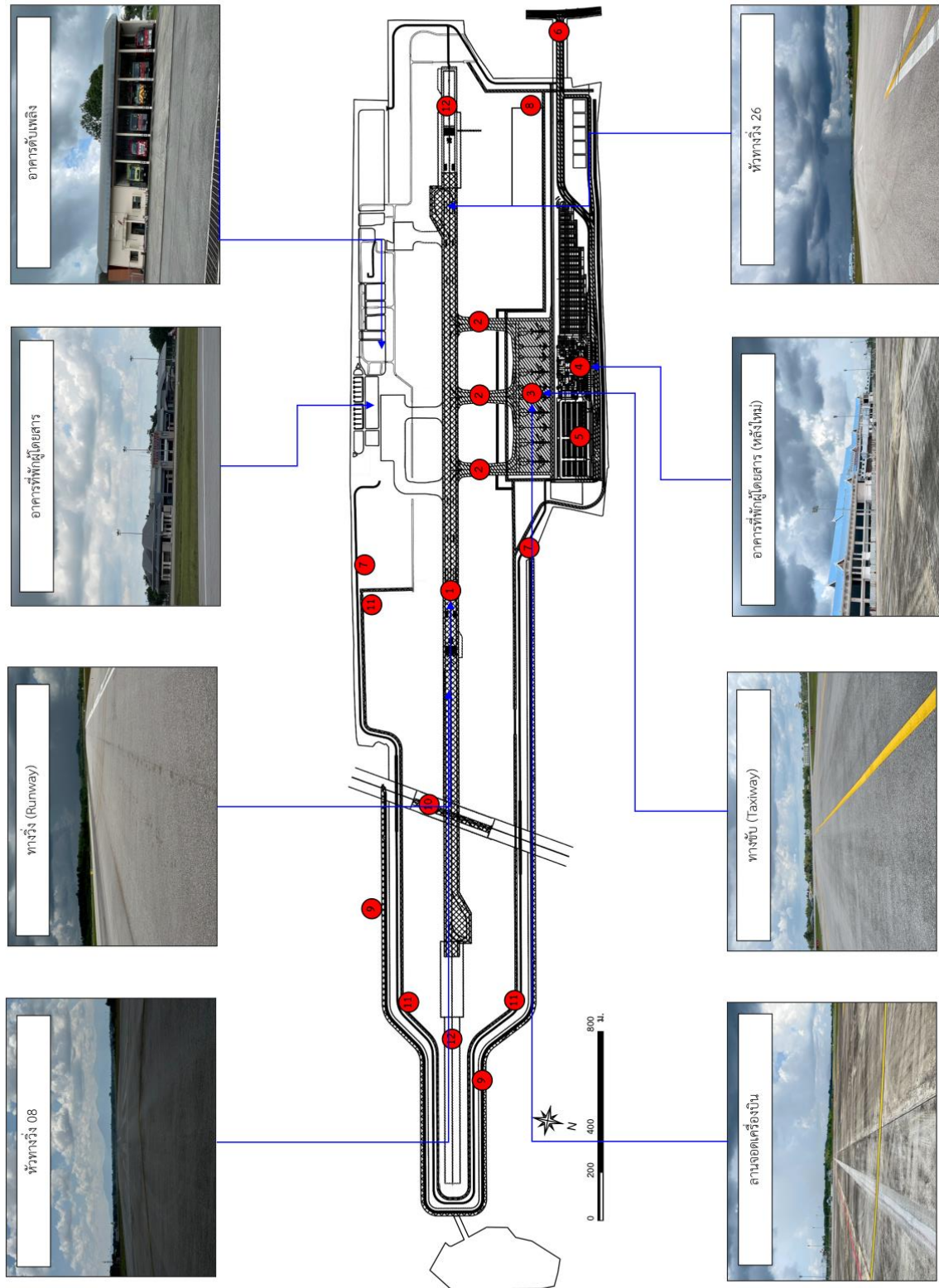
องค์ประกอบทางกายภาพของท่าอากาศยานตรัง ประกอบด้วย (รูปที่ 1.2.2-1) รายละเอียดดังนี้

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





รูปที่ 1.2.2-1 แสดงองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานตรง



ที่มา: กรมท่าอากาศยาน, 2568 และการสำรวจภาคสนาม, สิงหาคม 2568

รูปที่ 1.2.2-1 ผังแสดงองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานตรง (ต่อ)

1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ

การรวบรวมข้อมูลสถิติการให้บริการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรง ปี พ.ศ. 2555-2568 (www.airports.go.th, เดือนสิงหาคม 2568) พบว่า จำนวนเที่ยวบินอยู่ในช่วง 1,840-5,176 เที่ยวบิน/ปี จำนวนผู้โดยสารอยู่ในช่วง 221,559-799,277 คน/ปี และการขนส่งสินค้าอยู่ในช่วง 106,816-440,958 ก.ก./ปี (ตารางที่ 1.2.3-1)

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

ปี พ.ศ.	จำนวน (เที่ยวบิน)			จำนวนผู้โดยสาร (คน)			สินค้า (กก.)		
	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม
2555	1,384	1,381	2,765	185,651	189,147	374,798	-	-	-
2556	1,800	1,802	3,602	248,274	256,202	504,476	-	-	-
2557	1,809	1,810	3,619	262,165	267,200	529,365	55,408	103,357	158,765
2558	2,037	2,039	4,076	303,989	308,030	612,019	215,782	225,176	440,958
2559	2,151	2,151	4,302	320,845	328,134	648,979	171,868	254,469	426,337
2560	2,588	2,588	5,176	403,034	396,243	799,277	135,325	270,973	406,298
2561	2,206	2,206	4,412	348,348	342,922	691,270	127,483	163,875	291,358
2562	2,190	2,190	4,380	341,171	338,127	679,298	131,629	170,431	302,060
2563	1,933	1,933	3,866	241,494	246,844	488,338	71,763	158,091	229,854
2564	920	920	1,840	114,616	106,943	221,559	33,057	102,396	135,453
2565	1,784	1,784	3,568	254,853	245,160	500,013	52,473	132,977	185,450
2566	1,845	1,845	3,690	285,019	279,442	564,461	63,469	120,526	184,055
2567	1,659	1,659	3,318	260,591	251,475	512,066	44,260	89,516	133,776
2568	1,179	1,179	2,358	186,515	178,627	365,142	28,901	77,915	106,816
รวม	25,485	25,487	50,972	3,756,565	3,734,496	7,491,061	1,131,418	1,869,702	3,001,180
เฉลี่ย	1,820	1,821	3,641	268,326	266,750	535,076	94,285	155,809	250,098

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (เดือนสิงหาคม 2568)

หมายเหตุ : ปี 2568 เป็นข้อมูลสถิติเที่ยวบินในช่วงเดือนมกราคม-สิงหาคม 2568 ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2568

- หมายถึง ไม่มีข้อมูล

1.2.4 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ

สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในท่าอากาศยานตรง ปัจจุบันประกอบด้วย 3 สายการบิน จำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน (เป็นเส้นทางการบินภายในประเทศทั้งหมด โดยมีเส้นทางการบินกรุงเทพ (ดอนเมือง) – ตรง ได้แก่

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

1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ดังแสดงในรูปที่ 1.2.5-1 รายละเอียดดังนี้

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

(1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนผลไม้ สวนยางพารา และสวนปาล์ม อยู่ด้านทิศใต้และด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยานตรัง

(2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

พื้นที่ตั้งสถานที่ราชการส่วนใหญ่จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานตรัง ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคตรัง วิทยาลัยอาชีวศึกษา สำนักงานทางหลวงชนบทตรัง และศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษาจังหวัดตรัง เป็นต้น สำหรับชุมชนจะตั้งอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 404 เป็นหลัก นอกจากนี้ยังพบว่ามีมีการกระจายตัวอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมทางทิศเหนือและทิศใต้ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ บ้านทุ่งหวัง บ้านคลองลาเลียง บ้านหนองกก บ้านโคกพลาออก และบ้านนาป้อ

(3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

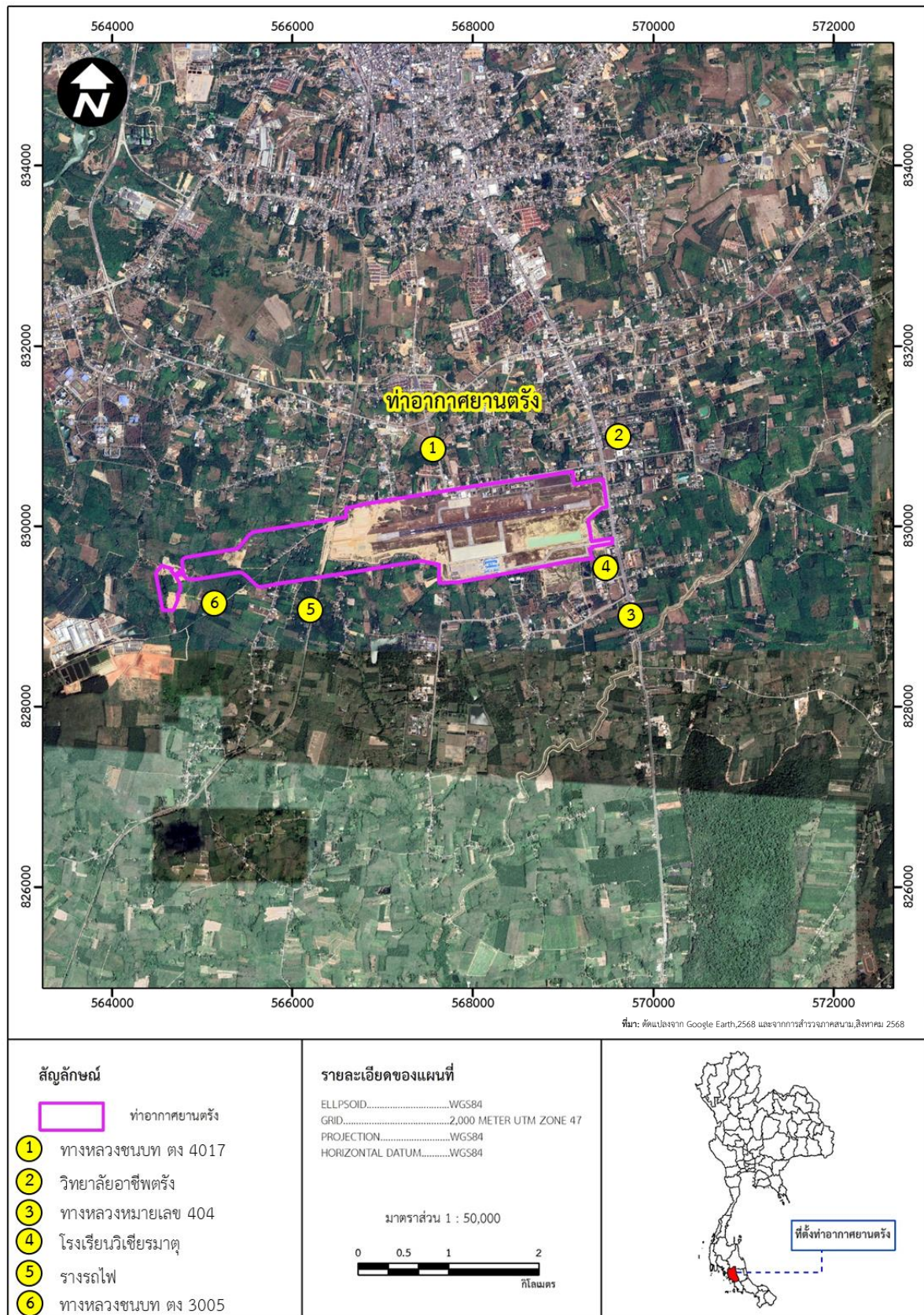
ส่วนใหญ่เป็นระบบสาธารณูปโภคเพื่อการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ทางรถไฟ จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานตรังทางหลวงหมายเลข 404 เชื่อมโยงกับจังหวัดสตูล

(4) พื้นที่แหล่งน้ำ

ชุมชนกระจายอยู่รอบพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ส่วนใหญ่กระจายอยู่ตามเส้นทางคมนาคมหลักและบริเวณพื้นที่ทำกิน

(5) พื้นที่ที่มีสภาพป่า/พื้นที่อื่นๆ

พื้นที่ที่มีสภาพป่าพบได้น้อยมากในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานตรัง เนื่องจากที่ดินส่วนใหญ่ได้ถูกพัฒนาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนยางพารา และสวนปาล์ม



รูปที่ 1.2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง

1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

(1) การใช้น้ำ

ปัจจุบันท่าอากาศยานตรัง มีแหล่งน้ำใช้จากการประปาส่วนภูมิภาคสาขาจังหวัดตรัง และมีบ่อบาดาลเป็นแหล่งน้ำที่ใช้สำรอง จากนั้นน้ำจะถูกส่งไปเก็บที่หอถังน้ำสูง โดยมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำก่อนนำมาใช้งานและนำมาใช้ในกรณีที่น้ำประปาไม่ไหล โดยมีสถิติปริมาณน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร 2,100 ลูกบาศก์เมตร/เดือน ส่วนบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ ท่าอากาศยานไม่ได้มีการบันทึกข้อมูลไว้

(2) การจัดการน้ำเสีย

- 1) อาคารที่พักผู้โดยสาร ปัจจุบันติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (ถัง SAT) ซึ่งสามารถรองรับน้ำเสียได้ 4,000 ลูกบาศก์เมตร/วัน
- 2) ห้องอาหารของอาคารที่พักผู้โดยสาร จำนวน 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณชั้น 2 ของอาคารที่พักผู้โดยสาร น้ำเสียจากการล้างภาชนะจะผ่านบ่อดักไขมันก่อนเพื่อแยกไขมันออกจากน้ำเสีย หลังจากนั้นระบายน้ำเสียไปยังระบบระบายน้ำบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร จากนั้นเข้าสู่รางระบายน้ำภายในท่าอากาศยานและออกสู่ภายนอกพื้นที่ท่าอากาศยาน
- 3) บ้านพักเจ้าหน้าที่ ปัจจุบันบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานใช้ระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกรอะตั้งอยู่บริเวณด้านหลังของบ้านพักเจ้าหน้าที่ เมื่อบ่อเกรอะเต็มจะใช้บริการของเทศบาลมาสูบน้ำไปกำจัดต่อไป

(3) การจัดการขยะ

1) แหล่งกำเนิด

แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอยในบริเวณท่าอากาศยานตรัง มี 2 แหล่ง คือ

- อาคารที่พักผู้โดยสาร จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยขนาด 60 ลิตร จำนวน 24 ถัง ตั้งกระจายอยู่ภายในพื้นที่อาคาร โดยมีการจดบันทึกปริมาณขยะได้ 341 กิโลกรัม/วัน (ภาคผนวก ค) และมีเจ้าหน้าที่เก็บรวบรวมขยะมูลฝอยไปยังอาคารพักขยะก่อนประสานงานให้เทศบาลตำบลโคกหล่อเข้ามาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป
- บ้านพักเจ้าหน้าที่ ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่ที่รวมกับสมาชิกในครอบครัวอาศัยอยู่จำนวน 75 คน จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง พร้อมฝาปิดมิดชิด ตั้งอยู่ในบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

2) การจัดการขยะ

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร มีการจัดตั้งถังรองรับขยะตามจุดต่าง ๆ และมีเจ้าหน้าที่รักษาความสะอาดรวบรวมขยะจากจุดต่าง ๆ ใส่ถุงดำทุกครั้งที่ถูกโดยสารลงจากอากาศยานและขึ้นอากาศยานออกไปแล้วในแต่ละเที่ยว เพื่อให้ถังขยะที่จัดเตรียมไว้สามารถรองรับขยะได้เพียงพอ โดยจะมีการรวบรวมไปไว้ที่อาคารพักขยะ เพื่อรอให้รถจัดเก็บขยะของเทศบาลตำบลโคกหล่อเข้ามาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป โดยมีความถี่ในการเข้ามาจัดเก็บ สัปดาห์ละ 3 ครั้ง

ส่วนขยะที่เกิดขึ้นจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ ผู้อาศัยแต่ละครัวเรือนจะนำไปทิ้งที่ถังขยะที่จัดเตรียมไว้ บริเวณบ้านพักเพื่อรอรถจัดเก็บขยะของเทศบาลตำบลโคกหล่อเข้ามาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป โดยมีความถี่ในการเข้ามาจัดเก็บ สัปดาห์ละ 3 ครั้ง

(4) ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบระบายน้ำของท่าอากาศยาน มีทิศทางการระบายน้ำไปตามลักษณะความลาดชันของสภาพภูมิประเทศภายในท่าอากาศยาน ผ่านรางระบายน้ำที่ขุดขึ้นภายในท่าอากาศยานส่วนหนึ่งจะไหลลงคลองระบายน้ำริมทางหลวงหมายเลข 404 และอีกส่วนหนึ่งจะไหลลงร่องน้ำธรรมชาติด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน หลังจากนั้นจะระบายลงคลองลำเลียงบริเวณบ้านคลองลำเลียง และไหลลงสู่แม่น้ำปะเหลียน

ระบบการระบายน้ำภายในท่าอากาศยาน เป็นรางระบายน้ำแบบเปิดทั้งหมด โดยมีทิศทางการระบายน้ำสอดคล้องกับความลาดชันของพื้นที่ เพื่อระบายน้ำออกสู่คลองลำเลียงซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของท่าอากาศยาน น้ำฝนที่ตกลงมาบนทางวิ่งของท่าอากาศยาน จะถูกระบายไปตามทางวิ่ง โดยเริ่มต้นจากด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยานซึ่งเป็นจุดที่สูงไปสู่ทิศตะวันออกของพื้นที่ซึ่งเป็นที่ย่ำก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำเปิดของระบบระบายน้ำ

1.2.7 การจัดการด้านความปลอดภัย

(1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

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

(2) ความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานตรัง ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่ท่าอากาศยานเพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง อาจจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปสำรวจพร้อมทำบันทึกสถิติที่พบภายในท่าอากาศยานในแต่ละวัน พร้อมจัดทำรายงานการสำรวจประจำวัน ประจำเดือน และหากเกิดเหตุอากาศยานชนนกจะมีการจัดทำบันทึกประจำวันเป็นประจำทุกเดือน สำหรับบริเวณทางเข้า-ออก

ท่าอากาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรแก่ผู้ที่เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานในช่วงเวลาที่อากาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่างๆ และมีห้องควบคุมโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน

(3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ท่าอากาศยานตรัง ได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำเดือนของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง และฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน (ภาคผนวก ง) โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

(2) การฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ (Half Scale Exercise) ทุก 6 เดือน (ยกเว้นในปีที่มีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ) หรือแล้วแต่จะกำหนดเพื่อทดสอบประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เป็นการฝึกซ้อมในสนามจริงโดยใช้บุคคลและยานพาหนะตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้จะเป็นการฝึกซ้อมเฉพาะเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน

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

(4) การซ้อมดับเพลิง

(5) การฝึกซ้อมอื่นๆ ได้แก่ การฝึกซ้อมเคลื่อนย้ายเข้าพื้นที่เกิดเหตุ การฝึกซ้อมเตรียมความพร้อมจำลองสถานการณ์ฉุกเฉิน เดือนละ 1 ครั้ง การฝึกซ้อมด้านความปลอดภัยร่วมกับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย

1.2.8 สภาพปัจจุบัน

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

(1) ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 1,200 คน/ชม. และลานจอดรถยนต์ 700 คัน ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2568

(2) ก่อสร้างลานจอดเครื่องบิน สามารถจอดอากาศยานได้ 10 ลำ และทางขับ จำนวน 3 ทาง ดำเนินการแล้วเสร็จ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2568

(3) ก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่ ดำเนินการแล้วเสร็จ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2568

(4) ขยายความยาวทางวิ่งจาก 2,100 เมตร เป็น 2,990 เมตร ดำเนินการก่อสร้างภายในพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว ร้อยละ 37.00 ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2567 และอยู่ระหว่างการจัดการเวนคืนที่ดินทางด้านทิศตะวันตก จำนวน 640 ไร่



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังใหม่)



ทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่



ลานจอดอากาศยานและทางขับ



อุโมงค์รถไฟลอดใต้ทางวิ่ง



ขยายความยาวทางวิ่ง

รูปที่ 1.2.8-1 สภาพปัจจุบันท่าอากาศยานตรัง




1.3 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

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


- ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ตามที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและผ่านมติเห็นชอบต่อรายงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.3-1

- ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ตามที่กรมท่าอากาศยานได้เสนอรายงานการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ตรังและได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการพิจารณารายงานฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กวล.) ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ รายละเอียด ดังแสดงในตารางที่ 1.3-2 และตารางที่ 1.3-3


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

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม - ให้ขยายรางระบายน้ำช่วง M-N ให้มีขนาด เท่ากับทางน้ำธรรมชาติที่จะทำการขุดลอก และขยาย จนไปถึงคลองลำเลียง โดยมีความกว้างด้านบน 9 เมตร ความกว้างท้องราง 5 เมตร และลึก 1 เมตร	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อ ปรับปรุงขยายทำอากาศยานทำให้มีการรื้อ รางระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างราง ระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยาย ทำอากาศยาน - จากการตรวจสอบพบวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในราง ระบายน้ำ DN-2	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้าง ทำอากาศยานตรงแล้วเสร็จ ทำอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้รับความเห็นชอบ จากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ) - ให้ทำอากาศยานตรงดำเนินการขุดลอกรางและ กำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมีวัชพืช ขึ้นปกคลุม	
- ระบบระบายน้ำในโครงการส่วนที่เป็นท่อลอด แบบท่อกลมให้เปลี่ยนเป็นท่อลอดแบบ Box Culvert ทั้งหมด	- ระบบระบายน้ำส่วนใหญ่มีท่อลอดเป็นแบบ Box Culvert มีเพียงบางส่วนที่เป็นแบบท่อกลม คือ บริเวณที่ตัดผ่านใต้หัวทางวิ่งหมายเลข 26 เนื่องจาก จะก่อให้เกิดปัญหาอุปสรรคต่อระบบปฏิบัติการบิน - ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำ แต่พบว่ามีวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ และบริเวณท่อลอดแบบ Box Culvert	- ให้ทำอากาศยานตรงดำเนินการขุดลอกรางและ กำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมี วัชพืชขึ้นปกคลุม	 

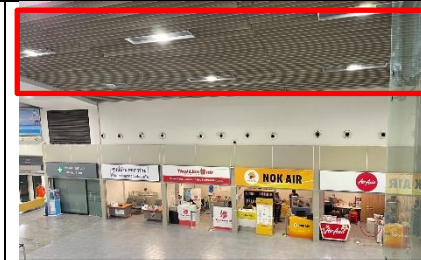
**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2. คุณภาพอากาศ - ในกรณีที่มีเที่ยวบินมากกว่า 1 เที่ยวบินต่อวัน ควรกำหนดการขึ้นลงของเครื่องบินแต่ละเที่ยวห่างกัน 1 ชั่วโมง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานมีสายการบินให้บริการ 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน - การบินขึ้น-ลงของท่าอากาศยาน แต่ละเที่ยวบินห่างกัน 1 ชั่วโมง	- โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานได้มีการออกแบบเพื่อรองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น มาตรการดังกล่าวจะถูกยกเลิกหลังจากโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของท่าอากาศยาน และสายการบินที่จะเข้ามาให้บริการภายในท่าอากาศยาน	-
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	- ท่าอากาศยานตรังติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	-	เครื่องปรับอากาศภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร 
- หลีกเลี่ยงการจอดเครื่องบินโดยการติดเครื่องยนต์บริเวณลานจอดเครื่องบิน	- ท่าอากาศยานตรังกำหนดให้เมื่ออากาศยานลงจอดต้องดับเครื่องยนต์ ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 25-30 นาที ในการรับ-ส่งผู้โดยสาร ขนถ่ายสัมภาระของผู้โดยสาร และทำความสะอาดภายในอากาศยาน	-	-
- หลีกเลี่ยงการติดเครื่องยนต์ของรถยนต์ขณะจอด	- จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยขอความร่วมมือผู้มาใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอด	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มความร่มรื่นบริเวณลานจอดรถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารโดยต้นไม้ควรมีลักษณะใบดกหนาแต่ไม่ให้ดอก-ผล	- ต้นไม้ที่ปลูกบริเวณลานจอดรถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นไม้พุ่ม และไม้ไม่ให้ดอก-ผล	-	 ต้นไม้บริเวณลานจอดรถยนต์
3. เสียง - งดการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-07.00 น.)	- ท่าอากาศยานตรังมีสายการบินให้บริการจำนวน 3 สายการบิน มีเที่ยวบิน จำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน โดยเที่ยวบินเที่ยวแรกมาถึงท่าอากาศยานตรัง เวลา 08.25 และเที่ยวบินสุดท้ายออกจากท่าอากาศยานตรังเวลา 19.45 น.	-	-
- กำหนดวิธีการขึ้น-ลง ของเครื่องบิน เพื่อหลีกเลี่ยงการบินเหนือบริเวณที่เป็นชุมชนหนาแน่น	- การขึ้น-ลง ของอากาศยานส่วนใหญ่ใช้หัวทางวิ่งหมายเลข 08 เป็นหลัก โดยสภาพพื้นที่บริเวณหัวทางวิ่งมีสภาพพื้นที่โล่งอยู่ภายในท่าอากาศยาน ทำให้ลดผลกระทบต่อชุมชน	-	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จำกัดเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันเป็น เครื่องบิน DASH-8 ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน และเครื่องบิน Boeing-737 ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน	- ปัจจุบันมีสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการ ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน เป็นเครื่องบินประเภท Boeing 737-800 และ A320	- ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรงได้ มีการยกเลิกมาตรการนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการ ดำเนินการของท่าอากาศยานในปัจจุบัน และ สอดคล้องกับการขยายของท่าอากาศยานเพื่อให้ รองรับจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น	-
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณที่พักผู้โดยสาร และที่ทำงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	- ท่าอากาศยานตรงติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณ อาคารที่พักผู้โดยสาร และอาคารปฏิบัติงานของ เจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	-	 เครื่องปรับอากาศภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไป ทำงานบริเวณลานบิน (Air Side)	- พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดอากาศยาน ขณะที่อากาศยานเข้ามาให้บริการมีการสวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันเสียง	-	-


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

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




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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- บริเวณที่มีค่า NEF-30 สำหรับจำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเวลากลางวันไม่เกิน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสาน กับจังหวัดและสำนักงานผังเมืองในการจัดผังการใช้ ที่ดินเพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน และ การร้องเรียนในอนาคต รวมทั้งไม่ควรสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถานบริเวณดังกล่าว	- จากการประเมินเส้น NEF 30 ของท่าอากาศยาน ตรังในช่วงเดือนธันวาคม 2567 - พฤศจิกายน 2568 พบว่า มีเที่ยวบินเข้ามาให้บริการที่ท่าอากาศยานตรัง เฉลี่ยจำนวน 10 เที่ยวบิน/วัน พบว่าเส้น NEF 30 ยังคงอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานตรังทั้งหมด	-	-
- ประสานงานกับจังหวัด และกรมโยธาธิการ และผังเมือง เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารและ สิ่งปลูกสร้างเป็นไปตามองค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ (ICAO) คือระยะห่างจากหัว-ท้ายทาง วิ่ง 1,200 เมตร ไม่ควรเป็นย่านที่พักอาศัย, ย่านพาณิช ยกรรม และไม่ควรสร้างวัด, โรงเรียน, โรงพยาบาล, สถานสงเคราะห์ และควรกำหนดให้เป็นเขต อุตสาหกรรมและคลังสินค้า หรือเขตเกษตรกรรม	- ท่าอากาศยานตรังได้ประชาสัมพันธ์และยินดีให้ ข้อมูลกับจังหวัด และสำนักงานโยธาธิการและผัง เมืองจังหวัดตรัง เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารและ สิ่งปลูกสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดองค์การการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	-	-
4. อุทกวิทยาและการระบายน้ำ - ควรมีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดินเพื่อ ป้องกันการกัดเซาะ	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการปลูกหญ้าหรือพืช คลุมดิน บริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด อากาศยาน ภายในพื้นที่เขตการบิน	-	<div>หญ้าคลุมดินบริเวณข้างทางวิ่ง</div> 


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ก่อสร้างรางระบายน้ำด้านข้างของแนวลานวิ่ง ทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดย ระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการก่อสร้างรางระบายน้ำ ทั้งสองด้านของทางวิ่ง ตามทิศทางการไหลของน้ำ ภายในพื้นที่เขตการบินของท่าอากาศยานเรียบร้อยแล้ว	-	 รางระบายน้ำราง D
- จัดให้มีการขุดลอกหรือขยายขนาดของ รางระบายน้ำ M-N จนถึงคลองลำเลียงให้มีขนาดใหญ่ ขึ้น ลึก 1 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณและ อัตราการไหลของน้ำระบายได้ ในกรณีที่มีฝนตกหนัก และแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังด้านใต้ของท่าอากาศยาน และโรงเรียนวิเชียรมาตุได้	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อ ปรับปรุงขยายท่าอากาศยานทำให้มีการรื้อราง ระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างราง ระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยาย ท่าอากาศยาน	- เมื่อดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างท่าอากาศยาน เสร็จแล้วเสร็จ ท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตาม มาตรการที่ได้ความเห็นชอบจาก คชก. (ตลอด ระยะดำเนินการ)	-
5. คุณภาพน้ำผิวดิน ดำเนินการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียของ อาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่ดังนี้ - ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณ อาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่แต่ละ จุดให้มีขนาดสอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้หรือผู้พักอาศัย คือ ปริมาณ 29 ลูกบาศก์เมตร/วัน	- เนื่องจากปัจจุบันท่าอากาศยานตรังมีการปรับปรุง อาคารที่พักผู้โดยสารให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 600 คน/ชั่วโมง และทำการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำ เสียบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารให้มีความสอดคล้อง กับการดำเนินการในปัจจุบัน โดยติดตั้งระบบบำบัด น้ำเสีย สำเร็จรูปแบบเติมอากาศ จำนวน 6 ถัง	-	




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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>- จัดสร้างบ่อบำบัดน้ำเพื่อรองรับน้ำหลังผ่าน การบำบัดแต่ละจุดนำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำ ต้นไม้หรือสนามหญ้า</p>	<p>ขนาด 4 ลูกบาศก์เมตร โดยระบบบำบัดที่ทำการ ปรับปรุงใหม่ ประกอบด้วย ถังดักไขมันสำเร็จรูป ขนาด 6 ลูกบาศก์เมตร ถังบำบัดน้ำเสียชนิดเติม อากาศขนาด 10 ลูกบาศก์เมตร ถังขนาด 20 ลูกบาศก์เมตร และถังขนาด 35 ลูกบาศก์เมตร</p> <p>- ปัจจุบันทำอากาศยานตรงได้มีการก่อสร้างโครงการ ปรับปรุงขยายทำอากาศยานตรงโดยมีการขุดบ่อบำ บัดน้ำ ขนาด 150,000 ลูกบาศก์เมตร เพื่อรับน้ำหลัง ผ่านการบำบัด และท่อน้ำในช่วงฤดูฝนก่อนปล่อย ออกนอกพื้นที่ทำอากาศยาน</p>		 <p>ระบบบำบัดน้ำเสียด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>  <p>บ่อบำบัดน้ำขนาด 150,000 ลบ.ม.</p>
<p>6. สัตว์ป่า</p> <p>- ควบคุมพันธุ์ไม้ที่ให้ผลเป็นอาหารของนก ที่สำรวจพบมี 2 ประเภท ได้แก่ พลับพล่า (<i>Grewia paniculata</i> Roxb.) และเล็บเหยี่ยว (<i>Zi Pyrus oenoplia</i> Mill) ไม่ให้มีขนาดลำต้นโตที่จะให้ผล โดยตัดฟันให้เตี้ยอยู่เสมอ</p>	<p>- ทำอากาศยานตรงจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลปรับแต่ง ต้นไม้ และควบคุมความสูงไม้ให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย หรือที่ทำรังของนกบริเวณโดยรอบอาคารที่พัก ผู้โดยสาร และลานจอดรถยนต์</p>	-	 <p>ต้นไม้บริเวณลานจอดรถยนต์</p>


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- หน้าที่ปลูกบริเวณโครงการ ควรเป็นหญ้าที่ไม่มี เมล็ด ไม่มีอาหารของนก เช่นหญ้ามะนิลา	- หน้าที่ปลูกบริเวณโครงการเป็นหญ้าที่ไม่มีเมล็ด และ ไม่มีอาหารของนก นอกจากนี้ทำอากาศยานตรงได้ มีการตัดหญ้าบริเวณด้านข้างทางวิ่ง ทางขับ และ ลานจอดอากาศยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุม ความสูงของหญ้าและเพื่อไม่ให้เป็นที่ลี้ภัยของนก และ แหล่งอาหารของนก	-	 หน้าที่ปลูกบริเวณทางวิ่ง และทางขับ
- ควรตัดหญ้าให้สั้นอยู่เสมอ เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่ ของแมลงหรือที่วางไข่ของนกได้โดยสูงไม่เกิน 10 เซนติเมตร	- ทำอากาศยานตรงจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการ ตัดหญ้าบริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด อากาศยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุมความสูง ของหญ้าเพื่อไม่ให้เป็นที่ลี้ภัยของนก และแหล่งอาหาร ของนก - ทำอากาศยานตรงจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแล บริเวณ โดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร ลานจอดอากาศยาน และลานจอดรถยนต์ โดยการปรับแต่งต้นไม้ และ ควบคุมความสูงไม่ให้เป็นที่ลี้ภัยของนกหรือที่วางไข่ ของนก	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - ควรจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ที่มีขนาดทรงพุ่มใหญ่ เพื่อมิให้หนักใช้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหารโดยไม่ควรให้สูงเกิน 4 เมตร และขนาดทรงพุ่มน้อยกว่า 2 เมตร 	<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแล บริเวณโดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร ลานจอดอากาศยาน และลานจอดรถยนต์ โดยการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงมิให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก โดยเลือกปลูกต้นไม้ที่มีพุ่มขนาดเล็ก และชนิดที่ลำต้นไม่สูงเกินไป 	-	 <p>ต้นไม้บริเวณลานจอดรถยนต์</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการจัดการไม่ให้มีพืชน้ำในแหล่งน้ำ ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ภายในพื้นที่เขตปลอดภัยการบินของท่าอากาศยานตรังได้มีการขุดลอกทางระบายน้ำครั้งสุดท้ายในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2568 จากการตรวจสอบพบว่าในทางระบายน้ำบางพื้นที่มีวัชพืชขึ้นในทางระบายน้ำ - รางระบายน้ำบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานตรังมีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบบริเวณรางระบายน้ำดังกล่าว เดือนละ 1 ครั้ง โดยหากพบว่ามีวัชพืชขึ้นภายในรางระบายน้ำจะดำเนินการนำวัชพืชออกเพื่อไม่ให้กีดขวางการระบายน้ำ - ท่าอากาศยานตรังดำเนินการขุดลอกทางระบายน้ำครั้งสุดท้ายในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2568 	<ul style="list-style-type: none"> - เสนอให้ท่าอากาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางและกำจัดวัชพืชภายในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่าภายในรางระบายน้ำมีวัชพืชขึ้นปกคลุม 	 <p>การขุดลอกทางระบายน้ำ</p>  <p>การขุดลอกทางระบายน้ำข้างหัวทางวิ่ง 26</p>




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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
			 <p>รางระบายน้ำบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</p>
7. การใช้ที่ดิน <ul style="list-style-type: none"> - จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทำอากาศยาน กรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อควบคุมการขยายตัวของเมือง และการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้อำนวยการทำอากาศยานตรง หรือตัวแทนร่วม ประชุมกับหัวหน้าส่วนราชการจังหวัด และให้ความคิดเห็นด้านการใช้ที่ดินโดยรอบทำอากาศยานหากมีวาระที่เกี่ยวข้องสม่ำเสมอ - หน่วยงานท้องถิ่นจะเข้ามาตรวจสอบกรณีที่จะอนุญาตแบบก่อสร้างที่อยู่ในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ - หากผู้ที่จะทำการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ก็ตามในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศต้องขออนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อน และต้องได้รับอนุญาตถึงจะดำเนินการก่อสร้างได้ 	-	-


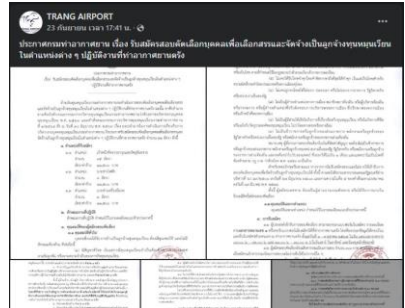
**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ) (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- บริเวณโดยรอบในเขต NEF>30 สำหรับ เครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน และเครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสานกับ กรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อ ป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งไม่ควรอนุญาต ให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนสถานใน บริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 เมตร ด้านข้างทางวิ่ง 340 เมตร	- ท่าอากาศยานตรังประสานกับกรมโยธาธิการ และ ผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัว ของชุมชน รวมทั้งไม่ควรอนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนสถานในบริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 เมตร ด้านข้างทางวิ่ง 340 เมตร	-	-
- การจัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่ จะใช้เป็นแนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตาม ขอบเขต NEF-30 สำหรับเครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และเครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน ในเวลากลางวัน	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการจัดซื้อที่ดินหรือเวนคืน ที่ดินเท่าที่จำเป็นต่อการพัฒนาท่าอากาศยาน และจากการประเมินผลกระทบด้านเสียงจาก ท่าอากาศยานตามจำนวนเที่ยวบินที่ได้คาดการณ์ไว้ พบว่าเส้นระดับเสียง NEF 30 อยู่ภายในพื้นที่ ท่าอากาศยาน - ในการดำเนินการปรับปรุงท่าอากาศยาน กรมท่าอากาศยานได้มีการออกแบบและดำเนินการ ขอเวนคืนที่ดินขอใช้พื้นที่ขึ้นอยู่กัสิทธิที่ดิน โดย การดำเนินการดังกล่าวได้เผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็น แนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตามขอบเขต NEF-30 ตามที่ได้คาดการณ์จำนวนเที่ยวบิน 20 ปี ข้างหน้า	-	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
8. การกำจัดขยะ - ดำเนินการกำจัดขยะที่เกิดขึ้น 20 กิโลกรัม/วัน โดยกำหนดให้มีรถบริการเก็บขนขยะของเทศบาลหรือองค์การบริหารส่วนจังหวัด	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะตามจุดต่างๆ เช่น อาคารที่พักผู้โดยสาร ไปไว้ที่อาคารพักขยะเพื่อรอให้รถขยะของเทศบาลตำบลโคกหล่อเข้ามารับไปกำจัด	-	 <p>อาคารพักขยะ</p>
- จัดให้มีภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิด จำนวน อย่างน้อย 20 ใบ ขนาด 50-100 ลิตร ในโครงการ	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีภาชนะรองรับขยะพร้อมฝาปิดมิดชิดตั้งวางไว้ตามจุดต่างๆ เช่น ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารบริเวณลานจอดรถยนต์ และบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่	-	 <p>ถังขยะบริเวณด้านในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>
- จัดสร้างโรงพักขยะขนาดกว้าง 2 เมตร ยาว 2 เมตร สูง 2.5 เมตร ผนังก่ออิฐทุบทุกด้านมีประตูเปิด-ปิดด้านข้าง กว้าง 0.8 เมตร สูง 1.8 เมตร	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการก่อสร้างอาคารพักขยะเพื่อรองรับขยะที่เกิดขึ้นบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ขนาดกว้าง 2 เมตร ยาว 2 เมตร สูง 2.5 เมตร ผนังก่ออิฐทุบทุกด้านมีประตูเปิด-ปิดด้านข้าง กว้าง 0.8 เมตร สูง 1.8 เมตร	-	 <p>อาคารพักขยะ</p>

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
9. เศรษฐกิจ-สังคม - กำหนดให้พิจารณาคนในพื้นที่ใกล้เคียง โครงการหรือภายในจังหวัดตรัง ที่มีความรู้ ความสามารถได้รับการบรรจุเข้าทำงานเป็นพนักงาน ของท่าอากาศยานตรังก่อนเป็นลำดับแรก	- หากท่าอากาศยานตรังเปิดรับสมัครงานจะมีการ ประกาศรับสมัครสำหรับผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง พื้นที่ท่าอากาศยานเป็นอันดับแรก และมีการ ประชาสัมพันธ์การรับสมัครงานผ่านเพจ Facebook ของท่าอากาศยานตรัง	-	 ประชาสัมพันธ์  ประชาสัมพันธ์รับสมัครงานที่เพจ Facebook ของท่าอากาศยานตรัง
10. สาธารณสุข - จัดให้มีอุปกรณ์ในการดับเพลิงอย่างเพียงพอ	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีการติดตั้งถังดับเพลิง บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานเพื่อเพิ่มความสะดวก ในการใช้งาน นอกจากนี้ภายในท่าอากาศยานยังมี สถานีดับเพลิงและกู้ภัย	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดให้มีการฝึกซ้อมปฏิบัติตามแผนในการช่วยเหลือในกรณีเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการฝึกซ้อมย่อยบ่อยครั้ง ทุกๆ 6 เดือน การฝึกซ้อมทั้งรูปแบบ ทุกๆ 1 ปี และดำเนินการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale-Exercises)	-	การฝึกซ้อมดับเพลิง 
- ตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	-	-
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบิน (Air Site)	- พนักงานมีการสวมใส่อุปกรณ์กันเสียงขณะปฏิบัติงานบริเวณลานบิน (Air Site)	-	-
- ตรวจสอบสภาพการได้ยิน สายตา ความจุของปอด และสุขภาพทั่วไปของพนักงาน และเจ้าหน้าที่อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพของเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขการจ้างงานของกรมท่าอากาศยาน	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมท่าอากาศยานต้องปฏิบัติ - กรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรงของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และ ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดย นำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบ ก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหาร จัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	- กรมท่าอากาศยานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมของโครงการในการดำเนินการโครงการฯ ตามที่ได้ เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ก่อสร้างท่าอากาศยานตรง และนำมาตรการที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติมไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญา จ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ	-	-
- กรมท่าอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและ กำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการ ก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษา โครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยาย ท่าอากาศยานตรงของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรงดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จ และในการดำเนินการก่อสร้างมีการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรงของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตรัง สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 (ภูเก็ต) ผู้แทนจังหวัดตรัง องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	- กรมท่าอากาศยานได้ดำเนินการจ้าง บริษัทอินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมประจำปี 2568 ตามสัญญาเลขที่ ทท 25/2568 ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2568 - กรมท่าอากาศยานดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	-	-
- กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรงของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้	- กรมท่าอากาศยาน ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ			
<p>1) ในกรณีที่กรมท่าอากาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้วให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไข 	<p>- หากมีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง กรมท่าอากาศยานจะปฏิบัติตามที่มีมาตรการกำหนด</p>	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>เปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับจัดแจ้งไว้ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ</p> <ul style="list-style-type: none"> หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้ 			
<p>2) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตาม</p>	<p>- หากมีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรังของกรมท่าอากาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง กรมท่าอากาศยานจะปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด</p>	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้นำความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
3) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และ	- กรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือ การดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้ คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบของ ทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่ง รายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อน การเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และ นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไป ด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลง รายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ใน การพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ โครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลง ดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมทราบด้วย			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4) ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมท่าอากาศยาน ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังยังไม่ได้รับข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างของท่าอากาศยาน	-	-
5) กรมท่าอากาศยานต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรัง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชนหัวสนามบิน 26 หมู่ 12 ตำบลโคกหล่อ โรงเรียนวิเชียรมาตุ องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น ได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการเพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการประชาสัมพันธ์วิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยผ่านผู้นำชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งเปิดโอกาสให้ประชาชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการได้ หากหน่วยงานมีความประสงค์ที่จะเข้าร่วมสังเกตการณ์	-	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2. สภาพภูมิประเทศ - การปรับพื้นที่แต่ละช่วงเวลาต้องจำกัดขนาดของการเปิดพื้นที่เท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างท่าอากาศยานตรังจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
- ในช่วงระหว่างการปรับถมพื้นที่ต้องมีการจัดทำบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างท่าอากาศยานตรังจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
3. ทรัพยากรดิน - ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการให้อยู่ภายใต้ข้อกำหนด และต้องมีการวางแผนงานให้ดีและเหมาะสม	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างท่าอากาศยานตรังจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4. ธรณีและการเกิดแผ่นดินไหว - การลดระดับความสูงเขาน้ำควรรหลักเลี่ยงการดำเนินการในช่วงฤดูฝน (เดือนกันยายน-ธันวาคม)	- ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างยังอยู่ในระยะก่อสร้างที่ 1 คือ ในช่วงการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่ส่วนที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง จึงยังไม่มีการลดความสูงของเขาน้ำ ถ้าถึงขั้นตอนการดำเนินการดังกล่าว กรมทำอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ และกำหนดเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตาม	-	-
- ให้นักรธรณีเทคนิคดูแล Compaction ของทางวิ่ง เพื่อตรวจสอบดินเก่า ดินใหม่ และการทรุดตัวที่เกิดขึ้น	- ในการก่อสร้างผู้รับเหมาได้มีการเลือกใช้วัสดุก่อสร้างตามที่กำหนดไว้ในรายงานประกอบแบบก่อสร้าง ซึ่งได้มีการกำหนดค่า CBR ของดินถมไว้แล้ว และในขั้นตอนการบดอัดดินจะมีการทดสอบ Compaction ในทุกชั้นของการบดดิน (ความสูงชั้นละ 30 ซม.)	-	-
- กำหนดมาตรการให้นักรธรณีเทคนิคดูแลและแนะนำวิธีการขุดเจาะเนินเขาน้ำเพื่อป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างยังอยู่ในระยะก่อสร้างที่ 1 คือ ในช่วงการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่ส่วนที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง จึงยังไม่มีการลดความสูงของเขาน้ำ ถ้าถึงขั้นตอนการดำเนินการดังกล่าว กรมทำอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ และกำหนดเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตาม	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน - จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- การก่อสร้างระยะที่ 1 การก่อสร้างภายในพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง (ปัจจุบัน) ได้ดำเนินการก่อสร้างรางระบายน้ำตามที่ได้ออกแบบไว้เรียบร้อยแล้ว - การก่อสร้างระยะที่ 2 ที่ต้องดำเนินการจัดหาที่ดินภายนอกท่าอากาศยาน หากดำเนินการก่อสร้างแล้วกรมท่าอากาศยานจะกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างในการจัดทำรางระบายน้ำชั่วคราว ตามแนวรางระบายน้ำที่ได้ออกแบบไว้ เพื่อช่วยในการระบายน้ำและรวบรวมตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่ให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 หรือบ่อดักตะกอนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในระยะที่ 2	-	 รางระบายน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 26
- จัดสร้างรางระบายน้ำรูปตัวยู ภายในพื้นที่อุโมงค์รถไฟ เพื่อช่วยในการระบายน้ำ	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีรางระบายน้ำรูปตัวยู ภายในอุโมงค์รถไฟ เพื่อช่วยในการระบายน้ำบริเวณรางรถไฟ	-	-
- ผู้รับเหมาจะต้องจัดหาภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิดเพื่อทำการรวบรวมน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออกหรือน้ำมันหล่อลื่นที่หมดสภาพการใช้งาน เพื่อนำไปกำจัดโดยบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	- ปัจจุบันยังไม่มีน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออกหรือน้ำมันหล่อลื่นที่หมดสภาพการใช้งาน	-	-
- รมัตระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่แหล่งน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้าง และกำหนดมาตรการดำเนินการก่อสร้างในช่วงเดือนกันยายน-ธันวาคม สำหรับถมดินเพื่อหลีกเลี่ยงการชะล้างของน้ำฝน	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเขตที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างท่าอากาศยานตรังจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
6. คุณภาพอากาศ - รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- การดำเนินงานของท่าอากาศยานตรังในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างปัจจุบันดำเนินการปรับถมพื้นที่เสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่อย่างไรก็ตามในกิจกรรมการปรับถมพื้นที่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 ผู้รับเหมาจะดำเนินการ ปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ - ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเขยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างท่าอากาศยานตรังจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
- รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเขยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างท่าอากาศยานตรังจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างล้างหรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาดก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404 และทางหลวงชนบท ตง. 3005	- ปัจจุบันการก่อสร้างทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่มีกิจกรรมการขนส่งวัสดุบริเวณทางหลวงหมายเลข 404 - ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเขยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างท่าอากาศยานตรังจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-




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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดให้มีบ่อน้ำล้างล้อรถหรือติดตั้งตะแกรงบริเวณ ทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการเพื่อกำจัดดินออกจากล้อ รถบรรทุก	- ปัจจุบันการก่อสร้างทางเข้า-ออกพื้นที่ทำอากาศยานตำแหน่ง ใหม่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ - ปัจจุบันทำอากาศยานตรงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจาก อยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชน ที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างทำอากาศยานตรงจะกำชับให้ ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเก็บกวาดและทำ ความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	- ปัจจุบันทำอากาศยานตรงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจาก อยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชน ที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างทำอากาศยานตรงจะกำชับให้ ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
- เก็บกวาดเศษดิน หินทราย ที่ตกบนพื้นทางหลวง หมายเลข 404 (ตรง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออก ของพื้นที่โครงการ เนื่องจากในการก่อสร้างระยะที่ 1 เส้นทางในการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์จะใช้เส้นทาง ดังกล่าวในการขนส่ง โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน ทราย ที่ตกหล่นประจําอย่างน้อยวันละ 2 รอบในช่วงเที่ยง และช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน ทราย ร่วงหล่นอยู่ เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	- ปัจจุบันทำอากาศยานตรงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจาก อยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชน ที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างทำอากาศยานตรงจะกำชับให้ ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
7. เสียง - กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ 2 คือ การขยายความยาวทางวิ่ง อย่างไรก็ตามกรมทำอากาศยานจะกำชับให้คนขับรถบรรทุกด้วยความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. ภายในพื้นที่ก่อสร้าง และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	-	-
- จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือนราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง	- ปัจจุบันทำอากาศยานตรังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างทำอากาศยานตรังจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
- ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- ปัจจุบันทำอากาศยานตรังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างทำอากาศยานตรังจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
- รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด เพราะถ้าบรรทุกน้ำหนักเกินจะส่งผลให้เครื่องยนต์ทำงานหนักและทำให้เกิดเสียงดังมาก	- ปัจจุบันทำอากาศยานตรังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างทำอากาศยานตรังจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ในการก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตรัง ตำแหน่งใหม่ควรก่อสร้างในช่วงปิดเทอม (เดือนมีนาคม-พฤษภาคมและเดือนตุลาคม)	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังดำเนินการก่อสร้างทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตำแหน่งใหม่เสร็จสิ้นแล้ว	-	 <p>ทางเข้า-ออก (ตำแหน่งใหม่)</p>
- การตรวจวัดเสียงจากอากาศยานให้ดำเนินการตรวจวัดตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษใช้เป็นแนวทางในการตรวจวัด	- บริษัทตรวจวัดเสียงได้ดำเนินการตรวจวัดเสียงจากอากาศยานตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษ	-	-
- การตอก/กระแทก พื้นที่ก่อสร้างในบริเวณจุดที่อยู่ใกล้กับบ้านเรือนราษฎร อาคารที่พักผู้โดยสาร กำหนดเวลาให้ดำเนินงานในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง	<p>- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเขตที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง</p> <p>- หากมีกิจกรรมการก่อสร้างท่าอากาศยานตรังจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ</p>	-	<p>อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังใหม่)</p>  <p>ก่อสร้างอุโมงค์รถไฟ</p> 



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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
8. ความสั่นสะเทือนและแรงอัดอากาศ - กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือน เมื่อดำเนินการอยู่ใกล้กับอาคารที่พักอาศัยหรือที่อยู่อาศัย จะต้องจัดช่วงการทำงานมิให้เกิดขึ้นพร้อมกัน	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้างเนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ส่วนขยายที่จะดำเนินการต่อเติมความยาวทางวิ่ง - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างท่าอากาศยานตรงจะกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
9. ทรัพยากรป่าไม้ - ระหว่างการตัดฟันต้นไม้/แผ้วถาง และนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการขุดปรับถม ปรับเปลี่ยน และบดอัดดินใหม่ในพื้นที่ก่อสร้างส่วนขยาย หากพบสัตว์ป่า ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
10. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
- ระหว่างการก่อสร้างหากพบสัตว์ป่าผู้รับเหมาก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้ช่วยเหลือแล้วนำไปปล่อย และต้องไม่ทำร้ายสัตว์ป่าด้วย	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- หากพบเห็นสัตว์บาดเจ็บจากเครื่องจักรกลให้ ดำเนินการช่วยเหลือและนำส่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่อไป	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
- หากพบสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มี แนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์นั้น ท่าอากาศยานตรังจะต้องขอ ความร่วมมือกับสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) เพื่อจัดส่งผู้ชำนาญการทางด้านสัตว์ป่า มาให้คำแนะนำในการดำเนินการ โดยกรมท่าอากาศยานจะ เป็นผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณทั้งหมด	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
11. ทรัพยากรชีวภาพทางน้ำ - จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงานพร้อม ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียตามหลักสุขาภิบาล โดยมี ความสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นอย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสีย	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ	-	
- ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รีดถอนวัสดุสิ่ง ปลูกจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สารโซเดียมไฮโปคลอ ไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อน จากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดย ใช้ปูนขาว	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
12. การใช้ประโยชน์ที่ดิน - จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง และบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการทราบล่วงหน้าก่อนมีการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้รับทราบถึงรายละเอียดและแผนการก่อสร้างโครงการ	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการติดตั้งป้ายรายละเอียดและแผนการก่อสร้างโครงการไว้บริเวณถนน ตง.3005 เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการทราบล่วงหน้าก่อนมีการก่อสร้างโครงการ	-	 <p>ป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้าง</p>
- ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้างของโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างแสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ	- ท่าอากาศยานตรังจัดตั้งจุดรับเรื่องร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร โดยเปิดรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	-	 <p>ประชาสัมพันธ์</p>
- กรมท่าอากาศยานจะต้อง แต่งตั้งวิศวกรควบคุมการทำงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแลให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิดการรบกวนต่อผู้ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขดเชยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลคนงานก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขดเชยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
13. การคมนาคมขนส่ง - กำหนดให้มีเส้นทางเบี่ยงของถนนทางหลวงชนบท ตง. 3005 ขนานกับแนวเขตสนามบินทางทิศเหนือเพื่อไป ทางฝั่งทิศใต้	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ต้องมีการติดป้ายสัญญาณเตือนภัยและบอก เส้นทางเบี่ยงของโครงการ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- กวดขันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่าง เคร่งครัด	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ติดตั้งป้ายเตือนและป้ายบังคับการจราจรบริเวณ จุดตัดของถนนและบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรในช่วงที่มีการขนส่ง ดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ทำการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบไฟฟ้าการทำงานของเครื่องยนต์ ระบบเกียร์ และ อื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีและปลอดภัยอยู่เสมอ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-



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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวนจำเป็นต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ห้ามมิให้รถบรรทุกดินใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยานตรังเพื่อลดอุบัติเหตุ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุก่อสร้างเพื่อเข้ามายังพื้นที่โครงการที่ต้องผ่านชุมชน หนาแน่นจะต้องใช้ความเร็วไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการต้องติดป้าย ทั้งนี้เพื่อให้ง่ายต่อการตรวจสอบข้อเท็จจริงในด้านการใช้ความเร็วของรถแต่ละคัน รวมทั้งด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้อง	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ให้ดำเนินการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานตรัง	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
14. สาธารณูปโภค-สาธารณูปการ - กำหนดให้โครงการจัดสร้างอาคารที่พักขยะให้ เพียงพอต่อการจัดเก็บขยะ 43.67 ลบม./วัน และให้ ประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อในการดำเนินการ จัดเก็บ โดยรถของเทศบาลจะเข้ามาจัดเก็บวันจันทร์-เสาร์ วันละ 1 ครั้ง	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเขยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมทำอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเขยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมทำอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดย แบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบ พื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อ เข้า มาจัดเก็บและกำจัดอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเขยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมทำอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถังขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณ พื้นที่ก่อสร้างทั้งนี้ถังขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกัน กลิ่นและแมลง	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเขยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมทำอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานตรง เพราะเป็น อุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเขยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมทำอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-


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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
15. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม - จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำ ถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถม พื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหน่วงน้ำ เพื่อรองรับ ตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเขยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ให้สร้างระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่จะ ไหลผ่านพื้นที่ให้ลักษณะทางอุทกวิทยาไม่แตกต่างจาก สภาพธรรมชาติเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวทางวิ่งเดิม และ ส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม - ท่าอากาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางระบายน้ำครั้งสุดท้ายใน วันที่ 27 พฤศจิกายน 2568	-	รางระบายน้ำ DN-2 บริเวณหัวทางวิ่ง 26   รางระบายน้ำ DN-1 ข้างทางขับ
- การปรับถมพื้นที่ให้หลีกเลี่ยงการดำเนินการในช่วง ฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลาย และ ปริมาณตะกอนดินลงสู่ห้วยใหญ่ และคลองท่านาว	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเขยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำทันที เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำของโครงการ	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการขุดลอกรางระบายน้ำ เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2568	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กำหนดให้เทคอนกรีตในลักษณะหุ้มข้างบริเวณปาก ท่อลอดที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	- การก่อสร้างวางระบายมีการเทคอนกรีตในลักษณะหุ้มข้างบริเวณ ปากท่อลอดที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	-	-
16. เศรษฐกิจ-สังคม - ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับข้อ ร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้าง เพื่อเปิดโอกาส ให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง แสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ	- ท่าอากาศยานตรังได้จัดตั้งจุดรับเรื่องร้องเรียนบริเวณ ประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร โดยเปิดรับ เรื่องราวร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	-	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการ เพื่อป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านสังคม ดังนี้ ● ให้พิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่นเพื่อให้การ พัฒนาโครงการมีส่วนช่วยเหลือชุมชนและลดผลกระทบที่ อาจเกิดจากแรงงานต่างถิ่น	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
● เข้มงวดเรื่องการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างของ คนงานในช่วงเวลากลางวัน	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
● มีการทำกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ของท่า อากาศยานตรัง ให้พบปะพูดคุยกับราษฎรในชุมชนและ ผู้นำชุมชน พร้อมทั้งติดตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นจาก ราษฎรในชุมชน สำหรับสถานศึกษารอบพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะโรงเรียนวิเชียรมาตุให้กรมท่าอากาศยาน พิจารณาจัดงบประมาณรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) เพื่อบรรเทาความรบกวนด้านเสียงจาก	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีผู้รับบริจาคภายในพื้นที่อาคารที่พัก ผู้โดยสาร	-	<div> <div>ผู้บริจาคภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</div>  </div>

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
อากาศยานโดยอาจจัดทำกิจกรรม ติดแอร์ และจัดให้มี ไมโครโฟน เป็นต้น			
<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	-	<p>ป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้าง</p> 
<ul style="list-style-type: none"> จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการแก่ชุมชนบริเวณพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เกี่ยวกับรายละเอียดการก่อสร้างโครงการเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและชัดเจนรวมทั้งเพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ โดยแจ้งให้ชุมชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนทำการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วงก่อสร้างและแจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการให้ชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการทราบ เช่น การติดป้ายประชาสัมพันธ์ หรือแผ่นพับ เป็นต้น บริเวณที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ดำเนินการทราบถึง ช่องทางการร้องเรียนและมาตรการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยแจ้งผ่านทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ	-	-
- จัดให้มีทีมงานประชาสัมพันธ์รายละเอียด โครงการ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจาก ชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน ช่อง ทางการติดต่อสื่อสารรับเรื่องร้องเรียนพร้อมทั้งจัดส่ง ทีมงานไปตรวจสอบข้อร้องเรียนและแจ้งผลการ ดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่เกิดจาก การดำเนินงานของโครงการให้ชุมชนรับทราบ	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณ พื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจาก ชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน และช่องทาง การติดต่อสื่อสารรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ป้ายประชาสัมพันธ์ ดังกล่าว - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ติดป้ายประกาศบริเวณหน้าพื้นที่โครงการและ ชุมชน เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยระบุ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ชื่อโครงการ แผนการ ก่อสร้างโครงการ บริษัทผู้รับเหมา บริษัทเจ้าของโครงการ ผู้ประสานงานและหมายเลขโทรศัพท์ เป็นต้น	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณ พื้นที่ก่อสร้าง - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Monitoring Committee) เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทนจาก 3 ฝ่าย ได้แก่ กรรมการผู้แทนภาคประชาชน กรรมการผู้แทนภาคราชการ/นักวิชาการในท้องถิ่น และผู้แทนจากโครงการ	- ท่าอากาศยานมีการจัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
- ให้โครงการจัดทำแผนพับ หรือแสดงวิทัศน์ หรือจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง เช่น รายละเอียดโครงการ ความสามารถในการรองรับผู้เข้ามาใช้บริการ ตำแหน่งที่ตั้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังการเดินทางมายังอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่หลังจากเปิดดำเนินการ เป็นต้น ให้ผู้เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานตรังทราบ	- กรมท่าอากาศยานมีการจัดท้าวทัศน์ในการประชาสัมพันธ์โครงการ - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรังหรือตัวแทนประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง	- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรังหรือตัวแทน ได้มีประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง ทุกครั้ง - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ในการดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ตาม พ.ร.บ. การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 ดำเนินการขอออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินใน	- ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน และมีการดำเนินการเวนคืนที่ดิน เพื่อดำเนินการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแล้วบางส่วน	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>บริเวณที่ที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) เป็นบริเวณกว้างตลอดแนวเพื่อครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะต้องเวนคืนเป็นเขตก่อสร้าง ซึ่งจะระบุท้องที่ จุดเริ่มต้น จนสิ้นสุดและความกว้างของเขตพระราชกฤษฎีกา โดย พ.ร.ฎ. จะปิดประกาศไว้ตามสถานที่ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ที่ทำการของเจ้าหน้าที่เวนคืน ● ศาลากลางจังหวัดตรัง ● สำนักงานที่ดินจังหวัดตรัง ● ที่ว่าการอำเภอเมืองตรัง ● ที่ทำการเทศบาลตำบลโคกหล่อ และองค์การบริหารส่วนตำบลควนปริง ● ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 ตำบลโคกหล่อ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านไซหนูน หมู่ 7 บ้านทุ่งหวัง หมู่ 8 บ้านนาป้อ และ หมู่ 9 บ้านเกาะกลาง ตำบลควนปริง <p>การออก พ.ร.ฎ. ดังกล่าวเพื่อให้เจ้าหน้าที่มีสิทธิเข้าไปทำการสำรวจทรัพย์สินในที่ดินของประชาชนที่อยู่ในเขต พ.ร.ฎ. ซึ่งการสำรวจที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ยืนต้นผู้รับมอบหมายจากหน่วยงานของรัฐในฐานะเจ้าหน้าที่เวนคืนจะแจ้งกำหนดวันเข้าทำการสำรวจเป็นหนังสือให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน หลังจากสำรวจทรัพย์สินแล้วจะมีการกำหนดค่าทดแทนทรัพย์สินที่จะถูกเวนคืนโดยคณะกรรมการกำหนด</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>ราคาเบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้ง ประกอบด้วย ผู้แทนของเจ้าหน้าที่หนึ่งคน ผู้แทนกรม ที่ดินหนึ่งคน ผู้แทนของ หน่วยงานอื่นของรัฐหนึ่งคน และ ผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>1. การกำหนดค่าตอบแทน</p> <p>การกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาตาม หลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดโดยคำนึงถึง</p> <p>1.1 ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้อง ตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องเวนคืนตามที่เป็นอยู่ใน วันใช้บังคับพระราชกฤษฎีกา</p> <p>1.2 ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการตี ราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่</p> <p>1.3 ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียก ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม</p> <p>1.4 สภาพและที่ตั้งของอสังหาริมทรัพย์</p> <p>1.5 เหตุและวัตถุประสงค์ของการเวนคืน</p> <p>1.6 การได้ประโยชน์และเสียประโยชน์จาก การเวนคืน</p> <p>1.7 ค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออก จากอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน</p> <p>ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูก เวนคืนและสังคม</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>2. การประกาศราคาเบื้องต้น เมื่อคณะกรรมการได้กำหนดราคาค่า ทดแทนแล้วจะปิดประกาศราคาไว้ ตามสถานที่เดียวกัน กับที่ปิดประกาศ พ.ร.ฎ. และเจ้าหน้าที่จะมีหนังสือแจ้งให้ เจ้าของทรัพย์สินมาทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย เมื่อทำบันทึกข้อตกลง หรือสัญญาซื้อขายแล้วหน่วยงาน ของรัฐจะจ่ายเงินค่าทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของ ที่ทรัพย์สิน ภายใน 120 วัน นับแต่วันทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญา ซื้อขาย</p> <p>3. การอุทธรณ์ หากผู้ถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาหรือจำนวน เงินค่าทดแทนที่ คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น กำหนดสามารถรับเงินไปก่อน แล้วยื่นอุทธรณ์ต่อ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน 60 วัน นับแต่ วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้ไปรับ เงินค่าทดแทนโดยสามารถ ยื่นอุทธรณ์เป็นหนังสือด้วยตนเองหรือส่งทางไปรษณีย์ และหากยังไม่พอใจคำวินิจฉัยของรัฐมนตรีฯ ผู้ถูกเวนคืน มีสิทธิฟ้องคดีได้ 2 กรณี คือ</p> <p>3.1 กรณีที่ผู้อุทธรณ์ได้รับแจ้งผลการ วินิจฉัยภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ยื่น อุทธรณ์ในกรณีนี้ ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ผลการวินิจฉัยดังกล่าว</p> <p>3.2 กรณีที่ยื่นอุทธรณ์ไว้จนระยะเวลา ล่วงเลยมาจนครบ 60 วันแล้ว แต่ยังไม่ได้รับแจ้งผลการ</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>วินิจฉัยในกรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดเวลา 60 วัน ดังกล่าว</p> <p>4. ข้อเสนอแนะด้านการจ่ายค่าชดเชย</p> <p>เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างมากเพื่อผลประโยชน์ส่วนรวม และเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของการพัฒนาโครงการ ดังนั้น ในการดำเนินการ จึงต้องอำนวยความสะดวกให้กับผู้ได้รับผลกระทบเหล่านั้น อีกทั้งควรมีการช่วยเหลือเป็นกรณีพิเศษเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ยกตัวอย่างเช่น มาตรการต่างๆ ดังนี้</p> <p>4.1 ต้องมีการกำหนดเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินให้แน่นอน พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ หรือทำความเข้าใจกับผู้ได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน</p> <p>4.2 ควรดำเนินการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินในครั้งเดียวให้ครบถ้วนในระยะเวลาที่รวดเร็ว เพื่อให้ราษฎรเกิดความเชื่อมั่น</p> <p>5. ผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณ</p> <p>5.1 กรมท่าอากาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบงบประมาณชดเชย สำหรับหน่วยงานและประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน</p> <p>5.2 การเบิกถอนการใช้พื้นที่สาธารณะประโยชน์บริเวณควนเขาน้อยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนกฎหมายเกี่ยวข้องให้ครบถ้วน</p>			

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
17. อาชีวอนามัย และความปลอดภัย <ul style="list-style-type: none"> - การป้องกันอันตรายจากฝุ่นละออง/เสียง <ul style="list-style-type: none"> ● จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ที่มีเสียงดังให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น วัดและชุมชน เป็นต้น และหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อาศัยข้างเคียง 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ● ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง เช่น การปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่โล่งในส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้ทำการฉีดพรมน้ำให้เปียกจนทั่วผิวดินในบริเวณก่อสร้างหรือบริเวณที่มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตามความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ● การแต่งกายของคนงานต้องแต่งกายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้คนงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน เช่น หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย หน้ากากป้องกันฝุ่น และเครื่องป้องกันหู เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ● ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาผ้าคลุมที่สะอาดให้กับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือ ดับเพลิงขั้นต้น	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการพร้อม เวชภัณฑ์ที่จำเป็น และหน่วยปฐมพยาบาลจะต้องได้รับ การฝึกซ้อมเป็นประจำ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับหน่วยปฐม พยาบาล และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่อ ในการรักษาพยาบาลเบื้องต้นแก่คนงานที่ได้รับอุบัติเหตุ จากการก่อสร้างโครงการ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- การรับคนงานก่อสร้างเข้ามาทำงานภายใน พื้นที่โครงการจะต้องพิจารณาบุคคลากรที่มาจากชุมชน ในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก และให้อัตรากำลังเป็นไปตาม กฎหมายกำหนด	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ในกรณีต้องมีการจ้างแรงงานจากภายนอกพื้นที่ จะต้องมีการทำประวัติคนงานเพื่อเป็นหลักฐานที่จะช่วย ควบคุมปัญหาที่เกิดจากคนงานต่อชุมชนโดยรอบ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและ เข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนิน กิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่ มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกันและทำลายแหล่งพาหะนำโรค	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ชัดเจนและเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับเรื่องร้องเรียนในกรณีเกิดความเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่โครงการ	- ท่าอากาศยานตรังได้จัดตั้งจุดรับเรื่องร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร โดยเปิดรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	-	-
- ในกรณีการรับคนงานต่างด้าวเข้ามาทำงาน ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องทำการลงบันทึกประวัติคนงานตรวจสอบสุขภาพคนงานเพื่อป้องกันการแพร่กระจายโรคโดยมีคนเป็นพาหะนำโรค และสร้างห้องพักแยกจากที่พักคนงานท้องถิ่น	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- จัดให้มีระบบสัญญาณไฟนำร่องเป็นระบบสัญญาณไฟชั่วคราวบริเวณหัวทางวิ่ง 08 เป็นระยะทาง 700 ม. และหัวทางวิ่ง 26 เป็นระยะทาง 200 ม.	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-

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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - กรมท่าอากาศยานยังคงใช้อุปกรณ์หรือสัญญาณการขึ้น-ลง ได้แก่ สถานีวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ Doppler Very High Frequency Omni-Directional Radio Range (DVOR) หรือ Distance Measuring Equipment (DME) ทำหน้าที่ช่วยบอกระยะทางระหว่างสถานีกับตำแหน่งของเครื่องบิน หรือนักบินสามารถบังคับลงโดยใช้ไฟนำร่อง PAPI ที่ยังคงติดตั้งอยู่เดิมได้ ประสานขอคำแนะนำจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อความปลอดภัยในการขึ้น-ลงของอากาศยาน 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> - มาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน <ul style="list-style-type: none"> ● ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว ● ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ● ปิดคลุมส่วนท้ายยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ใดๆ จากการรื้อถอน ● แจกแผนการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังให้ชุมชนทราบอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ก่อนการก่อสร้าง ● กิจกรรมการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนให้มีการดำเนินงานเฉพาะใน 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดเซยที่ดินและทรัพย์สินเพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในระยะที่ 2 คือการขยายความยาวทางวิ่ง จึงไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง หากเริ่มดำเนินการก่อสร้างกรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	-	-



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

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>ช่วงเวลากลางวัน ยกเว้นกิจกรรมที่จำเป็นต้องดำเนินการต่อเนื่องให้แล้วเสร็จจะต้องแจ้งให้ผู้นำชุมชนในพื้นที่ทราบก่อนดำเนินการในกิจกรรมนั้นๆ อย่างน้อย 7 วัน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● เลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรในการรื้อถอนที่มีระดับเสียงต่างๆ และตรวจสอบบำรุงรักษาอุปกรณ์และเครื่องจักรให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานให้ดียิ่งขึ้น ● เลือกใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงให้แก่คนงานที่ทำงานบริเวณที่มีเสียงดัง และควบคุมระดับเสียงทั่วไปให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ● หลีกเลี่ยงการทิ้งสิ่งของจากที่สูง หากจำเป็นต้องมีวัสดุรองรับเพื่อลดเสียงกระทบกันของสิ่งของกับพื้นที่ซึ่งมีการรื้อถอน โดยอาจใช้แผ่นยางหรือพรมเป็นต้น ● ควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียง ● ห้ามทิ้งขยะหรือเศษวัสดุจากการรื้อถอนลงในท่อระบายน้ำ หรือลำรางสาธารณะ โดยเด็ดขาด ● กรณีมีข้อขัดแย้งในการพิจารณาว่า ปัญหา น้ำที่ก่อกำเนิดขึ้นมาจากกิจกรรมการรื้อถอนของโครงการ ให้ดำเนินการแก้ไขทันที และดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำนั้น ตามวิธีการมาตรฐานสำหรับการวิเคราะห์น้ำและน้ำเสียและคุณภาพน้ำทั้งที่ระบายออกจากโครงการ 			

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

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

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระยะดำเนินการ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.1 อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน - จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประจำ อาคารที่พักผู้โดยสาร	- ท่าอากาศยานตรงมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำ เสียสำเร็จรูปชนิดเติมอากาศ บริเวณอาคาร ที่พักผู้โดยสาร	-	 ระบบบำบัดน้ำเสียด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร
- กำหนดให้สร้างบ่อหน่วงน้ำขนาด 150,000 ลบ.ม. เพื่อรองรับน้ำที่ผ่านระบบบำบัดน้ำ เสียจนมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพ น้ำทิ้ง และดำเนินการติดตามตรวจสอบ คุณภาพน้ำในบ่อหน่วงน้ำให้อยู่ในเกณฑ์ มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก	- ท่าอากาศยานตรงดำเนินการสร้างบ่อหน่วงน้ำ ขนาด 150,000 ลบ.ม. เพื่อรองรับน้ำที่ผ่าน ระบบบำบัดน้ำเสียจนมีค่าอยู่ในเกณฑ์ มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้ง และดำเนินการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อหน่วงน้ำให้ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ ภายนอก	-	 บ่อหน่วงน้ำขนาด 150,000 ลบ.ม.
- กรณีบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมี ภัตตาคารหรือร้านอาหาร น้ำเสียที่รวบรวม จากห้องครัวจะต้องผ่านบ่อดักไขมันก่อน ระบายน้ำเสียเข้าระบบบำบัดน้ำเสียและ ทำการตรวจสอบบ่อดักไขมันอย่าง สม่ำเสมอ	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรงยังไม่มีภัตตาคาร หรือร้านอาหารเปิดให้บริการภายในอาคารที่ ที่พักผู้โดยสาร - กรณีที่มีร้านอาหารหรือภัตตาคารเข้ามาเปิด ให้บริการท่าอากาศยานตรงจะดำเนินการ ตามที่มาตรการกำหนด	-	-

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ร้านอาหารภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร จะต้องคัดแยกเศษอาหารออกจากภาชนะ ก่อนล้างทุกครั้ง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังยังไม่มีร้านอาหาร เปิดให้บริการภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร - กรณีที่มีร้านอาหารเข้ามาเปิดให้บริการท่า อากาศยานตรังจะดำเนินการตามที่มาตรการ กำหนด	-	-
- ห้ามทิ้งสารอินทรีย์หรือสารถ่ายย่อยสลาย ยาก เช่น พลาสติก ผ่าอนามัย ลงสู่ระบบ บำบัดน้ำเสีย และห้ามเทสารที่เป็นพิษต่อ จุลินทรีย์ลงในบ่อเกรอะ เช่น น้ำกรดหรือ ด่างเข้มข้น น้ำยาล้างห้องน้ำและคลอรีน เข้มข้น	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีถังขยะประจำไว้ใน ห้องน้ำเพื่อรองรับขยะจำพวกพลาสติก ผ้าอนามัย พร้อมรณรงค์ให้ผู้ที่มาใช้บริการทิ้ง ขยะลงในภาชนะที่จัดเตรียมไว้ให้ และในการ ดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียภายใน ท่าอากาศยานตรัง โดยให้แม่บ้านที่ทำหน้าที่ ทำความสะอาดห้องน้ำใช้น้ำยาล้างห้องน้ำที่มี การผสมหรือทำให้เจือจางลง	-	-
- เมื่อมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียให้บริษัท ผู้จำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสียทดสอบ ประสิทธิภาพของระบบให้เป็นตามรายการ คำนวณระบบบำบัดน้ำเสียซึ่งลงลายมือชื่อ ของวิศวกรผู้ประกอบอาชีพวิศวกรรม ควบคุมดูแลรักษาระบบอย่างต่อเนื่อง	- ในการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียจะมีเจ้าหน้าที่ ของบริษัทฯ ดำเนินการทดสอบประสิทธิภาพ ของระบบบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามรายการ คำนวณระบบบำบัดน้ำเสีย	-	-

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียให้คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด 	<ul style="list-style-type: none"> - ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบดูแลด้านการจัดการน้ำเสียและควบคุมการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย - จากผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ในวันที่ 11 มกราคม 2569 พบว่าคุณภาพน้ำทิ้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (ประเภท ข) 	-	-
1.2 คุณภาพอากาศ <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้รถยนต์ที่จอดบริเวณลานจอดรถยนต์ต้องดับเครื่องยนต์เมื่อทำการจอดเรียบร้อยแล้วและติดป้ายขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยานให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์ขณะจอด 	<ul style="list-style-type: none"> - ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยขอความร่วมมือผู้มาใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอด 	ข้อเสนอแนะ : ให้ท่าอากาศยานตรังดำเนินการติดป้ายขอความร่วมมือผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยานให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์ขณะจอด	-
<ul style="list-style-type: none"> - ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่ง ในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้จราจรติดขัดในช่วงที่รถยนต์มากจะส่งผลให้อิเสียที่ระบายจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเป็นผู้ควบคุมดูแลไม่ให้จอดรถยนต์รับ-ส่ง ในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร 	-	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดระเบียบการจราจรภายในพื้นที่ท่าอากาศยานให้มีสภาพคล่อง เพื่อลดปริมาณการสะสมของสารมลพิษ	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเป็นผู้ควบคุมดูแลจัดระเบียบการจราจรภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน	-	-
- กำหนดแผนงานและดำเนินการดูแลฝุ่นบริเวณทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานเป็นประจำทุกวันในช่วงก่อนเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานในแต่ละวัน เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในพื้นที่	- ก่อนเปิดดำเนินการในแต่ละวันท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการดูแลฝุ่นบริเวณทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในพื้นที่	-	-
- ปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มความร่มรื่นบริเวณลานจอดรถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารโดยต้นไม้ไม่ควรมีลักษณะใบดกหนา	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการปลูกต้นไม้บริเวณลานจอดรถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารโดยต้นไม้ส่วนใหญ่เป็นไม้พุ่ม และไม่ให้ดอก-ผล	-	-
1.3 เสี่ยง - กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวนและความสั่นสะเทือนและกรมท่าอากาศยานดำเนินการตรวจสอบหากผลว่ามีสาเหตุมาจากอากาศยาน กรมท่าอากาศยาน จะต้องชดเชยค่าเสียหายอย่างเหมาะสม	- ปัจจุบันยังไม่ได้มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวน และความสั่นสะเทือน หากได้รับการร้องเรียน กรมท่าอากาศยานจะดำเนินการตรวจสอบ หากผลว่ามีสาเหตุมาจากอากาศยาน กรมท่าอากาศยานจะดำเนินการชดเชยค่าเสียหายอย่างเหมาะสม	-	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- การขึ้น-ลงของอากาศยานให้หลีกเลี่ยงการขึ้น-ลงในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน และเครื่องบินทหาร	- ท่าอากาศยานตรังมีสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการ จำนวน 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน โดยเที่ยวบินเที่ยวแรกมาถึงท่าอากาศยานตรัง เวลา 08.20 น. และเที่ยวบินสุดท้ายออกจากท่าอากาศยานตรัง เวลา 19.35 น.	-	-
- ปฏิบัติการบินโดยเครื่องบินชนิด A320-200 จำนวน 3 เที่ยวบิน/วัน เครื่องบินชนิด B737-800 จำนวน 27 เที่ยวบิน/วัน และเครื่องบินชนิด B777-200 จำนวน 14 เที่ยวบิน/วัน โดยอนุโลมให้ใช้กลุ่มอากาศยานที่มีขนาดและระดับเสียงใกล้เคียงหรือต่ำกว่า (ตาม Scenario) ที่ผ่านการคัดเลือก	- ท่าอากาศยานตรังมีสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการ จำนวน 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน โดยเป็นเครื่องบินประเภท Airbus 320 – 200 และ Boeing 737-800	-	-

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- หลีกเลี่ยงการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00 น.) อย่างไรก็ตามกรณีมีเหตุฉุกเฉิน ขอให้โครงการมีการบันทึกเวลา จำนวนเที่ยวบิน ประเภทเครื่องบิน และเหตุการณ์ขึ้น-ลงทุกครั้ง	- ท่าอากาศยานตรังมีสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการ จำนวน 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินนกแอร์ จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน โดยเที่ยวบินเที่ยวแรกมาถึงท่าอากาศยานตรัง เวลา 08.20 น. และเที่ยวบินสุดท้ายออกจากท่าอากาศยานตรัง เวลา 19.35 น. ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินท่าอากาศยานตรังมีการบันทึกเวลาจำนวนเที่ยวบิน ประเภทเครื่องบิน และเหตุการณ์ขึ้น-ลงทุกครั้ง	-	-
- ให้กรมท่าอากาศยานทบทวนการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในรูปของค่า NEF หากพบว่ามีผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง ให้กำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ พร้อมทั้งแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบ	- จากการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยใช้ข้อมูลสถิติเที่ยวบินเดือนธันวาคม 2567 - เดือนพฤศจิกายน 2568 พบว่า เส้น NEF 30-40 ยังคงอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน	-	-


**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่ เข้ามาทำงานบริเวณลานบิน (Airside)	- พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดอากาศยาน ขณะที่อากาศยานเข้ามาให้บริการมีการ สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง	-	-
- ให้มีการจัดทำเส้นเสียงจากการดำเนิน โครงการในปีที่ 1 หลังจากเปิดดำเนินการ และในทุกๆ 5 ปี ตามกรอบแผนการพัฒนา	- ท่าอากาศยานตรังประเมินผลกระทบด้านเสียง จากอากาศยาน โดยใช้แบบจำลองทาง คณิตศาสตร์ ปีละ 2 ครั้ง จากการดำเนินงานที่ ผ่านมาพบว่าเส้นเสียง NEF 30-40 อยู่ในพื้นที่ ท่าอากาศยานตรังทั้งหมด	-	-
- กรณีหากมีการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินหรือ ตารางบินที่อยู่นอกเหนือจากเวลา 07.00- 22.00น. ต้องขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการเพราะมีผลกระทบโดยตรงต่อ เส้นระดับเสียง ยกเว้นกรณีฉุกเฉินและ ภารกิจทางทหาร	- หากมีการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินหรือตารางบิน ที่อยู่นอกเหนือจากเวลา 07.00-22.00น. กรมท่าอากาศยาน จะจัดทำรายงานการ ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ เสนอต่อ สผ. พิจารณา	-	-
- ให้กรมท่าอากาศยานนำเส้นเสียงที่ได้จาก การประเมินโดยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ไปประสานกับสำนักงานโยธาธิการและ ผังเมืองจังหวัดตรังเพื่อใช้ประกอบ ในการ จัดวางผังการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการ ขยายตัวของชุมชน และการร้องเรียนใน อนาคตรวมทั้งไม่ควรสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถานบริเวณ ดังกล่าว	- ท่าอากาศยานตรังได้ประสานให้ข้อมูลกับ กรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อใช้ประกอบใน การจัดวางผังการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการ ขยายตัวของชุมชน และการร้องเรียนในอนาค ตรวมทั้งไม่ควรสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล และ ศาสนสถานบริเวณดังกล่าว	-	-


ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์/แจ้งข่าวประชาชนที่พักอาศัย ในบริเวณโครงการให้รับทราบและรวมทั้งผู้ที่เข้ามาพักอาศัยบริเวณพื้นที่โดยรอบให้แจ้งสถานการณ์ความเสี่ยงรบกวนและจำนวนเที่ยวบินที่จะเพิ่มขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ในกรณีที่มีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นทำอากาศยานตรงจะมีการประชาสัมพันธ์ต่อประชาชนที่พักอาศัยโดยรอบพื้นที่ทำอากาศยานให้รับทราบ 	-	-
1.4 ความสั่นสะเทือน และแรงอัดอากาศ <ul style="list-style-type: none"> - กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวนและความสั่นสะเทือนและกรมทำอากาศยานดำเนินการตรวจสอบหากผลว่ามีสาเหตุมาจากอากาศยาน กรมทำอากาศยาน จะต้องชดเชยค่าเสียหายอย่างเหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันยังไม่ได้มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวน และความสั่นสะเทือน หากได้รับการร้องเรียน กรมทำอากาศยานจะดำเนินการตรวจสอบ หากผลว่ามีสาเหตุมาจากอากาศยาน กรมทำอากาศยานจะดำเนินการชดเชยค่าเสียหายอย่างเหมาะสม 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> - ถ้าเกิดลมหมุนที่เกิดจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทำให้เกิดความเสียหายกับบ้านเรือนราษฎร และกรมทำอากาศยานดำเนินการตรวจสอบหากผลว่ามีสาเหตุมาจากอากาศยาน กรมทำอากาศยานจะต้องชดเชยค่าเสียหายอย่างเหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันยังไม่มีข้อร้องเรียนจากประชาชนทั้งผลกระทบด้านเสียงและการเกิดลมหมุนจากการขึ้น-ลงของอากาศยาน - หากเกิดลมหมุนจากการขึ้น-ลงของอากาศยานและทำให้เกิดความเสียหายกับบ้านเรือนประชาชน กรมทำอากาศยานจะดำเนินการตรวจสอบหากผลว่ามีสาเหตุมาจากอากาศยาน กรมทำอากาศยานจะชดเชยค่าเสียหายอย่างเหมาะสม 	-	-

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ 2.1 ทรัพยากรชีวภาพทางบก 2.1.1 ทรัพยากรป่าไม้ <ul style="list-style-type: none"> ภายในโครงการจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ให้มีทรงพุ่มขนาดเล็ก เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหารของนก 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าอากาศยานตรังมีการจำกัดชนิดต้นไม้ โดยต้นไม้ส่วนใหญ่เป็นไม้พุ่ม และไม้ไม่ให้ดอก-ผล พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงของต้นไม้เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหารของนก 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดแนวสองข้างทางวิ่งให้สามารถระบายน้ำได้เร็วขึ้น ไม่มีน้ำท่วมขังในคูระบายน้ำ ควบคุมหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ข้างทางวิ่งและรางระบายน้ำให้สั้นตลอดเวลา เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหารของนก 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีการขุดลอกรางระบายน้ำ และควบคุมความสูงของหญ้าบริเวณพื้นที่ด้านข้างทางวิ่งโดยการตัดหญ้าเป็นประจำทุกเดือนเพื่อไม่ให้เป็นที่ว่างไว้และแหล่งอาหารของนก 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> เก็บเศษหญ้าเมื่อตัดแล้ว เพื่อป้องกันนกนำเศษหญ้าไปทำรัง 	<ul style="list-style-type: none"> หลังจากดำเนินการตัดหญ้า เจ้าหน้าที่จะดำเนินการเก็บเศษหญ้าที่ตัดแล้วทุกครั้งเพื่อป้องกันนกนำเศษหญ้าไปทำรัง 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> หญ้าที่ปลูกบริเวณโครงการควรเป็นหญ้าที่เมล็ดไม่เป็นอาหารของนก เช่น หญ้ามะนิลา 	<ul style="list-style-type: none"> หญ้าที่ปลูกบริเวณโครงการเป็นหญ้าที่ไม่มีเมล็ด และไม่มีอาหารของนก นอกจากนี้ ท่าอากาศยานตรังได้มีการตัดหญ้าบริเวณด้านข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าและเพื่อไม่ให้เป็นที่ว่างไว้ และแหล่งอาหารของนก 	-	 <p>หญ้าที่ปลูกบริเวณทางวิ่ง และทางขับ</p>


ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - ควรตัดหญ้าให้สั้นอยู่เสมอเพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่ของแมลงหรือที่วางไข่ของนกได้โดยสูงไม่เกิน 10 ซม. 	<ul style="list-style-type: none"> - ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการตัดหญ้าบริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าไม่ให้เป็นที่ล่องวางไข่ และแหล่งอาหารของนก 	-	 <p>หญ้าที่ปลูกบริเวณทางวิ่ง และทางขับ</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงพื้นที่โครงการเพื่อไม่ให้เป็นที่ล่องวางไข่ของนกเข้ามาหากิน เช่น กำจัดพืชที่เป็นอาหารของนก และกำจัดต้นไม้ที่มีผลในพื้นที่โครงการควรปลูกพืชที่เป็นไม้ประดับหรือไม้ที่ไม่ให้ผล 	<ul style="list-style-type: none"> - ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการตัดหญ้าบริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าไม่ให้เป็นที่ล่องวางไข่ และแหล่งอาหารของนก - ต้นไม้ที่ปลูกในท่าอากาศยานตรังส่วนใหญ่เป็นไม้พุ่ม และไม่ให้ดอก-ผล พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงของต้นไม้เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหารของนก 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> - ห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินงานของท่าอากาศยานตรังที่ผ่านมาไม่มีการล่าสัตว์ป่าแต่อย่างใด 	-	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- หากพบสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์นั้น ท่าอากาศยานตรังจะต้องขอความร่วมมือกับสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) เพื่อจัดส่งผู้ชำนาญการทางด้านสัตว์ป่ามาให้คำแนะนำในการดำเนินการ โดยกรมท่าอากาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณทั้งหมด	- การดำเนินงานของท่าอากาศยานตรังในปัจจุบันไม่พบสัตว์ป่าที่มีสถานภาพใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ หากพบสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์ ท่าอากาศยานตรังจะปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	-	-
- ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง จะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพของทางวิ่ง และพื้นที่ข้างเคียงเพื่อไล่นกให้ออกจากทางวิ่ง	- ผู้ดูแลท่าอากาศยานตรังจะเข้าตรวจสอบสภาพของทางวิ่งและพื้นที่ข้างเคียงและทำการไล่นกด้วยเสียงก่อนอากาศยานจะขึ้น-ลงประมาณ 30 นาที และหากพบซากนกเจ้าหน้าที่ จะทำการบันทึกข้อมูลตามแบบฟอร์มที่กรมท่าอากาศยานกำหนด	-	-
- เมื่อได้รับการประสานจากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (ATC) ว่าพบเห็นนกในบริเวณทางวิ่ง/ทางขับ ATC และแจ้งมายังเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเพื่อเข้ามาทำการไล่นก ให้เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานขออนุญาต ATC ก่อนเข้าไปดำเนินการไล่นกพื้นที่บริเวณทางวิ่ง/ทางขับ	- หากเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานตรังได้รับการประสานจากเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (ATC) ว่าพบเห็นนกในบริเวณทางวิ่ง/ทางขับ ATC และให้เข้ามาทำการไล่นก เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานจะดำเนินการขออนุญาต ATC ก่อนเข้าไปดำเนินการไล่นกบริเวณทางวิ่ง/ทางขับก่อนทุกครั้ง	-	-

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2.1.2 ทรัพยากรสัตว์ป่า <ul style="list-style-type: none"> ภายในโครงการจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ให้มีทรงพุ่มขนาดเล็ก เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหารของนก 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าอากาศยานตรังมีการจำกัดชนิดต้นไม้ โดยต้นไม้ส่วนใหญ่เป็นไม้พุ่ม และไม่ให้เกิดดอก-ผล พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงของต้นไม้เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหารของนก 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดแนวสองข้างทางวิ่งให้สามารถระบายน้ำได้เร็วขึ้น ไม่มีน้ำท่วมขังในคูระบายน้ำ ควบคุมหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ข้างทางวิ่งและรางระบายน้ำให้สั้นตลอดเวลา เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหารของนก 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีการขุดลอกรางระบายน้ำ และควบคุมความสูงของหญ้าบริเวณพื้นที่ด้านข้างทางวิ่งโดยการตัดหญ้าเป็นประจำทุกเดือนเพื่อไม่ให้เป็นที่ว่างไว้และแหล่งอาหารของนก 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> เก็บเศษหญ้าเมื่อตัดแล้ว เพื่อป้องกันนกนำเศษหญ้าไปทำรัง 	<ul style="list-style-type: none"> หลังจากดำเนินการตัดหญ้า เจ้าหน้าที่จะดำเนินการเก็บเศษหญ้าที่ตัดแล้วทุกครั้งเพื่อป้องกันนกนำเศษหญ้าไปทำรัง 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> หญ้าที่ปลูกบริเวณโครงการควรเป็นหญ้าที่เมล็ดไม่เป็นอาหารของนก เช่น หญ้ามะนิลา 	<ul style="list-style-type: none"> หญ้าที่ปลูกบริเวณโครงการเป็นหญ้าที่ไม่มีเมล็ด และไม่มีอาหารของนก นอกจากนี้ท่าอากาศยานตรังได้มีการตัดหญ้าบริเวณด้านข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าและเพื่อไม่ให้เป็นที่ว่างไว้และแหล่งอาหารของนก 	-	 <p>หญ้าที่ปลูกบริเวณทางวิ่ง และทางขับ</p>

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ควรตัดหญ้าให้สั้นอยู่เสมอเพื่อไม่ให้เป็นที่ อยู่ของแมลงหรือที่วางไข่ของนกได้โดย สูงไม่เกิน 10 ซม.	- ท่าอากาศยานตรงจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการ ตัดหญ้าบริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด อากาศยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุม ความสูงของหญ้าไม่ให้เป็นที่หลบซ่อน และ แหล่งอาหารของนก	-	-
- ปรับปรุงพื้นที่โครงการเพื่อไม่ให้เป็นที่ แหล่งดึงดูดของนกเข้ามาหากิน เช่น กำจัดพืชที่เป็นอาหารของนก และกำจัด ต้นไม้ที่มีผลในพื้นที่โครงการควบคู่กับ ที่เป็นไม้ประดับหรือไม้ที่ไม่ให้ผล	- ท่าอากาศยานตรงจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการ ตัดหญ้าบริเวณข้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด อากาศยานเป็นประจำทุกเดือนเพื่อควบคุม ความสูงของหญ้าไม่ให้เป็นที่หลบซ่อน และ แหล่งอาหารของนก - ต้นไม้ที่ปลูกในท่าอากาศยานตรงส่วนใหญ่เป็น ไม้พุ่ม และไม่ให้ดอก-ผล พร้อมทั้งจัดให้มี เจ้าหน้าที่ดูแลปรับแต่งต้นไม้ และควบคุม ความสูงของต้นไม้เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยและ เป็นแหล่งอาหารของนก	-	-
- ในการดำเนินการเพื่อป้องกันปัญหา เครื่องบินชนนก ทางโครงการจำเป็นต้อง ตรวจหารังอาศัยหรือวางไข่รวมทั้งแหล่ง เกาะนอนและแหล่งอาหารของนก บริเวณอาคารต่างๆ และบริเวณพื้นที่ นอกอาคารของท่าอากาศยาน เพื่อ ดำเนินการโยกย้ายสัตว์ป่าออกจากพื้นที่ โดยไม่มีการทำลายหรือขับไล่สัตว์ป่าแต่ อย่างใด	- ท่าอากาศยานตรงจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจหา รังอาศัยหรือวางไข่รวมทั้งแหล่งเกาะนอนและ แหล่งอาหารของนก บริเวณอาคารต่างๆ และ บริเวณพื้นที่นอกอาคารของท่าอากาศยาน อย่างสม่ำเสมอ	-	-

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง จะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพของทางวิ่ง และพื้นที่ข้างเคียงเพื่อไล่นกให้ออกจากทางวิ่ง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ดูแลท่าอากาศยานตรังจะเข้าตรวจสอบสภาพของทางวิ่งและพื้นที่ข้างเคียงและทำการไล่นกด้วยเสียงก่อนอากาศยานจะขึ้น-ลง ประมาณ 30 นาที และหากพบซากนก เจ้าหน้าที่ จะทำการบันทึกข้อมูลตามแบบฟอร์มที่กรมท่าอากาศยานกำหนด 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานประสานงานการเล่นกกับบริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่มีหน้าที่ดูแลหอบังคับการบิน การให้สัญญาณการขึ้นลงของเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ดูแลท่าอากาศยานตรังประสานกับหอบังคับการบินทุกครั้งก่อนเข้าพื้นที่เขตการบินเพื่อปฏิบัติการเล่นก 	-	-
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน <ul style="list-style-type: none"> ให้มีการประสานงาน โดยกรมท่าอากาศยานจะต้องประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง ในการประกาศเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าอากาศยานตรังมีการประกาศกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2542 โดยกรมท่าอากาศยานได้มีการประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมืองในเรื่องการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ 	-	-
<ul style="list-style-type: none"> การประสานงานกับราชการส่วนภูมิภาค ได้แก่ โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตรัง องค์การบริหารส่วนตำบล หรือเทศบาลที่ 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าอากาศยานตรังมีการประกาศกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2542 	-	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
อยู่ในแนวเขตความปลอดภัยในการ เดินอากาศ เพื่อแจ้งให้หน่วยงานดังกล่าว ทราบถึงขอบเขต อาณาบริเวณของเขต และข้อกำหนดของเขตดังกล่าว โดย จัดทำคู่มือพื้นที่เขตปลอดภัยในการ เดินอากาศพร้อมแนบแผนที่	- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหรือตัวแทนได้มี การชี้แจงแจ้งให้หน่วยงานทราบถึงขอบเขต บริเวณขอบเขต และข้อกำหนดของเขต ดังกล่าว		
- ให้กรมท่าอากาศยาน ต้องดำเนินการ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่เขต ปลอดภัยในการเดินอากาศรับทราบ โดย จัดทำเอกสารชี้แจง	- ท่าอากาศยานตรังประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ รับทราบ ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ใน เขตปลอดภัยการเดินอากาศ	-	-
- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหรือตัวแทน จะต้องดำเนินการประสานงานหรือชี้แจง ขอบเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้กับหน่วยงานต่างๆ ในวาระโอกาสที่ ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง หน่วยงานส่วนภูมิภาคและท้องถิ่นที่อยู่ใน เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหรือตัวแทนได้มี การชี้แจงแจ้งให้หน่วยงานทราบถึงขอบเขต บริเวณขอบเขต และข้อกำหนดของเขต ดังกล่าว	-	-
- ให้กรมท่าอากาศยานนำเส้นเสี่ยงที่ได้จาก การประเมินโดยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ไปประสานกับสำนักงานโยธาธิการและ ผังเมืองจังหวัดตรังเพื่อใช้ประกอบในการ จัดวางผังการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการ	- ท่าอากาศยานตรังได้ประสานให้ข้อมูลกับ กรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อใช้ประกอบใน การจัดวางผังการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการ ขยายตัวของชุมชน และการร้องเรียนใน	-	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ขยายตัวของชุมชน และการร้องเรียนใน อนาคตรวมทั้งไม่ควรสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถานบริเวณ ดังกล่าว	อนาคตรวมทั้งไม่ควรสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถานบริเวณดังกล่าว		
3.2 การคมนาคมขนส่ง			
- จัดให้มีป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออก พื้นที่โครงการกับทางหลวงหมายเลข 404	- ท่าอากาศยานตรังจัดทำป้ายบอกทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานบริเวณทางหลวงหมายเลข 404	-	-
- ควบคุมความเร็วของยานพาหนะภายใน บริเวณโครงการไม่เกิน 30 กม./ชม.	- ท่าอากาศยานตรังจัดทำป้ายควบคุมความเร็ว ของยานพาหนะภายในบริเวณโครงการไม่เกิน 30 กม./ชม.	-	-
- ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรเพื่อให้ผู้ขับขี่ จอดรถยนต์ บริเวณลานจอดรถที่ จัดเตรียมไว้ให้	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการติดตั้งป้ายจราจร บอกทางไปยังลานจอดรถยนต์	-	-
- ห้ามจอดรถยนต์ทั้งไว้บริเวณที่รับ-ส่ง ด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารและไหล่ ทางด้านข้างที่จอดรถยนต์	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความ ปลอดภัยเป็นผู้ควบคุมดูแลไม่ให้จอดรถยนต์ ทั้งไว้บริเวณที่รับ-ส่งด้านหน้าอาคารที่พัก ผู้โดยสารและไหล่ทางด้านข้างที่จอดรถยนต์	-	-
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบจราจรก่อน เครื่องบินขึ้น-ลงอย่างน้อย 1 ชั่วโมง และ ดำเนินจัดระบบจราจรให้สอดคล้องกับ	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความ ปลอดภัยดูแลระบบจราจรก่อนเครื่องบินขึ้น- ลง อย่างน้อย 1 ชั่วโมง	-	-

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ลานจอดรถยนต์เพื่อจัดการจราจรให้เป็นระเบียบ	- ท่าอากาศยานตรังจัดระบบจราจรให้สอดคล้องกับลานจอดรถยนต์เพื่อจัดการจราจรให้เป็นระเบียบ โดยจัดทำป้ายบอกทางไปยังลานจอดรถยนต์และจัดทำลูกศรบอกทิศทางทางการเดินรถที่พื้นถนน		
3.3 สาธารณูปโภค-สาธารณูปการ - ให้โครงการดูแลอาคารที่พักขยะให้เพียงพอต่อการจัดเก็บขยะ 43.67 ลบม./วัน และให้ประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อในการดำเนินการจัดเก็บ โดยรถของเทศบาลจะเข้ามาจัดเก็บวันจันทร์-เสาร์ วันละ 1 ครั้ง	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลอาคารที่พักขยะเพื่อให้สามารถรองรับขยะได้อย่างเพียงพอ และประสานรถขยะของเทศบาลตำบลโคกหล่อเข้ามารับไปกำจัด	-	-
- จัดเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเก็บรวบรวมขยะตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการมาไว้ยังที่พักขยะเพื่อรอการเก็บขนจากเทศบาลตำบลโคกหล่อ และดูแลความสะอาดของบริเวณที่พักขยะ	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะตามจุดต่างๆ เช่น อาคารที่พักผู้โดยสาร ไปไว้ที่อาคารพักขยะเพื่อรอให้รถขยะของเทศบาลตำบลโคกหล่อเข้ามารับไปกำจัด และภายหลังจากการเก็บขนขยะจะมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลทำความสะอาดบริเวณอาคารที่พักขยะให้เรียบร้อย	-	-
- จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอย กระจายตามจุดต่างๆ ในบริเวณอาคารที่พัก	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีภาชนะรองรับขยะพร้อมฝาปิดมิดชิดตั้งวางไว้ตามจุดต่างๆ เช่น	-	-

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ผู้โดยสาร และบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน อย่างเพียงพอ	ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร บริเวณลานจอดรถยนต์ และบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่		
- ประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการ ท่าอากาศยาน ทั้งขยะในถังขยะที่ จัดเตรียมไว้	- ท่าอากาศยานตรังมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้า มาใช้บริการท่าอากาศยาน ทั้งขยะในถังขยะที่ จัดเตรียมไว้	-	-
- ส่งเสริมให้มีการคัดแยกขยะออกอย่าง น้อย 3 กลุ่ม ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ● ขยะเศษอาหาร เป็นขยะเศษอาหารที่ เหลือจากครัวเรือน จากอาคารที่พัก ผู้โดยสารเหลือจากการรับประทาน เป็นขยะที่เน่าเสียส่งกลิ่นเหม็นและ เป็นที่สะสมของเชื้อโรค ควรจัดออก ทุกวัน ● ขยะที่ยังใช้ได้ เช่น กระดาษ แก้ว โลหะ ควรมีการคัดแยกขยะและ รวบรวมเพื่อนำกลับไปใช้หรือจำหน่าย ต่อไป ● ขยะอันตราย รองรับขยะที่มีอันตราย ต่อชีวิตและสิ่งแวดล้อม เช่น หลอด ฟลูออเรสเซนต์ ขวดยา ถ่านไฟฉาย เป็นต้น 	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการคัดแยกขยะ โดยแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ ขยะเปียก ขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย โดย จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยแต่ละประเภท ตั้งกระจายตามจุดต่างๆ ภายในอาคารที่พัก ผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่	-	-

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ในการกำจัดขยะอันตรายให้ประสานหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม หรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปกำจัด	- ท่าอากาศยานตรังจะประสานหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม เข้ามารับขยะอันตรายไปกำจัด	-	-
- จัดให้มีภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิดจำนวนอย่างน้อย 20 ใบ ขนาด 50-100 ลิตร ในพื้นที่โครงการ	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีภาชนะรองรับขยะพร้อมฝาปิดมิดชิดตั้งวางไว้ตามจุดต่างๆ เช่น ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร บริเวณลานจอดรถยนต์ และบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่	-	-
3.4 การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม - ปลุกหญ้าหรือพืชคลุมดินตามพื้นที่ขุดเปิดด้านข้างรางระบายน้ำ เพื่อป้องกันการกัดเซาะและตะกอนสะสม พร้อมทั้งดูแลควบคุมวัชพืชและตะกอนทางระบายน้ำอยู่เสมอ ไม่ให้เกิดขวางทางระบายน้ำ	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการปลุกหญ้าคลุมดินบริเวณด้านข้างรางระบายน้ำเพื่อป้องกันการกัดเซาะและตะกอนสะสมพร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลควบคุมวัชพืชและตะกอนในรางระบายน้ำอยู่เสมอ เพื่อไม่ให้กีดขวางทางระบายน้ำ	-	-
- หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนในด้านการระบายน้ำของท่าอากาศยาน ให้ทำการตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขปัญหาดังนั้น	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรังยังไม่ได้มีการร้องเรียนจากประชาชนในด้านการระบายน้ำ หากได้รับการร้องเรียนจะทำการตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขปัญหาดังนั้น	-	-
- ก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูฝนให้ดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำ	- ท่าอากาศยานตรังได้ดำเนินการตัดหญ้าเป็นประจำทุกเดือนและกำจัดวัชพืชที่ขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำและทำการขุดลอกรางระบายน้ำ	-	-


**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ตรวจสอบระบบระบายน้ำของโครงการ เมื่อพบการชะล้างพังทลายของดินลงสู่ ระบบระบายน้ำหรือมีการสะสมของ ตะกอนดินในระบบระบายน้ำให้ทำการ ขุดลอกทันที	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการตรวจสอบระบบ ระบายน้ำทั้งที่เป็นรางระบายน้ำและ Box Culvert พบว่า ไม่มีการชะล้างพังทลายของดิน ลงสู่ระบบระบายน้ำ	-	-
- ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องสูบน้ำ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ โดยเฉพาะควรดำเนินการก่อนฤดูฝน และควรมีปั้มน้ำอย่างน้อย 1 เครื่อง สำหรับสำรองใช้งานกรณีอีกเครื่องหนึ่ง ชำรุด	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ เครื่องสูบน้ำ ปัจจุบันพบว่าสามารถใช้งานได้ ตามปกติ และได้จัดให้มีปั้มน้ำสำรอง 1 เครื่อง สำรองใช้งานกรณีอีกเครื่องหนึ่งชำรุด	-	-
- ให้ดำเนินการดูแลรักษาสภาพพื้นที่ โดยรอบ ควบคุมความสูงหญ้าในพื้นที่ โครงการ และกำจัดวัชพืชที่ขึ้นปกคลุม ภายในร่องระบายน้ำ เพื่อป้องกันการ หมักหมม และเหม็นเน่าของรางระบายน้ำ และลดแหล่งอาหารและที่อยู่อาศัยของ นกและสัตว์ต่างๆ โดยทำการขุดลอกราง ระบายน้ำอย่างน้อยทุก 3 เดือน หรือ ก่อนเข้าช่วงฤดู	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีการขุดลอกรางระบายน้ำ และควบคุมความสูงของหญ้าบริเวณพื้นที่ ด้านข้างทางวิ่งโดยการตัดหญ้าเป็นประจำทุกเดือน เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งวางไข่ และแหล่งอาหารของ นก	-	-

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ให้ทางท่าอากาศยานตรงประสานงานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อในการดำเนินการขุดลอกห้วยใหญ่	- การดำเนินงานที่ผ่านมาท่าอากาศยานตรงไม่ประสบปัญหาด้านการระบายน้ำออกนอกพื้นที่ท่าอากาศยานลงสู่ห้วยใหญ่	-	-
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต 4.1 เศรษฐกิจ-สังคม - กรณีต้องการรับพนักงานเข้าทำงานเพิ่มเติมให้พิจารณารับสมัครจากชุมชนในท้องถิ่นก่อนเป็นอันดับแรก	- ในกรณีที่ ต้องการรับพนักงานเพิ่มเติมจะพิจารณาคัดเลือกบุคคลในท้องถิ่นก่อนเป็นอันดับแรกหากคุณสมบัติตรงตามตำแหน่งที่ประกาศรับสมัคร	-	-
- ให้พบปะผู้นำชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ หรือข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการของท่าอากาศยาน	- มีการพบปะผู้นำชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ	-	-
- จัดให้มีฝ่ายประชาสัมพันธ์บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อเผยแพร่ข้อมูลและรับเรื่องราวร้องเรียนและมีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องราวร้องเรียนที่เด่นชัดสามารถมองเห็นและเข้าถึงได้ง่าย	- ท่าอากาศยานตรงจัดให้มีฝ่ายประชาสัมพันธ์อยู่บริเวณชั้น 1 ของอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อเผยแพร่ข้อมูลและรับเรื่องราวร้องเรียน	-	 ประชาสัมพันธ์
- หากพบว่ามีข้อร้องเรียนโดยมีสาเหตุมาจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานให้ดำเนินการตามขั้นตอนการรับเรื่องราวร้องเรียน	- ปัจจุบันท่าอากาศยานตรงยังไม่ได้รับข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	-	-

ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4.2 สุขภาพ อาชีวอนามัย และความปลอดภัย - เพื่อความพร้อมในการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินท่าอากาศยานต้องดำเนินการซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	- ท่าอากาศยานตรังดำเนินการการฝึกซ้อมย่อยบนโต๊ะทุกๆ 6 เดือน การฝึกซ้อมทั้งรูปแบบ ทุกๆ 1 ปี และดำเนินการการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale-Exercises)	-	 การฝึกซ้อมดับเพลิง
- ให้พนักงานหรือเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดเครื่องบิน สวมใส่อุปกรณ์ลดเสียงเช่น Ear Plug หรือ Ear Muff เมื่อเครื่องบินทำการขึ้น-ลงท่าอากาศยานทุกครั้ง	- เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดเครื่องบิน จะมีการสวมอุปกรณ์ลดเสียง เช่น Ear Plug และ Ear Muff เมื่อเครื่องบินทำการขึ้น-ลงท่าอากาศยานทุกครั้ง	-	-
- รวบรวมสถิติการร้องเรียนปัญหาความเดือดร้อนรำคาญจากการดำเนินโครงการ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาคต่อไป	- ท่าอากาศยานตรังมีการรวบรวมสถิติการร้องเรียนปัญหาการเดือดร้อนรำคาญจากการดำเนินโครงการ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาคต่อไป	-	-
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในช่วงเวลาที่มีผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานเป็นจำนวนมาก เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจากการรับส่งผู้โดยสาร	- ท่าอากาศยานตรังจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยอำนวยความสะดวกแก่ผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานอยู่เสมอ	-	-
- ให้พบปะผู้นำชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ หรือข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการของท่าอากาศยาน	- มีการพบปะผู้นำชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ	-	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 ระยะดำเนินการ (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่ออากาศยาน หอบังคับการบินแจ้งเหตุมายังงานกู้ภัย และดับเพลิงท่าอากาศยานตรัง และกลุ่ม ความปลอดภัยท่าอากาศยานตรัง ซึ่ง หลังจากได้รับแจ้งเหตุเจ้าหน้าที่กู้ภัย ดับเพลิงจะต้องมายังที่เกิดเหตุทันที และ แจ้งหน่วยงานอื่นในทราบตามขั้นตอน หากพบว่าผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บเกิน ความสามารถที่เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานจะ ดำเนินการรักษาได้ ฝ่ายบริการงานทั่วไป กลุ่มพิธีการบินและอำนวยความสะดวก จะดำเนินการประสานงานกับโรงพยาบาล ตรัง เพื่อส่งตัวผู้ได้รับบาดเจ็บเพื่อรักษา ตามขั้นตอนต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> - กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต่ออากาศยานท่าอากาศยาน ตรังจะปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินของท่าอากาศยาน โดยมีการฝึกซ้อมร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ปีละ 1 ครั้ง เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับกรณีเกิดเหตุ ฉุกเฉินดังกล่าว 	-	-
4.3 ประวัติศาสตร์ โบราณคดี และศาสนสถาน <ul style="list-style-type: none"> - กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับความ สั่นสะเทือนหรือวัดทุ่งหวังมีรอยแตกร้าว และกรมท่าอากาศยานดำเนินการ ตรวจสอบ หากพบว่ามีสาเหตุมาจากการ ดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานตรัง กรมท่าอากาศยานจะต้องชดเชยค่าเสียหาย อย่างเหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินงานที่ผ่านมาของท่าอากาศยานตรัง ไม่มีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับความสั่นสะเทือนหรือ วัดทุ่งหวังมีรอยแตกร้าวแต่อย่างใด 	-	-

1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

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

ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ

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

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

ตารางที่ 1.4-2 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ

ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่
ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระยะก่อสร้าง)

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

1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

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

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ดังตารางที่ 1.5.1-1 ส่วนสถานี
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแสดงดังรูปที่ 1.5.1-1

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

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
1. ระดับเสียง	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.) - Noise and Number Index (NNI) 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ - โรงเรียนมิตรภาพ 31 - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - บริเวณบ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ - บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง 	<ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 2 ครั้ง (ครั้งละ 3 วัน ต่อเนื่อง)
2. คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - สารแขวนลอย (Suspended Solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) - แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ - คลองควนปลิงใต้พื้นที่โครงการ - คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ - คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ - จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการ บริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง 	<ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 2 ครั้ง
3. คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - บีโอดี (BOD₅) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) 	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร - ระบบบำบัดน้ำเสียบ้านพักเจ้าหน้าที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 2 ครั้ง
4. คุณภาพน้ำใช้*	<ul style="list-style-type: none"> - สี (Color) - กลิ่น (Odor) - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (Total dissolved solids) - ความกระด้างทั้งหมด (Total hardness as CaCO₃) - ซัลเฟต (Sulfate) - คลอไรด์ (Chloride) 	จำนวน 1 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none"> - อาคารที่พักผู้โดยสาร 	<ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 2 ครั้ง

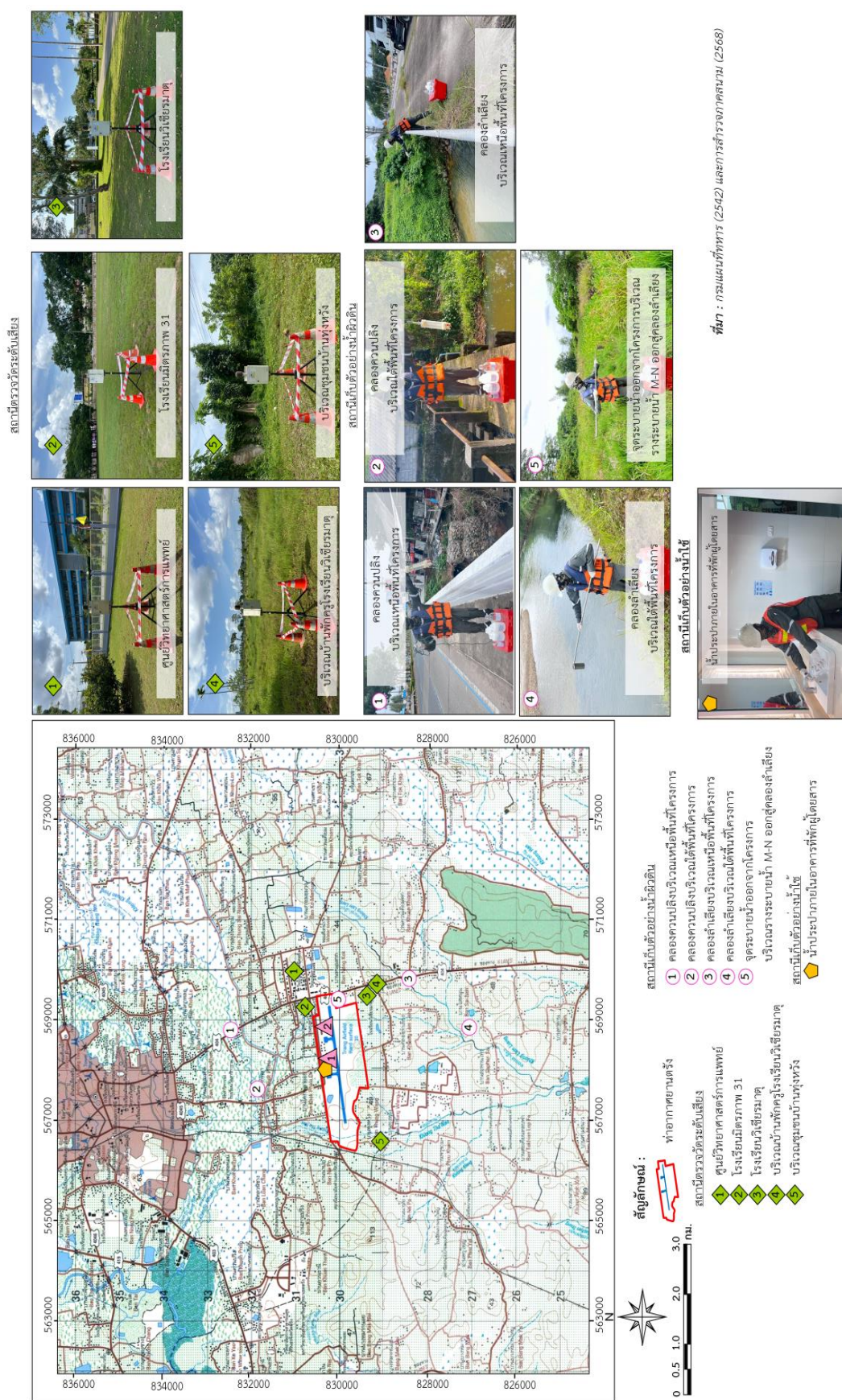
ตารางที่ 1.5.1-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง

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

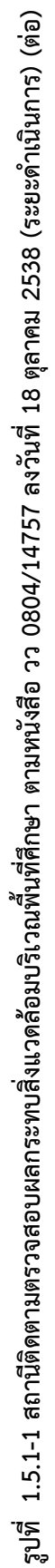
คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
	<ul style="list-style-type: none"> - ฟลูออไรด์ (Fluoride) - ไนเตรท (Nitrate as NO₃) - เหล็ก (Fe) - แมงกานีส (Mn) - ทองแดง (Cu) - สังกะสี (Zn) - ตะกั่ว (Pb) - โครเมียม (Cr) - แคดเมียม (Cd) - สารหนู (As) -ปรอท (Hg) - ซีลีเนียม (Se) - แบเรียม (Ba) - โซเดียม (Na) - โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - อี โคไล (<i>E.coli</i>) - สแตฟิโลค็อกคัส ออเรียส (<i>Staphylococcus aureus</i>) - แซลโมเนลลา (<i>Salmonella</i> ssp.) - คลอสทริเดียม เพอร์ฟริงเจนส์ (<i>Clostridium perfringens</i>) 		

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2538)

หมายเหตุ : *การติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามข้อกำหนดใน TOR เนื่องจากเป็นข้อเสนอแนะของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



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



1.5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

(1) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 26 - 29 กรกฎาคม 2568 ผลการตรวจวัดดัง
ตารางที่ 1.5.2-1 และรูปที่ 1.5.2-1 (ภาคผนวก จ) ดังนี้

ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 50.9-54.3 เดซิเบล(เอ)
ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 55.8-60 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 76.4-77.6
เดซิเบล(เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 12.1-13.6

โรงเรียนมิตรภาพ 31 พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมี ค่าอยู่ในช่วง 46.8-48.2 เดซิเบล(เอ)
ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 50.9-52 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 72.3-73.1
เดซิเบล(เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 6.0-8.6

บริเวณบ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 51.1-52.5
เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 56.5-57.5 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง
73.5-75.1 เดซิเบล(เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 8.2-9.4

บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 51.1-54.1 เดซิเบล(เอ)
ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 56.7-59.7 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 72.3-74.7
เดซิเบล(เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 8.6-10.4

โรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 55.3-56.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียง
กลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 58.5-60 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 79.5-83.1 เดซิเบล(เอ) และ
NNI มีค่าอยู่ในช่วง 18.6-24.1

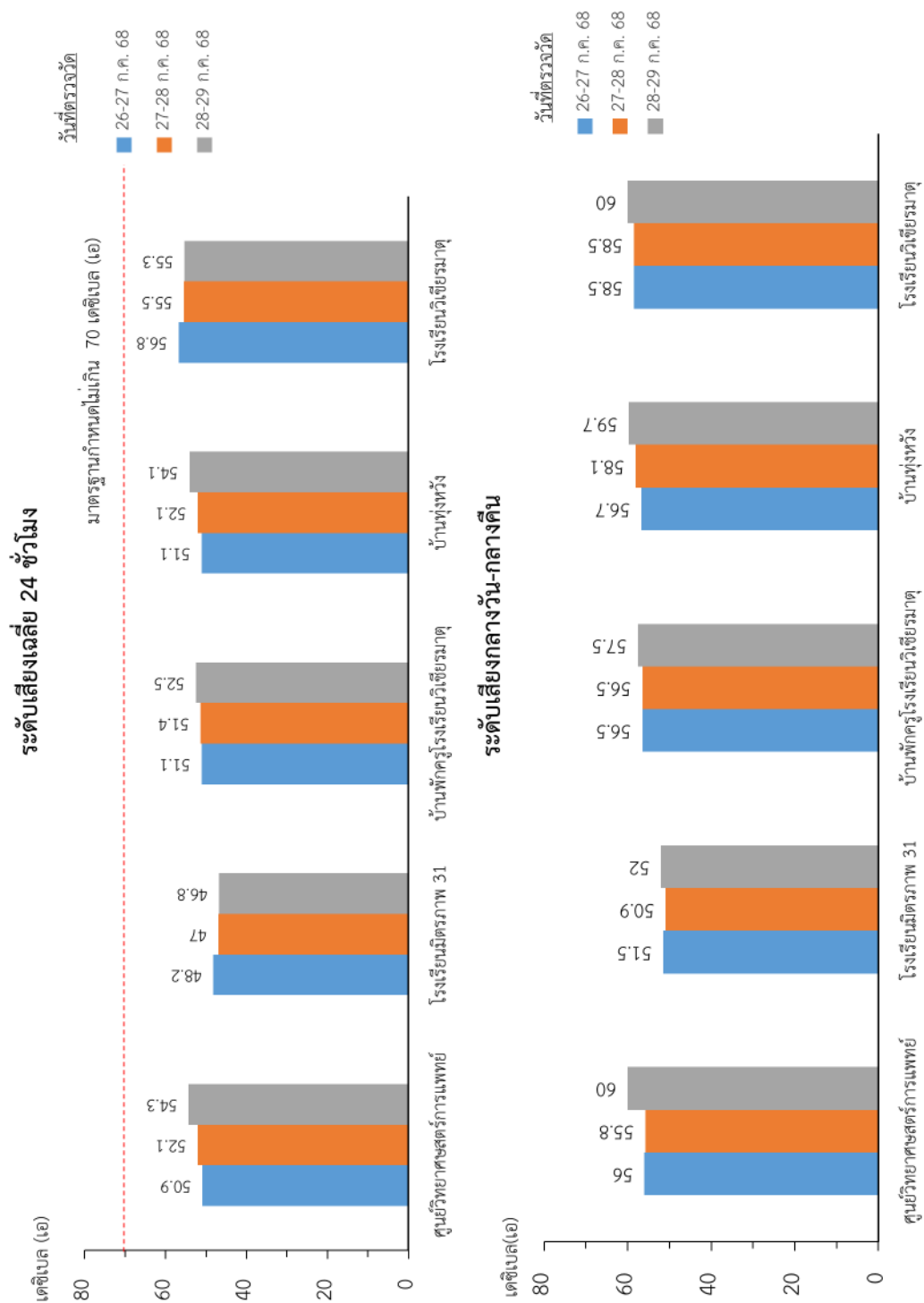
เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ทุกสถานที่มีค่าอยู่ใน
เกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง

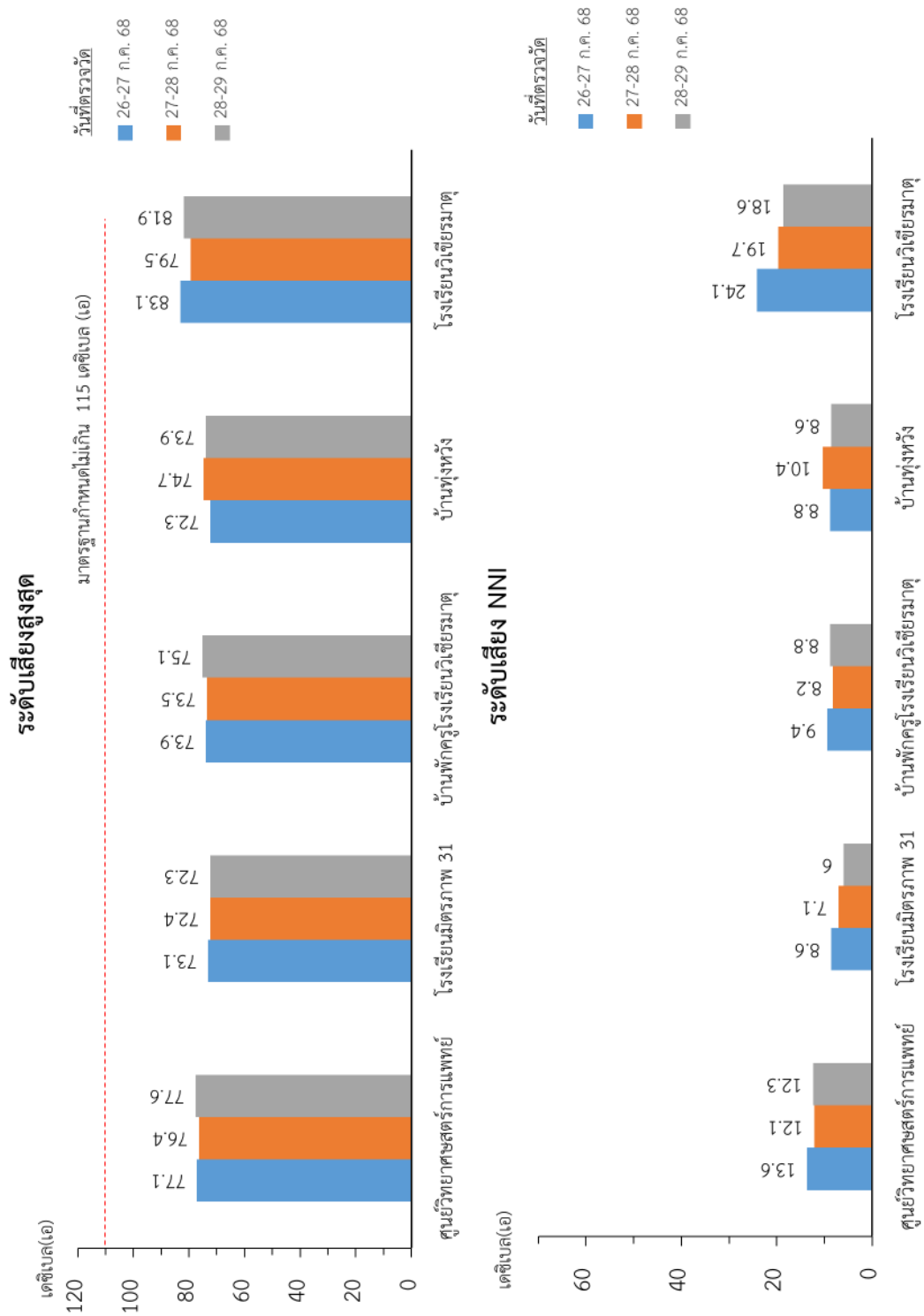
สถานี	วันที่	พารามิเตอร์			
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงสูงสุด เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน เดซิเบล(เอ)	NNI
ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์	26-27 ก.ค. 68	50.9	77.1	56.0	13.6
	27-28 ก.ค. 68	52.1	76.4	55.8	12.1
	28-29 ก.ค. 68	54.3	77.6	60.0	12.3
โรงเรียนมิตรภาพ 31	26-27 ก.ค. 68	48.2	73.1	51.5	8.6
	27-28 ก.ค. 68	47.0	72.4	50.9	7.1
	28-29 ก.ค. 68	46.8	72.3	52.0	6.0
บ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ	26-27 ก.ค. 68	51.1	73.9	56.5	9.4
	27-28 ก.ค. 68	51.4	73.5	56.5	8.2
	28-29 ก.ค. 68	52.5	75.1	57.5	8.8
บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง	26-27 ก.ค. 68	51.1	72.3	56.7	8.8
	27-28 ก.ค. 68	52.1	74.7	58.1	10.4
	28-29 ก.ค. 68	54.1	73.9	59.7	8.6
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	26-27 ก.ค. 68	56.8	83.1	58.5	24.1
	27-28 ก.ค. 68	55.5	79.5	58.5	19.7
	28-29 ก.ค. 68	55.3	81.9	60.0	18.6
มาตรฐาน*		70	115	NS	NS

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อป-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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



รูปที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง



รูปที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง (ต่อ)

(2) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในวันที่ 29 กรกฎาคม 2568 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์
ดังตารางที่ 1.5.2-2 และรูปที่ 1.5.2-2 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดี
มีค่าเท่ากับ 4.0 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 6
มิลลิกรัม/ลิตร แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอล
โคลิฟอร์ม มีค่าเท่ากับ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.1 บีโอดี มีค่า
เท่ากับ 3.8 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 5
มิลลิกรัม/ลิตร แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอล
โคลิฟอร์ม มีค่าเท่ากับ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.9 บีโอดี
มีค่าเท่ากับ 1.2 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 4
มิลลิกรัม/ลิตร แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 14 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอล
โคลิฟอร์ม มีค่าเท่ากับ 7.8 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดี มีค่าเท่ากับ
1.1 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 5 มิลลิกรัม/ลิตร
แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 7.8 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม มีค่า
เท่ากับ 4.5 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง พบว่า
ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.8 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 1.9 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/
ลิตร ของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 14 มิลลิกรัม/ลิตร แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 540 เอ็มพีเอ็น/
100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม มีค่าเท่ากับ 240 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) พบว่า จำนวน 2 สถานี คุณภาพน้ำผิวดินอยู่ในประเภทที่ 4
คือ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรง
ผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม ได้แก่
คลองควนปลิงเหนือพื้นที่โครงการและคลองควนปลิงใต้พื้นที่โครงการ และจำนวน 2 สถานี คุณภาพน้ำผิวดินอยู่ใน
ประเภทที่ 2 คือ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและ
บริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง
และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ ได้แก่ คลองลำเลียงเหนือพื้นที่โครงการ และคลองลำเลียงใต้พื้นที่โครงการ
นอกจากนี้อีก 1 สถานี คุณภาพน้ำผิวดินอยู่ในประเภทที่ 3 คือ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และ
สามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุง
คุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตรกรรม ได้แก่ จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N
ออกสู่คลองลำเลียง

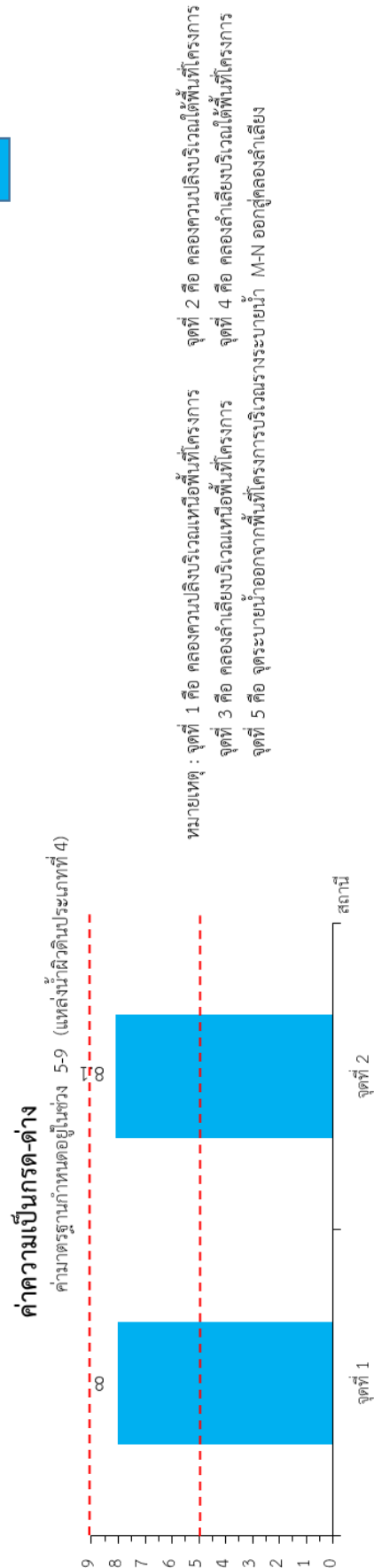
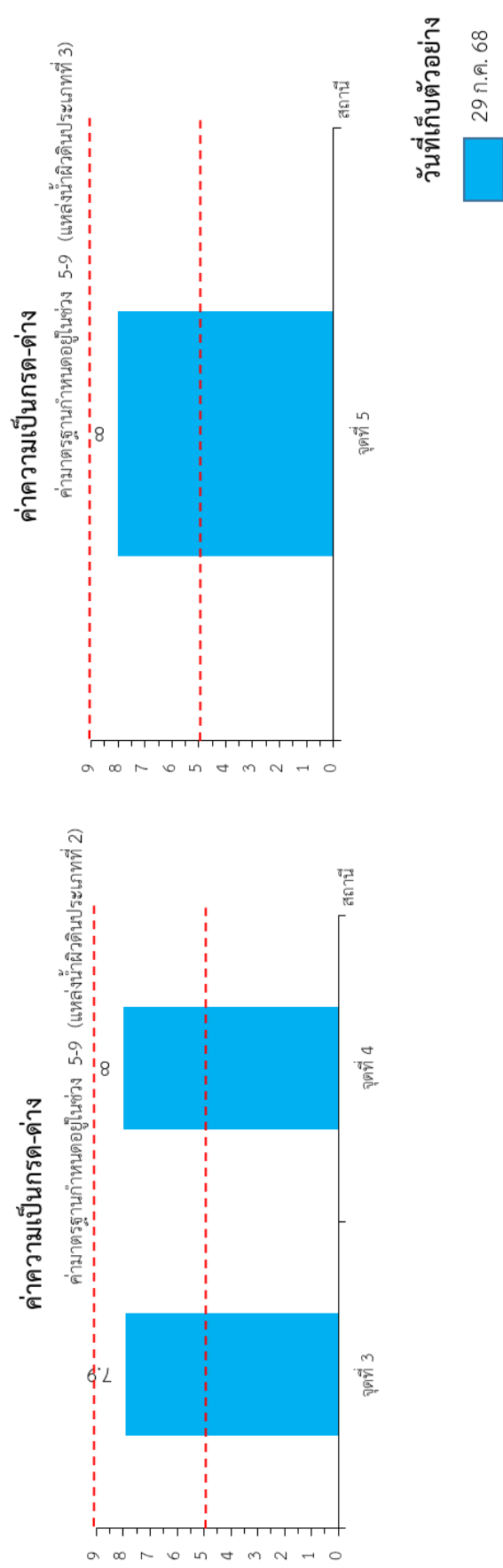
ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บ ตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์					
		ความเป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	29 ก.ค. 68	8.0	4.0	<1	6	920	350
คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	29 ก.ค. 68	8.1	3.8	<1	5	920	350
คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	29 ก.ค. 68	7.9	1.2	<1	4	14	7.8
คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	29 ก.ค. 68	8.0	1.1	<1	5	7.8	4.5
จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณราง ระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	29 ก.ค. 68	6.8	1.9	<1	14	540	240
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	-	-	๘'	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	-	-	≤5,000	≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	-	-	≤20,000	≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	-	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

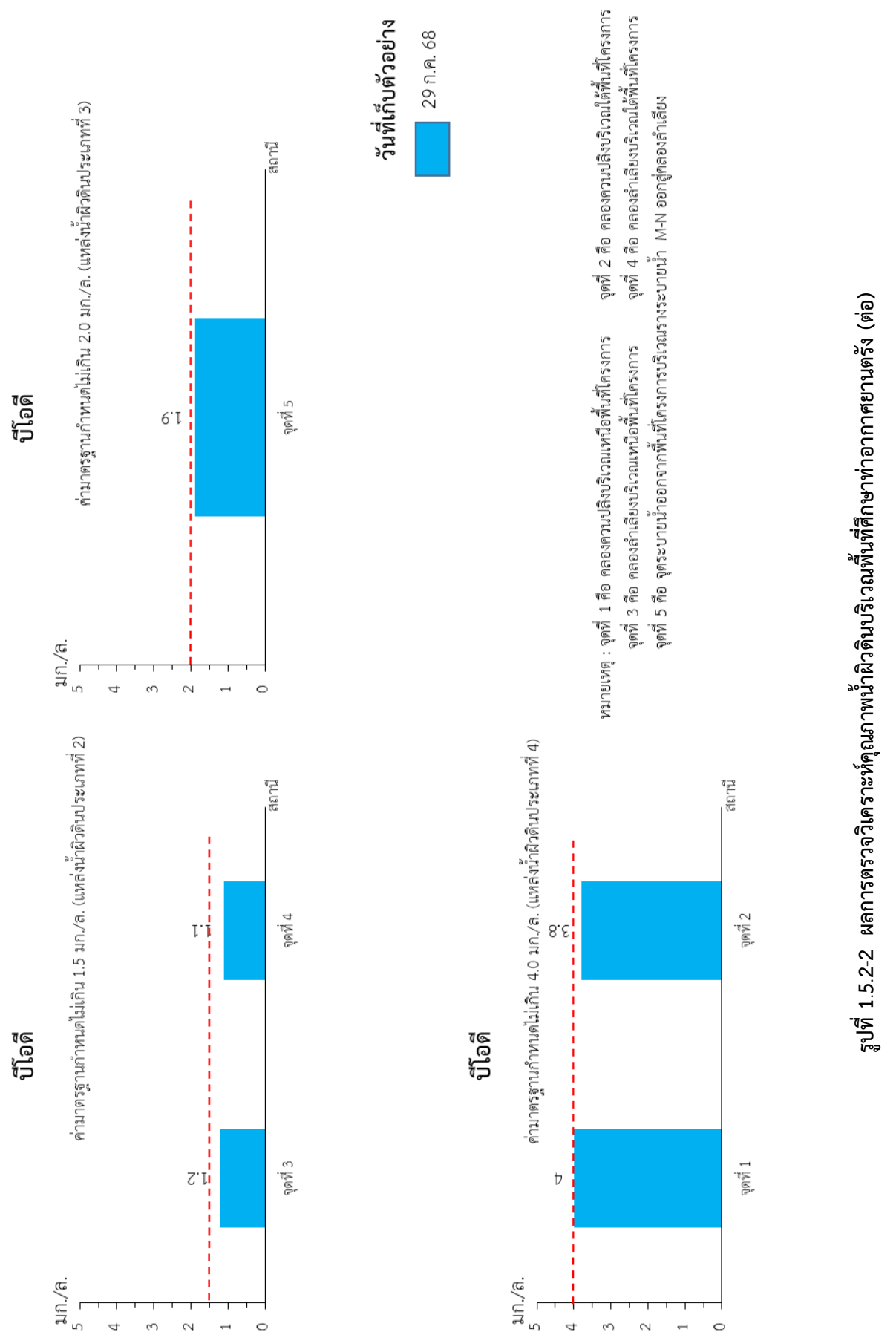
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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

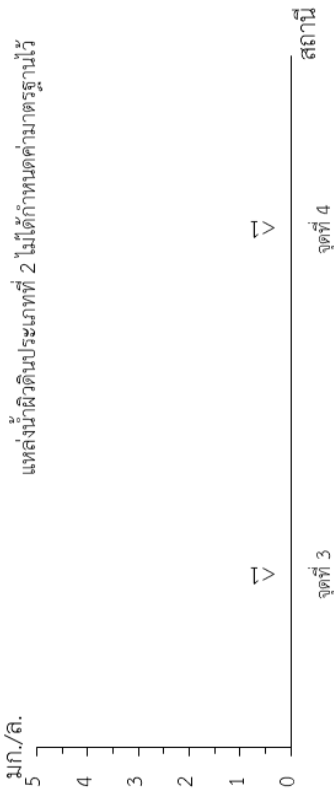
- ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ
- ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท 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 อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า Detection limit ของน้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล.



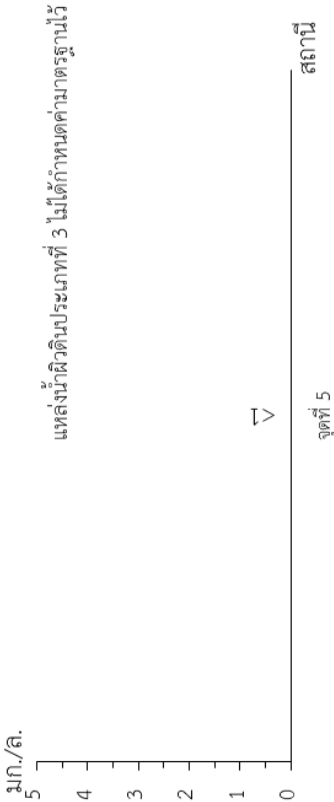
รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง



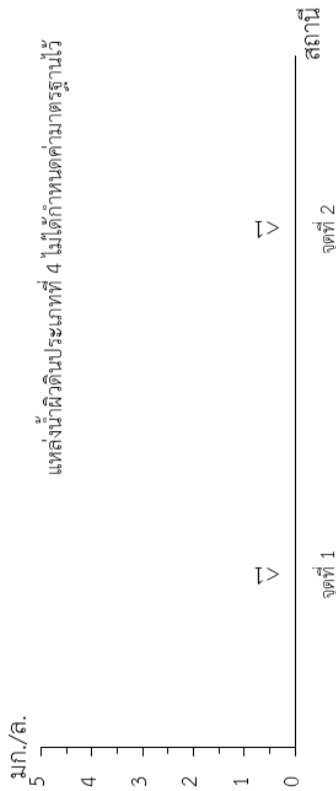
น้ำมันและไขมัน



น้ำมันและไขมัน



น้ำมันและไขมัน

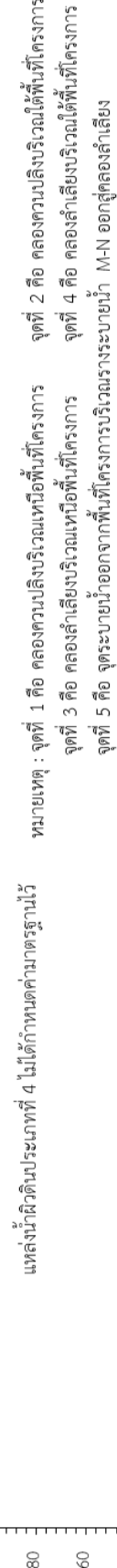
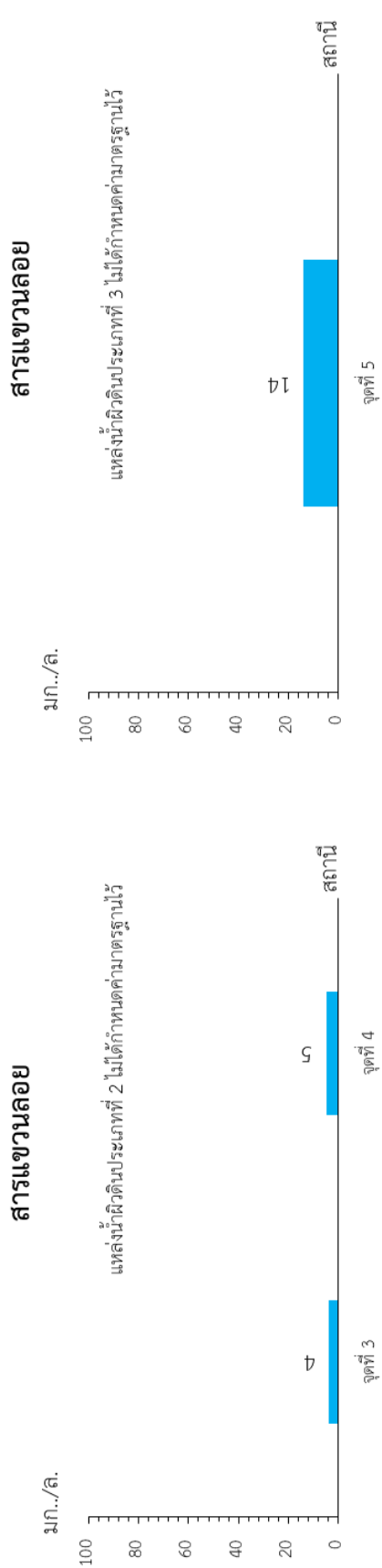


วันที่เก็บตัวอย่าง

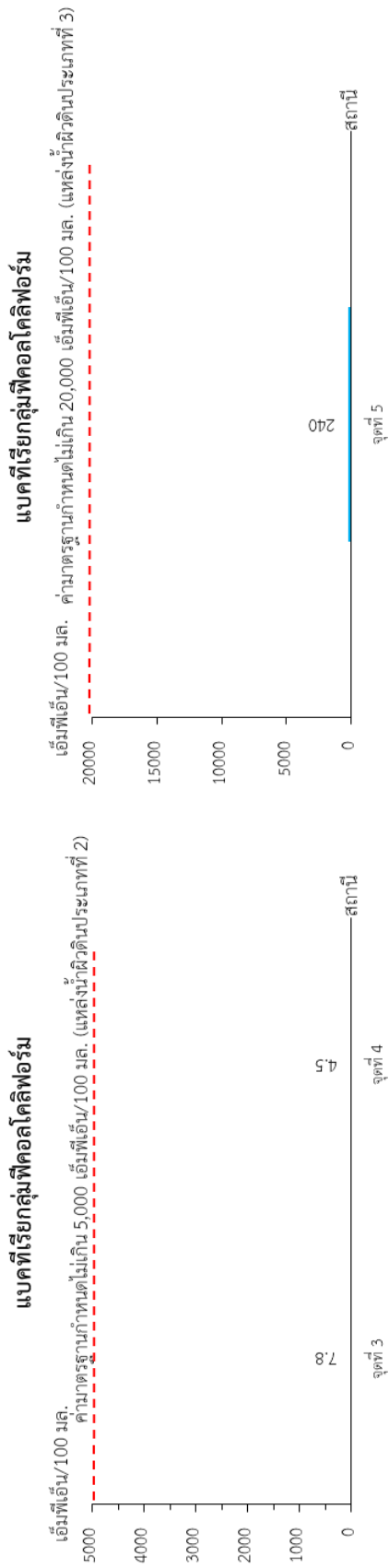
29 ก.ค. 68

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

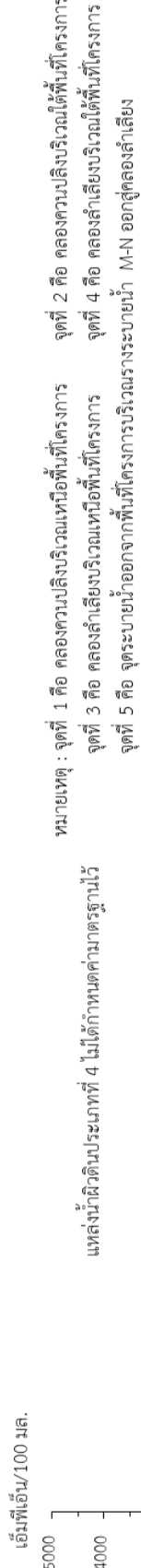
รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง (ต่อ)



รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)



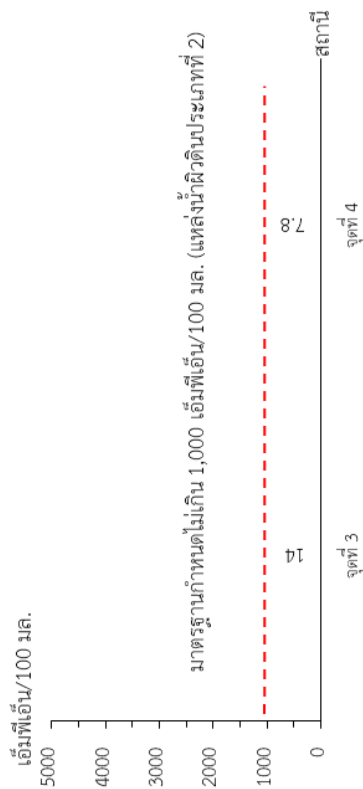
วันที่เก็บตัวอย่าง
29 ก.ค. 68



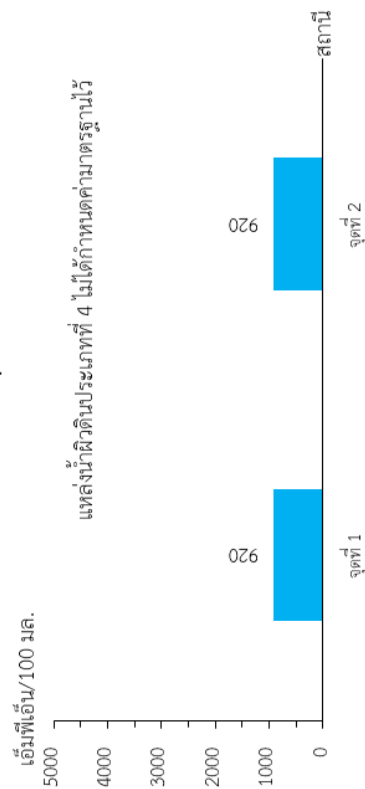
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซิลแตนท์ จำกัด (2568)

รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง (ต่อ)

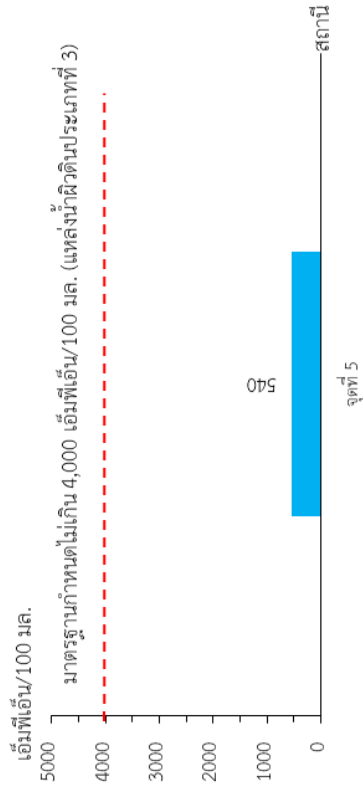
แบบที่เรียกกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด



แบบที่เรียกกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด



แบบที่เรียกกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด



วันที่เก็บตัวอย่าง



29 ก.ค. 68

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

ที่มา : ตรวจสอบด้วยวิธีที่ 100-1-1-1 ตามข้อกำหนด (2568)

รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง (ต่อ)

(3) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างวันที่ 29 กรกฎาคม 2568 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์
ดังตารางที่ 1.5.2-3 และรูปที่ 1.5.2-3 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง
มีค่าเท่ากับ 8.1 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 7.7 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 16 มิลลิกรัม/ลิตร และน้ำมันและ
ไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง
มีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 9.6 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 12 มิลลิกรัม/ลิตร และน้ำมันและ
ไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567 พบว่า
อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง มีขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,050 ตร.ม. โดยมีขนาดใกล้เคียงกับอาคาร
ประเภท ค ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ หรือของเอกชนที่มี
พื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม. พบว่า ทุกสถานี
มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

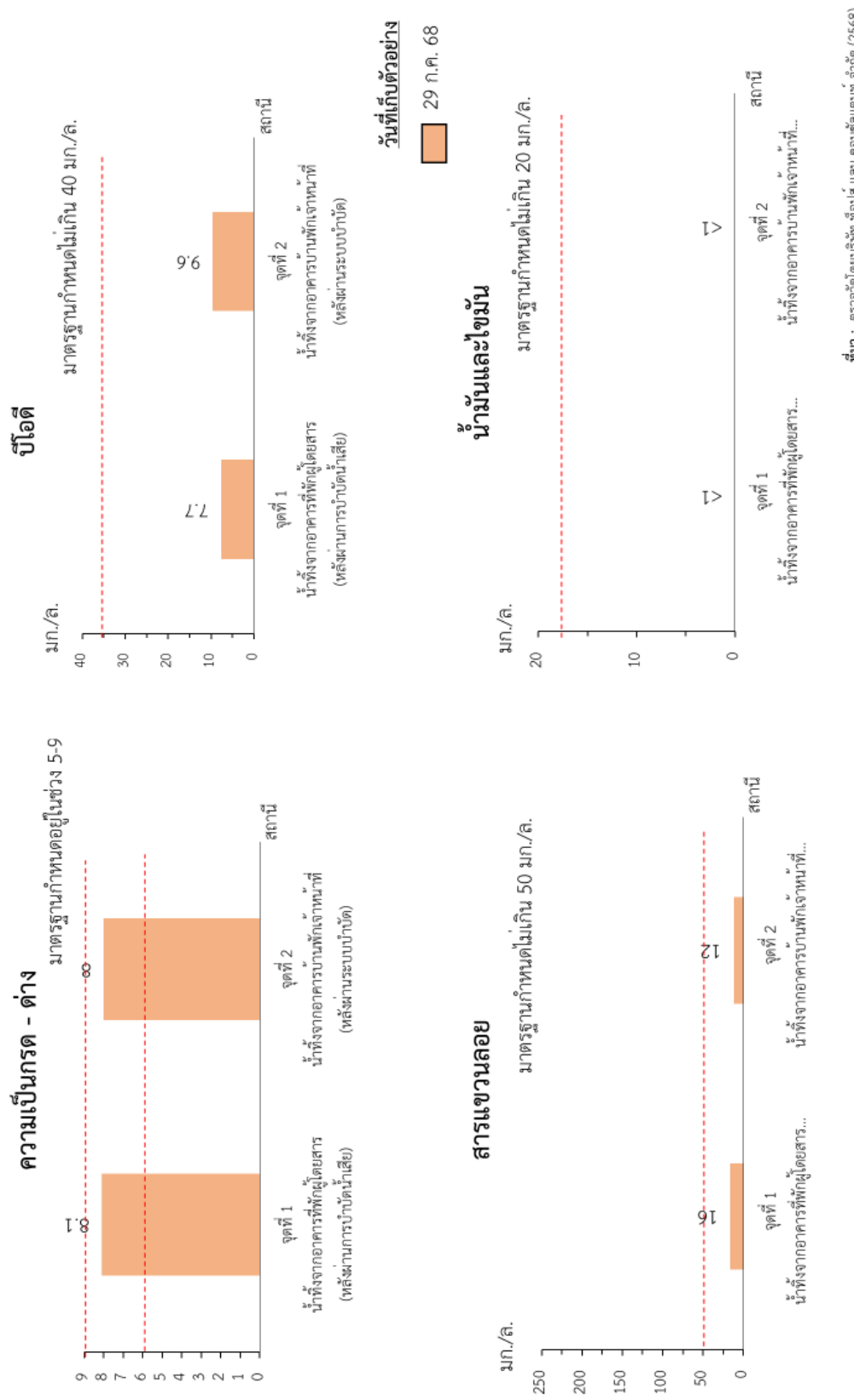
สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บ ตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์			
		ความเป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ของแข็ง แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	29 ก.ค. 68	8.1	7.7	16	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	29 ก.ค. 68	8.0	9.6	12	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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

Detection limit ของน้ำมันและไขมัน 1 มก./ล.

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน



รูปที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง

(4)คุณภาพน้ำใช้

ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ในวันที่ 29 กรกฎาคม 2568 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.2-4 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำประปาภายในอาคารที่พักอาศัยผู้โดยสาร คุณลักษณะทางด้านกายภาพ สีของน้ำ มีค่าน้อยกว่า 0.01 แพลตตินัมโคบอลต์ กลิ่นไม่เป็นที่น่ารังเกียจ ความขุ่นมีค่าน้อยกว่า 0.01 เอ็นทียู และความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.0

คุณลักษณะทางเคมี พบว่า ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 112 มิลลิกรัม/ลิตร ความกระด้างทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 82 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 0.07 มิลลิกรัม/ลิตร คลอไรด์ มีค่าเท่ากับ 8 มิลลิกรัม/ลิตร ฟลูออไรด์ มีค่าน้อยกว่า 0.01 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 3.3 มิลลิกรัม/ลิตร เหล็ก แมงกานีส ทองแดง และสังกะสี ตรวจไม่พบ

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

สารเป็นพิษ (โลหะหนัก) พบว่า แบเรียม มีค่าเท่ากับ 10.1 ไมโครกรัม/ลิตร โซเดียมไนต์ มีค่าน้อยกว่า 4 ไมโครกรัม/ลิตร โปรท ตะกั่ว สารหนู ซีลีเนียม แคดเมียม และโครเมียม ตรวจไม่พบ

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

ตารางที่ 1.5.2-4 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์	ค่ามาตรฐาน
คุณลักษณะทางด้านกายภาพ			
1. สีปรากฏ (Apparent color)	Pt-Co	<0.01	ไม่เกิน 15
2. กลิ่น (odor)	-	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ
3. ความขุ่น (Turbidity)	NTU	<0.01	ไม่เกิน 5
4. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	-	8.0	6.5-8.5
คุณลักษณะทางเคมี			
5. ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (Total dissolved solids)	mg/L	112	ไม่เกิน 1000
6. เหล็ก (Fe)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 0.3
7. แมงกานีส (Mn)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 0.1
8. ทองแดง (Cu)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 2.0
9. สังกะสี (Zn)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 3.0

ตารางที่ 1.5.2-4 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรง (ต่อ)

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์	ค่ามาตรฐาน
10. ความกระด้างทั้งหมด (Total hardness as CaCO ₃)	mg/L	82	ไม่เกิน 300
11. ซัลเฟต (Sulfate)	mg/L	0.07	ไม่เกิน 250
12. คลอไรด์ (Chloride)	mg/L	8	ไม่เกิน 250
13. ฟลูออไรด์ (Fluoride)	mg/L	<0.01	ไม่เกิน 1.5
14. ไนเตรท (Nitrate as NO ₃)	mg/L	3.3	ไม่เกิน 50
คุณลักษณะทางจุลชีววิทยา			
15. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	ต่อ 100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
16. อี โคไล (<i>E.coli</i>)	ต่อ 100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
17. สแตฟิโลค็อกคัส 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
สารเป็นพิษ (โลหะหนัก)			
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	10.1	ไม่เกิน 700
27. โซเดียม (Na)	µg/L	<4	ไม่เกิน 70

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

หมายเหตุ : ¹⁾ มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาคตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011

ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

Detection limit สีสปรากู เท่ากับ 0.01 Pt-Co ความขุ่น เท่ากับ 0.01 NTU ฟลูออไรด์ 0.01 mg/L และโซเดียม เท่ากับ 4 µg/L

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

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง ดังแสดงในตารางที่ 1.5.3-1
ส่วนสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 1.5.3-1

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

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM10) - ความเร็วและทิศทางลม 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - วัดทุ่งหวัง - วิทยาลัยการอาชีพตรัง - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - บ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - บ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง 	<ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 2 ครั้ง สถานีละ 7 วันต่อเนื่อง (ช่วงเดือน มี.ค.-เม.ย. และช่วงเดือน พ.ย.-ธ.ค.) ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง
2. เสียง/ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - เสียงจากเครื่องบิน (SEL) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L10) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L50) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - วัดทุ่งหวัง - วิทยาลัยการอาชีพตรัง - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - บ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - บ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง 	<ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 2 ครั้ง สถานีละ 7 วันต่อเนื่อง (ช่วงเดือน มี.ค.-เม.ย. และช่วงเดือน พ.ย.-ธ.ค.) ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - สารแขวนลอย (Suspended Solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) 	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - คลองทำนาว จุดที่ 1 ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ - คลองทำนาว จุดที่ 2 ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ - ห้วยใหญ่ 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด ปีละ 2 ครั้ง ในฤดูฝนและฤดูแล้ง (ช่วงเดือน มี.ค.-เม.ย. และช่วงเดือน พ.ย.-ธ.ค.) ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> - อุบัติเหตุจากการขนส่งและการก่อสร้าง - บันทึกสถิติการเจ็บป่วยของพนักงาน - สภาพแวดล้อมของที่พนักงาน และการจัดการน้ำเสีย 	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ก่อสร้างท่าอากาศยานตรัง และพื้นที่ต่อเนื่องกับกิจกรรมการก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง

ตารางที่ 1.5.3-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง

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

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
5. เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - เหตุเดือดร้อนรำคาญเนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ - ความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ 	ชุมชน 5 ชุมชน และสถานศึกษา 1 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ม.9 บ้านโคกพลา ต.โคกหล่อ อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ชุมชนหัวทางวัง 26 ม.12 ต.โคกหล่อ อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.3 บ้านไชนูน ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.7 บ้านทุ่งหวัง ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.8 บ้านป่าป้อ ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - โรงเรียนวิเชียรมาตุ 	- ปีละ 1 ครั้ง ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
	- บันทึกกิจกรรมที่โครงการดำเนินการร่วมกับชุมชนในพื้นที่ โดยให้มีการสรุปและรายงานผลการดำเนินการ	- ชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ รัศมี 5 ก.ม.	- ปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)



1.5.4 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

(1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ตรวจวัดระหว่างวันที่ 26 กรกฎาคม - 2 สิงหาคม 2568 ผลการตรวจวัด สรุปผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 1.5.4-1 และรูปที่ 1.5.4-1 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ในช่วง 0.043-0.060 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.021-0.031 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ในช่วง 0.042-0.060 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.021-0.0301 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

โรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ในช่วง 0.041-0.060 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.020-0.033 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และจากการตรวจวัดทิศทางลม พบว่าลมส่วนใหญ่พัดมาทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างแรงได้ค่อนข้างเร็ว ด้วยความเร็ว 0.71 เมตร/วินาที ลมสงบร้อยละ 14.29

บริเวณบ้านเลขที่ 98 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ในช่วง 0.039-0.052 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.019-0.020 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ในช่วง 0.046-0.062 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.023-0.033 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

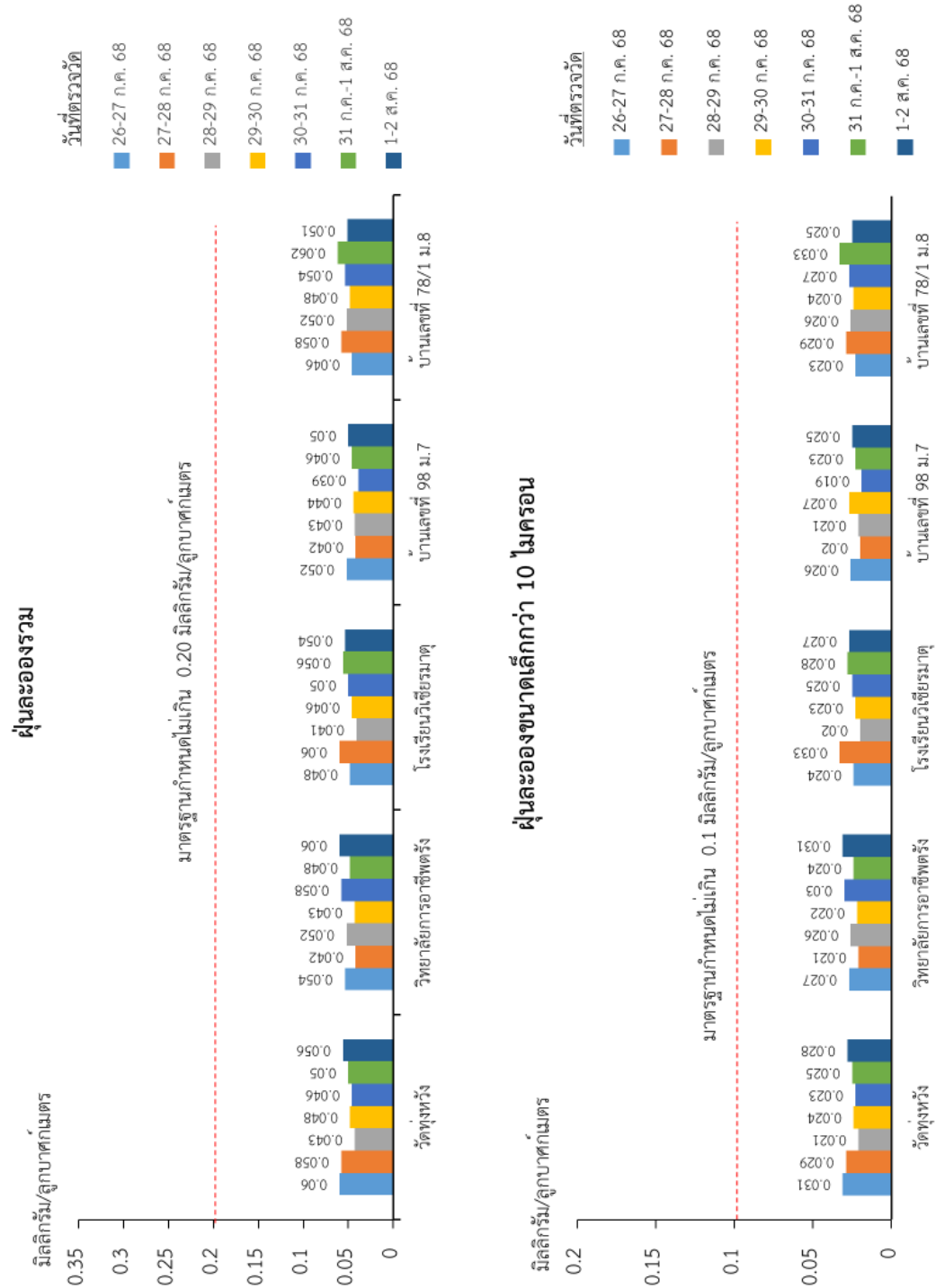
เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 พบว่า ทุกสถานที่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.4-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ฝุ่นละอองรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	26-27 ก.ค. 68	0.060	0.031
	27-28 ก.ค. 68	0.058	0.029
	28-29 ก.ค. 68	0.043	0.021
	29-30 ก.ค. 68	0.048	0.024
	30-31 ก.ค. 68	0.046	0.023
	31 ก.ค.-1 ส.ค. 68	0.050	0.025
	1-2 ส.ค. 68	0.056	0.028
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	26-27 ก.ค. 68	0.054	0.027
	27-28 ก.ค. 68	0.042	0.021
	28-29 ก.ค. 68	0.052	0.026
	29-30 ก.ค. 68	0.043	0.022
	30-31 ก.ค. 68	0.058	0.030
	31 ก.ค.-1 ส.ค. 68	0.048	0.024
	1-2 ส.ค. 68	0.060	0.031
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	26-27 ก.ค. 68	0.048	0.024
	27-28 ก.ค. 68	0.060	0.033
	28-29 ก.ค. 68	0.041	0.020
	29-30 ก.ค. 68	0.046	0.023
	30-31 ก.ค. 68	0.050	0.025
	31 ก.ค.-1 ส.ค. 68	0.056	0.028
	1-2 ส.ค. 68	0.054	0.027
บริเวณบ้านเลขที่ 98 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	26-27 ก.ค. 68	0.052	0.026
	27-28 ก.ค. 68	0.042	0.020
	28-29 ก.ค. 68	0.043	0.021
	29-30 ก.ค. 68	0.044	0.027
	30-31 ก.ค. 68	0.039	0.019
	31 ก.ค.-1 ส.ค. 68	0.046	0.023
	1-2 ส.ค. 68	0.050	0.025
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	26-27 ก.ค. 68	0.046	0.023
	27-28 ก.ค. 68	0.058	0.029
	28-29 ก.ค. 68	0.052	0.026
	29-30 ก.ค. 68	0.048	0.024
	30-31 ก.ค. 68	0.054	0.027
	31 ก.ค.-1 ส.ค. 68	0.062	0.033
	1-2 ส.ค. 68	0.051	0.025
ค่ามาตรฐาน		0.20*	0.10*

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 21 มกราคม 2569



รูปที่ 1.5.4-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง

(2) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 26 กรกฎาคม - 2 สิงหาคม 2568 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.4-2 และรูปที่ 1.5.4-2 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 49.8-51.4 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 54.5-57.5 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 72.7-81.1 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 42.3-52.5 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 6.4-9.4 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 5.9-8.7 เดซิเบล (เอ)

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 51.5-55.7 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 56.9-58.6 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 77.6-85.4 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 42.0-44.5 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 7.3-9.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 6.5-9.4 เดซิเบล (เอ)

บริเวณโรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 54.5-56.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 56.2-60.0 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 79.5-84.1 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 42.4-46.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 7.7-9.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 5.5-9.5 เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 98 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 43.7-48.5 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 48.7-54.7 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 71.0-77.7 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 36.9-42.2 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 2.6-9.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 5.2-7.9 เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 54.7-58.0 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 58.2-61.0 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 83.5-88.8 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 44.1-48.2 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 6.7-9.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 1.7-8.6 เดซิเบล (เอ)

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

ตารางที่ 1.5.4-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
วัดทุ่งหวัง	26-27 ก.ค. 68	50.7	54.8	74.3	42.3	7.7	6.6
	27-28 ก.ค. 68	50.1	54.7	81.1	43.3	7.1	6.1
	28-29 ก.ค. 68	50.0	54.6	80.6	42.5	7.3	8.7
	29-30 ก.ค. 68	51.0	57.0	74.5	45.3	6.4	6.8
	30-31 ก.ค. 68	51.4	57.5	77.4	45.4	6.8	5.9
	31 ก.ค.-1 ส.ค. 68	51.3	56.8	74.6	44.6	9.4	7.1
	1-2 ส.ค. 68	49.8	54.5	72.7	52.5	7.0	6.9
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	26-27 ก.ค. 68	55.5	58.2	81.9	43.3	9.7	9.1
	27-28 ก.ค. 68	55.7	58.6	82.7	44.5	9.8	9.3
	28-29 ก.ค. 68	54.2	58.0	83.5	43.6	9.2	8.7
	29-30 ก.ค. 68	53.5	57.7	80.8	42.0	9.3	9.4
	30-31 ก.ค. 68	54.9	57.9	85.4	43.8	9.1	6.5
	31 ก.ค.-1 ส.ค. 68	55.1	58.5	77.6	44.4	7.3	8.6
	1-2 ส.ค. 68	51.5	56.9	79.3	44.4	9.6	7.8

ตารางที่ 1.5.4-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	26-27 ก.ค. 68	56.8	60.0	83.1	46.8	9.3	9.5
	27-28 ก.ค. 68	55.5	58.5	79.5	45.5	8.1	5.5
	28-29 ก.ค. 68	55.3	58.5	81.9	45.5	7.7	6.4
	29-30 ก.ค. 68	54.5	56.8	80.8	44.0	9.4	6.3
	30-31 ก.ค. 68	52.8	56.2	84.1	42.4	9.5	7.9
	31 ก.ค.-1 ส.ค. 68	54.8	57.6	81.1	42.7	9.4	7.4
	1-2 ส.ค. 68	54.7	58.7	83.4	46.1	9.8	7.2
บริเวณบ้านเลขที่ 98 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	26-27 ก.ค. 68	45.6	50.5	74.0	39.3	8.3	5.3
	27-28 ก.ค. 68	43.7	48.7	75.8	36.9	2.6	7.9
	28-29 ก.ค. 68	48.5	54.7	77.7	42.2	9.8	5.2
	29-30 ก.ค. 68	46.1	50.9	76.2	38.7	9.8	6.4
	30-31 ก.ค. 68	46.9	53.7	71.2	40.9	8.4	7.2
	31 ก.ค.-1 ส.ค. 68	45.2	51.2	71.0	39.4	7.7	6.9
	1-2 ส.ค. 68	46.5	52.3	75.3	40.5	7.2	7.2

ตารางที่ 1.5.4-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

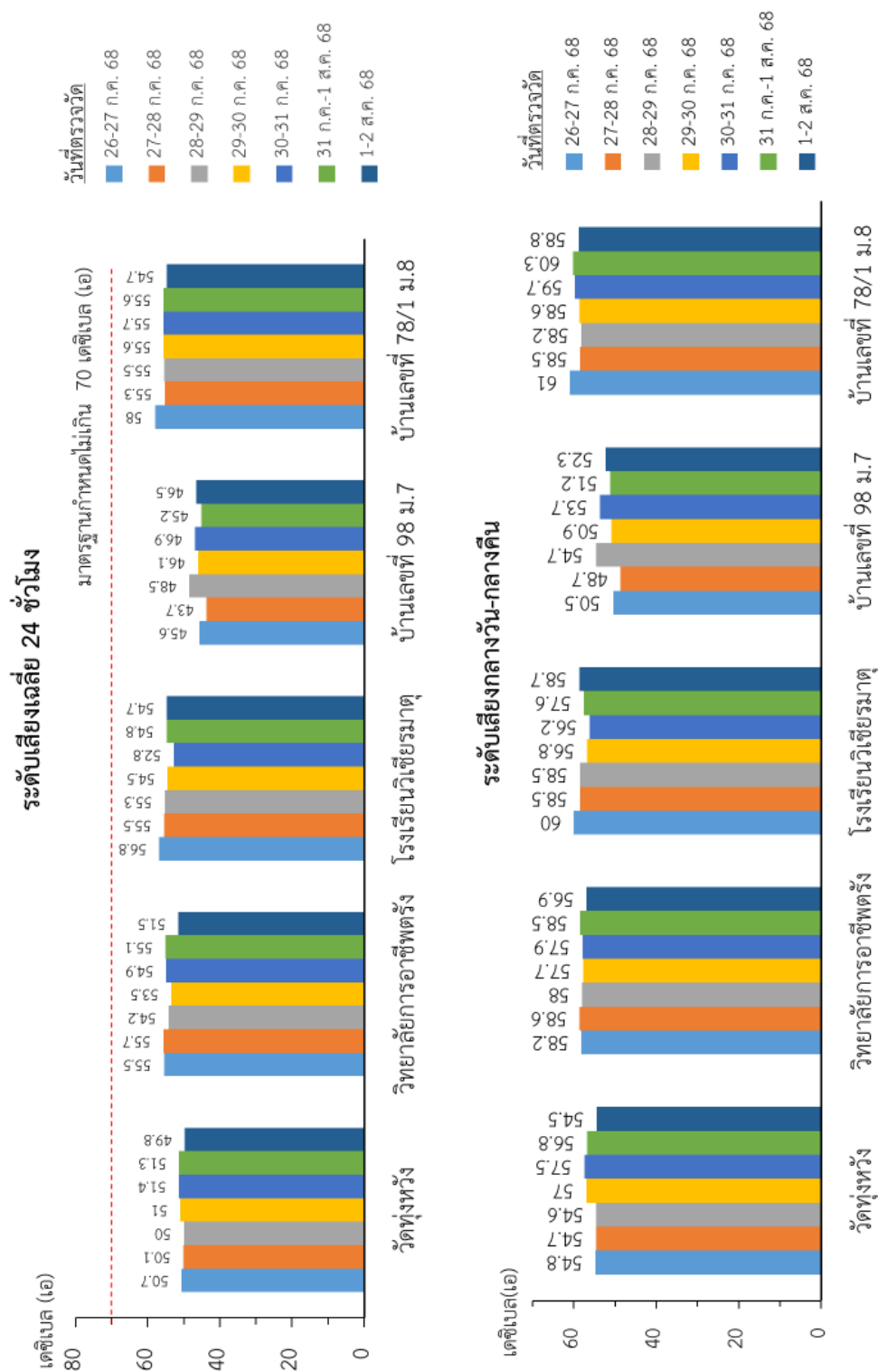
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	26-27 ก.ค. 68	58.0	61.0	88.8	48.0	8.8	5.4
	27-28 ก.ค. 68	55.3	58.5	86.6	45.3	6.7	8.6
	28-29 ก.ค. 68	55.5	58.2	86.3	44.1	9.8	7.6
	29-30 ก.ค. 68	55.6	58.6	85.4	45.3	8.8	5.5
	30-31 ก.ค. 68	55.7	59.7	87.1	47.0	7.8	4.2
	31 ก.ค.-1 ส.ค. 68	55.6	60.3	84.2	48.2	9.7	1.7
	1-2 ส.ค. 68	54.7	58.8	83.5	45.5	9.7	7.9
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**	

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

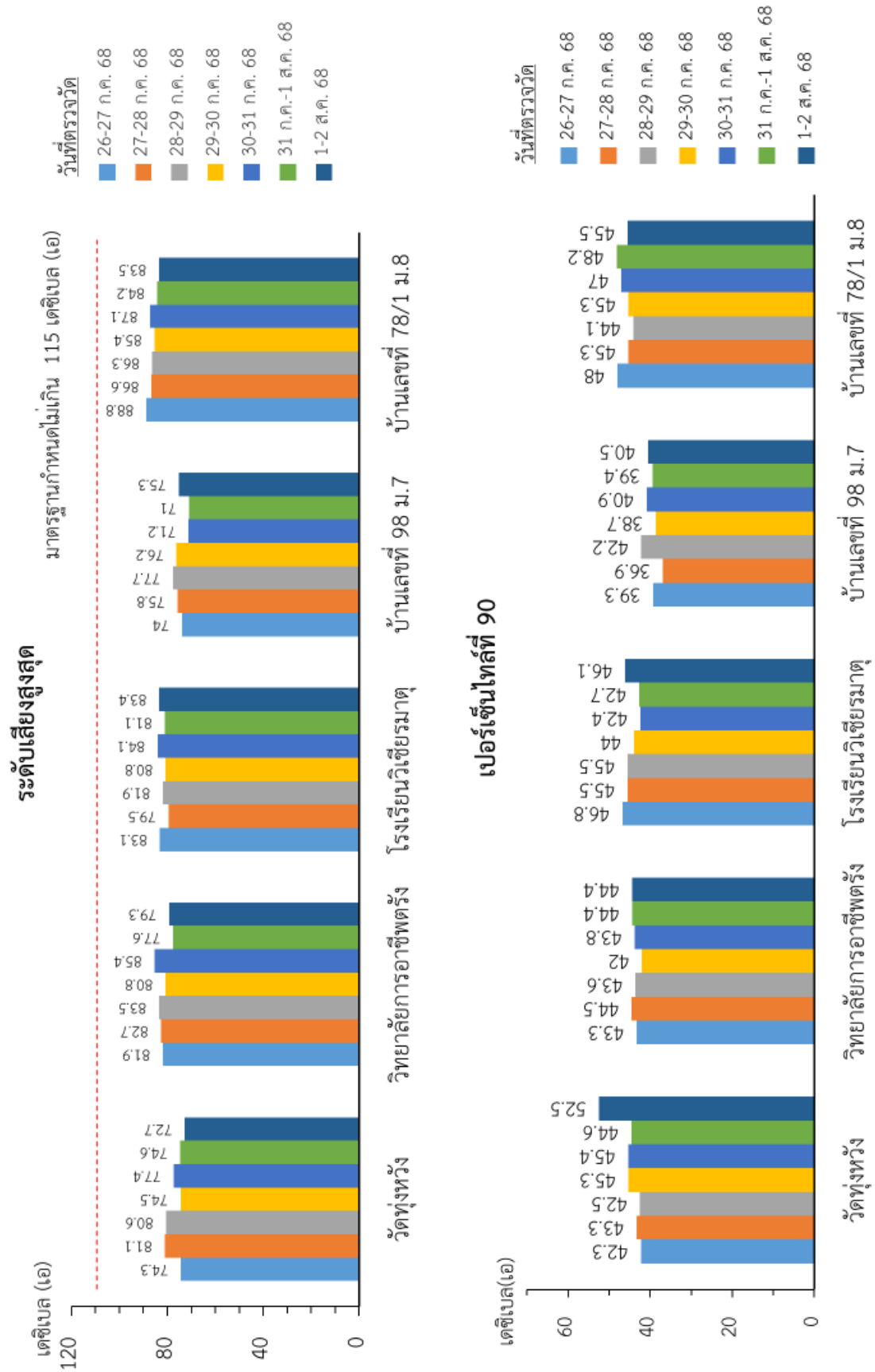
หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

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

- หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด



รูปที่ 1.5.4-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง



รูปที่ 1.5.4-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)

(3) ความสั่นสะเทือน

การตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัด 3 บริเวณ คือ วิทยาลัยการอาชีพตราง โรงเรียนวิเชียรมาตุ และบ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ระหว่างวันที่ 26 กรกฎาคม – 2 สิงหาคม 2568 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- Transverse

● วิทยาลัยการอาชีพตราง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.213-1.140 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 50 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.118-0.757 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.102-0.638 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 1.7 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- Vertical

● วิทยาลัยการอาชีพตราง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.047-0.441 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 10 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.229-0.638 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.110-0.733 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 2.6 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- Longitudinal

● วิทยาลัยการอาชีพตราง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.181-1.460 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 1.5 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.063-0.434 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 6.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.079-0.489 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 1.1 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- **แรงอัดอากาศ**

- **วิทยาลัยการอาชีพตรัง** มีค่าอยู่ระหว่าง 92.1 ถึง 100.1 เดซิเบล
- **โรงเรียนวิเชียรมาตุ** มีค่าอยู่ระหว่าง 91.1 ถึง 100.1 เดซิเบล
- **บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง** มีค่าอยู่ระหว่าง 88.1 ถึง 100.4 เดซิเบล

สรุปผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัดระหว่างวันที่ 26 กรกฎาคม – 2 สิงหาคม 2568 พบว่า บริเวณที่ทำการตรวจวัดปัจจุบันไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานแรงสั่นสะเทือนสำหรับสนามบิน จึงนำผลการตรวจวัดเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2533) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

(4) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างในวันที่ 29 กรกฎาคม 2568 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.4-3 และรูปที่ 1.5.4-3 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองท่านาว ด้านทิศเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.3 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 1.8 มิลลิกรัม/ลิตร ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.0 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 22 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 240 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

คลองท่านาว ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 1.6 มิลลิกรัม/ลิตร ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.2 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 3 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 4.5 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

ห้วยใหญ่ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.6 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.5 มิลลิกรัม/ลิตร ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.4 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 18 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 23 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่า จำนวน 2 สถานี คุณภาพน้ำผิวดินอยู่ในประเภทที่ 3 คือ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตรกรรม ได้แก่ คลองท่านาวด้านทิศเหนือพื้นที่โครงการ และคลองท่านาวด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ และจำนวน 1 สถานี มีคุณภาพน้ำผิวดินอยู่ในประเภทที่ 2 คือ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ ได้แก่ ห้วยใหญ่ พบว่า ทุกสถานียังมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.4-3 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์					
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองท่านาว (ด้านทิศเหนือของพื้นที่โครงการ)	29 ก.ค. 68	8.3	1.8	7.0	<1	22	240
คลองท่านาว (ด้านทิศใต้ของพื้นที่โครงการ)	29 ก.ค. 68	7.8	1.6	7.2	<1	3	4.5
ห้วยใหญ่	29 ก.ค. 68	7.6	1.5	7.4	<1	18	23
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	-	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	≥6.0	-	-	≤ 1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	≥4.0	-	-	≤ 4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	≥2.0	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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

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

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

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

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

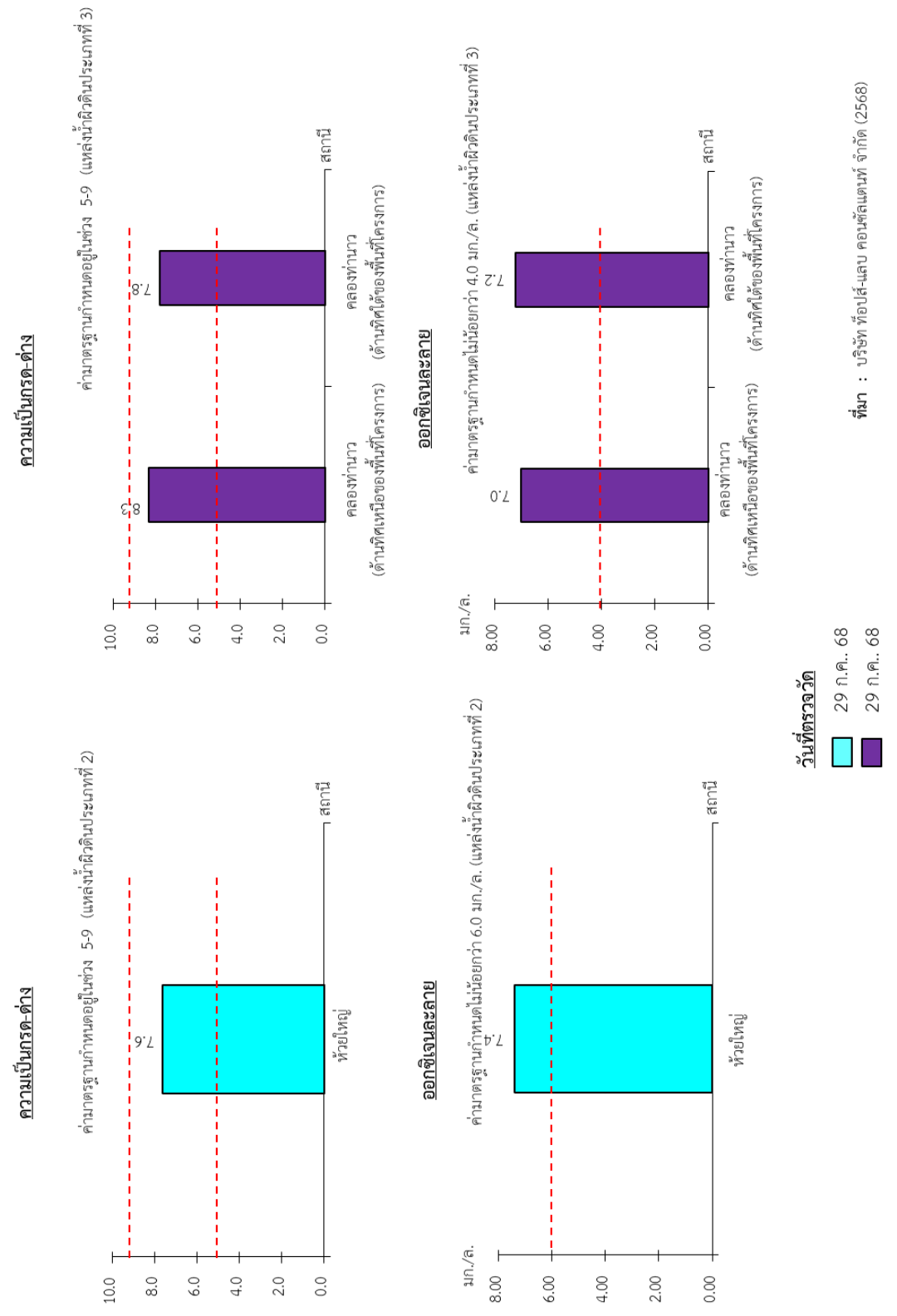
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

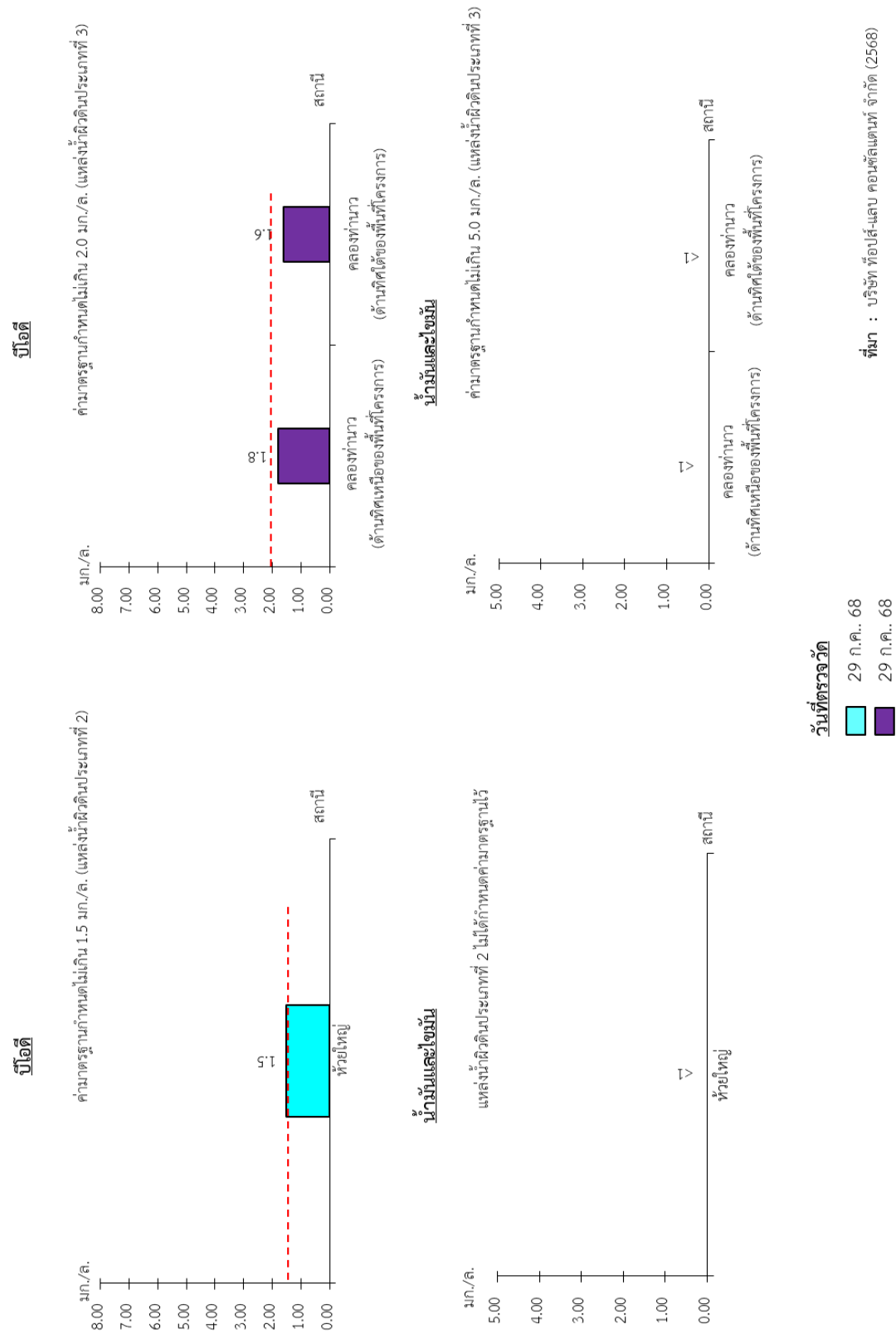
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

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

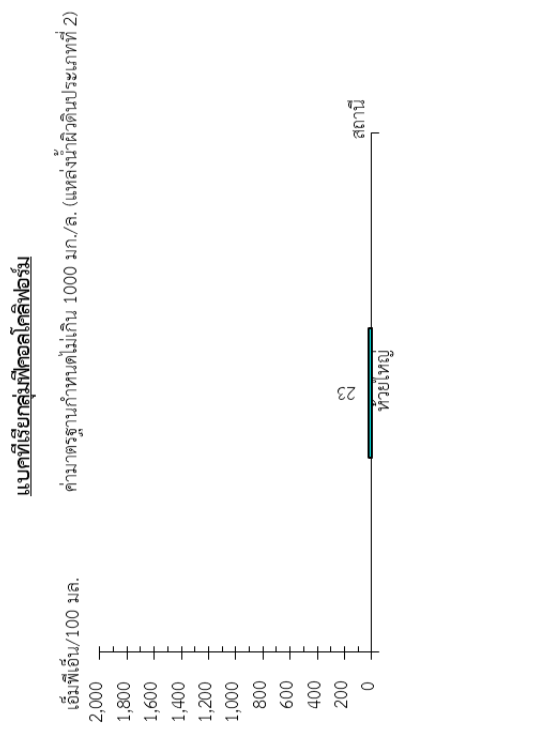
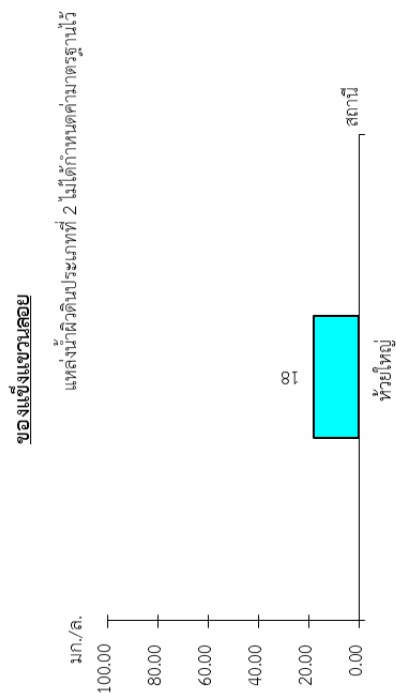
Detection limit ของน้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล.



รูปที่ 1.5.4-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง



รูปที่ 1.5.4-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง (ต่อ)



รูปที่ 1.5.4-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

(5) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเก็บตัวอย่างวันที่ 29 กรกฎาคม 2568 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.4-4 และรูปที่ 1.5.4-4 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.1 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 7.7 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 16 มิลลิกรัม/ลิตร และ น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.0 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 9.6 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 12 มิลลิกรัม/ลิตร และ น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร

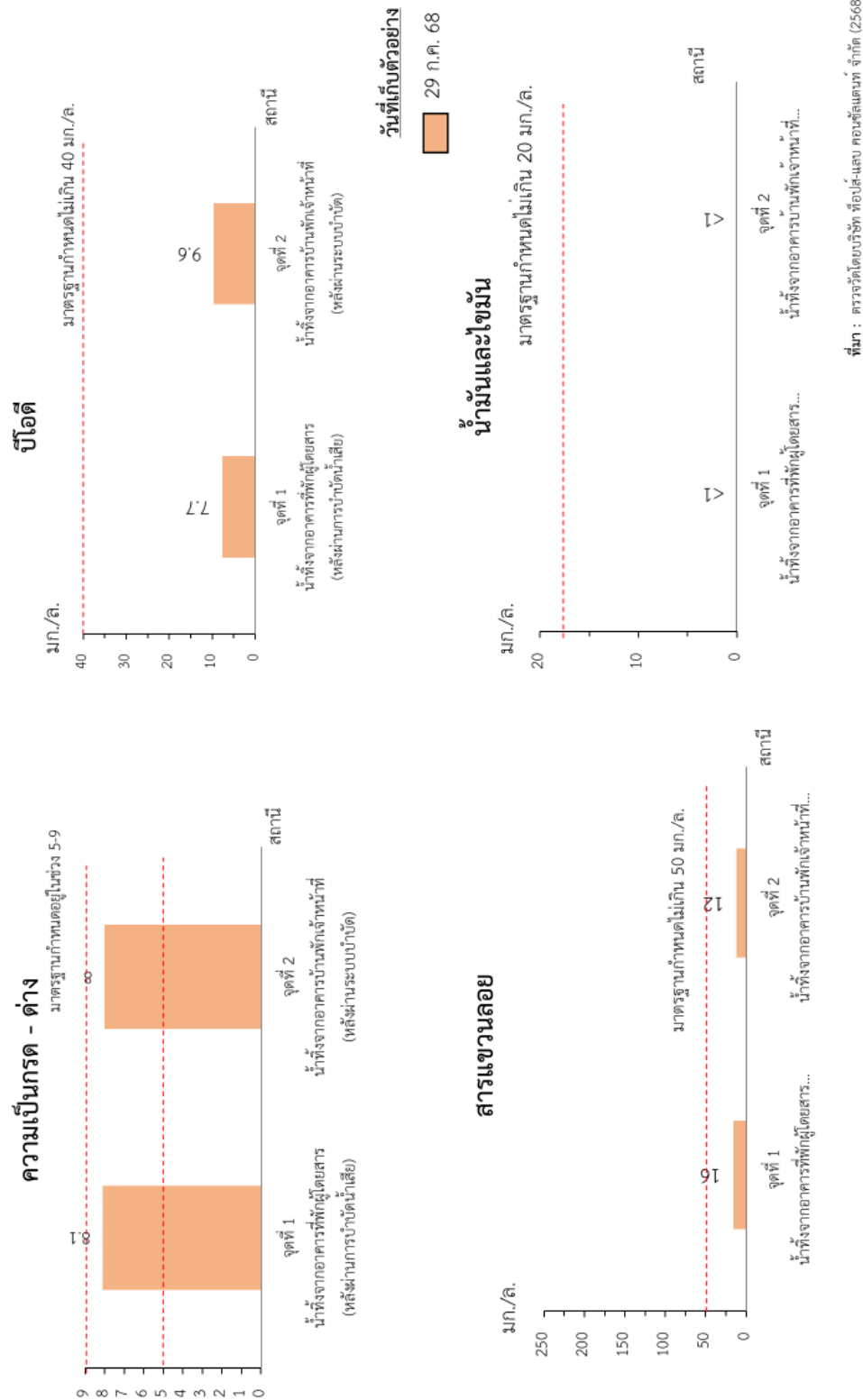
เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567 พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง มีขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,050 ตร.ม. โดยมีขนาดใกล้เคียงกับอาคารประเภท ค ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ หรือของเอกชนที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม. พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 1.5.4-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	29 ก.ค. 68	8.1	7.7	16	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	29 ก.ค. 68	8.0	9.6	12	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

หมายเหตุ : * ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567
< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

รูปที่ 1.5.4-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง

(6) คุณภาพน้ำใช้

ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ในวันที่ 29 กรกฎาคม 2568 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.4-5 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักอาศัยผู้โดยสาร คุณลักษณะทางด้านกายภาพ พบว่า สีของน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.01 แพลตตินัมโคบอลต์ ความขุ่นมีค่าน้อยกว่า 0.01 เอ็นทียู และความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.0

คุณลักษณะทางเคมี พบว่า ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 112 มิลลิกรัม/ลิตร ความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 82 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 0.07 มิลลิกรัม/ลิตร คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 8 มิลลิกรัม/ลิตร ฟลูออไรด์มีค่าน้อยกว่า 0.01 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 3.3 มิลลิกรัม/ลิตร เหล็ก แมงกานีส ทองแดง และสังกะสี ตรวจไม่พบ

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

สารเป็นพิษ (โลหะหนัก) พบว่า โซดาไนต์น้อยกว่า 4.0 ไมโครกรัม/ลิตร แบเรียมมีค่าเท่ากับ 10.10 ไมโครกรัม/ลิตร ซีลีเนียม โครเมียม โปรท ตะกั่ว สารหนู และแคดเมียม ตรวจไม่พบ

เมื่อนำผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาคตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017 พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.4-5 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์	ค่ามาตรฐาน
คุณลักษณะทางด้านกายภาพ			
1. สีปรากฏ (Apparent color)	Pt-Co	<0.01	ไม่เกิน 15
2. รสและกลิ่น (Taste and odor)	-	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ
3. ความขุ่น (Turbidity)	NTU	<0.01	ไม่เกิน 5
4. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	-	8.0	6.5-8.5
คุณลักษณะทางเคมี			
5. ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (Total dissolved solids)	mg/L	112	ไม่เกิน 1000
6. เหล็ก (Fe)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 0.3
7. แมงกานีส (Mn)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 0.1
8. ทองแดง (Cu)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 2.0
9. สังกะสี (Zn)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 3.0
10. ความกระด้างทั้งหมด (Total hardness as CaCO ₃)	mg/L	82	ไม่เกิน 300

ตารางที่ 1.5.4-5 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์	ค่ามาตรฐาน
11. ซัลเฟต (Sulfate)	mg/L	0.07	ไม่เกิน 250
12. คลอไรด์ (Chloride)	mg/L	8	ไม่เกิน 250
13. ฟลูออไรด์ (Fluoride)	mg/L	<0.01	ไม่เกิน 1.5
14. ไนเตรท (Nitrate as NO ₃)	mg/L	3.3	ไม่เกิน 50
15. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
16. อี โคไล (<i>E.coli</i>)	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
17. สแตฟิโลค็อกคัส ออเรียส (<i>Staphylococcus aureus</i>)	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
18. แซลโมเนลลา (<i>Salmonella</i> spp.)	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
19. คลอสทริเดียม เพอร์ฟริงเจนส์ (<i>Clostridium perfringens</i>)	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
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	10.1	ไม่เกิน 700
27. ไซยาไนด์ (Cn)	µg/L	<4.0	ไม่เกิน 70

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

หมายเหตุ : ¹⁾ มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาคตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011
ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017
- หมายถึง ไม่มีค่ามาตรฐาน, < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า
Detection limit สีสปรากู เท่ากับ 0.01 Pt-Co ความขุ่นเท่ากับ 0.01 NTU ฟลูออไรด์เท่ากับ 0.01 mg/L และไซยาไนด์
เท่ากับ 4 µg/L

1.5.5 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะดำเนินการ (ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563)

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรง ดังแสดงในตารางที่ 1.5.5-1
ส่วนสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 1.5.5-1

ตารางที่ 1.5.5-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรง (ระยะดำเนินการ)
ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีในการตรวจสอบ	สถานที่	ความถี่ในการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM10) - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) - ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ความเร็วและทิศทางลม 	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - ม.3 บ้านไชนน ต.ควนปลิง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง 	ปีละ 2 ครั้ง สถานีละ 7 วัน ต่อเนื่อง (ช่วงเดือน มี.ค.-เม.ย. และช่วงเดือน พ.ย.-ธ.ค.) ตลอดระยะดำเนินการ
2. เสียง/ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - เสียงจากเครื่องบิน (SEL) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L10) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L50) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - วัดทุ่งหวัง - วิทยาลัยการอาชีพตรัง - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - บ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - บ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง 	ปีละ 2 ครั้ง สถานีละ 7 วัน ต่อเนื่อง (ช่วงเดือน มี.ค.-เม.ย. และช่วงเดือน พ.ย.-ธ.ค.) ตลอดระยะเวลาการดำเนินการ
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - สารแขวนลอย (Suspended Solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) 	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - คลองท่านาว จุดที่ 1 ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ - คลองท่านาว จุดที่ 2 ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ - ห้วยใหญ่ 	ปีละ 2 ครั้ง ในฤดูฝนและฤดูแล้ง (ช่วงเดือน มี.ค.-เม.ย. และช่วงเดือน พ.ย.-ธ.ค.) ตลอดระยะเวลาการดำเนินการ
4. เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและสุขภาพ - สภาพเศรษฐกิจ-สังคมและสุขภาพ 	ชุมชน 5 ชุมชน และสถานศึกษา 3 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ม.9 บ้านโคกพลา ต.โคกหล่อ อ.เมืองตรัง จ.ตรัง 	ปีละ 1 ครั้ง ดำเนินการต่อเนื่อง ตลอดระยะดำเนินการ

ตารางที่ 1.5.5-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง

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

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีในการตรวจสอบ	สถานที่	ความถี่ในการติดตามตรวจสอบ
		<ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนหัวทางวิ่ง 26 ม.12 ต.โคกหล่อ อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.3 บ้านไชนุน ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.7 บ้านทุ่งหวัง ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.8 บ้านป่า ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - โรงเรียนมิตรภาพที่ 31 “บ้านทุ่งหวัง” - โรงเรียนบ้านนาป้อ 	
5. คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - สารแขวนลอย (Suspended Solids) - ตะกอนหนัก (Settable Solids) - ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) - ซัลไฟด์ (Sulfide) - ปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) 	<p>จำนวน 10 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 1) - น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 2) - น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 3) - น้ำทิ้งจากอาคารรับเสด็จ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 1) - น้ำทิ้งจากอาคารรับเสด็จ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 2) - น้ำทิ้งจากอาคารคลังสินค้า (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 3) - น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำทิ้งจากสำนักงานภาคสนาม (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - บ่อหน่วงน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 26 - น้ำทิ้งจากหอบังคับการบิน 	ปีละ 2 ครั้ง ต่อเนื่องตลอดระยะดำเนินการ

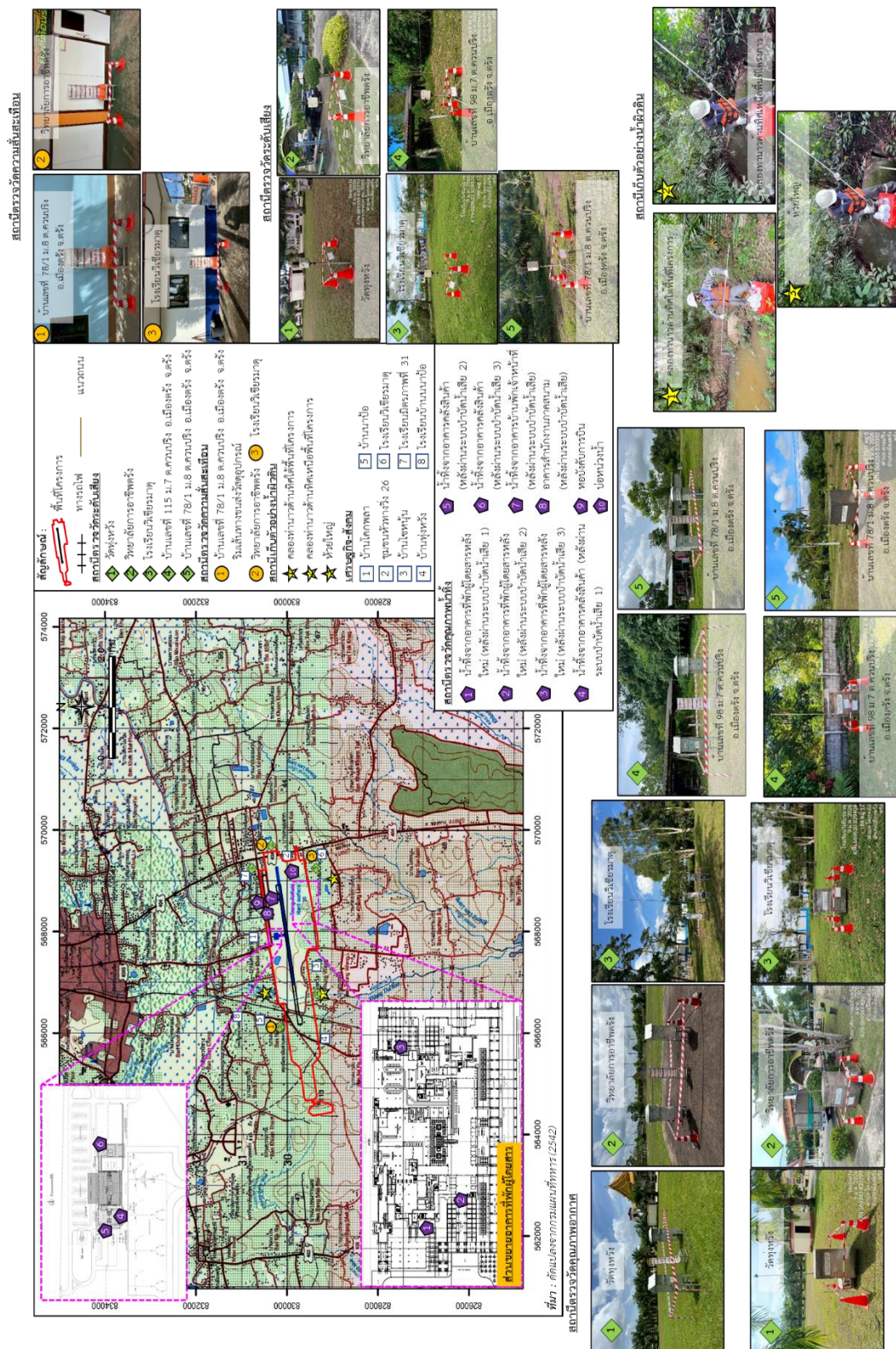
ตารางที่ 1.5.5-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง

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

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีในการตรวจสอบ	สถานที่	ความถี่ในการติดตามตรวจสอบ
6. คุณภาพน้ำใช้*	<ul style="list-style-type: none"> - สี (Color) - กลิ่น (Odor) - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (Total dissolved solids) - ความกระด้างทั้งหมด (Total hardness as CaCO₃) - ซัลเฟต (Sulfate) - คลอไรด์ (Chloride) - ฟลูออไรด์ (Fluoride) - ไนเตรท (Nitrate as NO₃) - เหล็ก (Fe) - แมงกานีส (Mn) - ทองแดง (Cu) - สังกะสี (Zn) - ตะกั่ว (Pb) - โครเมียม (Cr) - แคดเมียม (Cd) - สารหนู (As) -ปรอท (Hg) - ซีลีเนียม (Se) - แบเรียม (Ba) - ไฮยาไนต์ (Cn) - โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - อี โคไล (<i>E.coli</i>) - สแตฟิโลค็อกคัส ออเรียส (<i>Staphylococcus aureus</i>) - แซลโมเนลลา (<i>Salmonella ssp.</i>) - คลอสทริเดียม เพอร์ฟริงเจนส์ (<i>Clostridium perfringens</i>) 	จำนวน 1 สถานี คือ อาคารที่พักผู้โดยสาร	ปีละ 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

หมายเหตุ : * การติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามข้อกำหนดใน TOR



รูปที่ 1.5.5-1 สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษา (ระยะดำเนินการโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง)

1.5.6 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 (เพิ่มเติม)

(1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ตรวจวัดระหว่างวันที่ 9-16 มกราคม 2569 ผลการตรวจวัดสรุปผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 1.5.6-1 และรูปที่ 1.5.6-1 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ในช่วง 0.043-0.060 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.021-0.031 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.28-1.96 พีพีเอ็ม ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0087-0.009 พีพีบี และความเข้มข้นของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0037-0.004 พีพีบี

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ในช่วง 0.042-0.060 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.021-0.0301 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.40-1.98 พีพีเอ็ม ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0088-0.009 พีพีบี และความเข้มข้นของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0035-0.004 พีพีบี

โรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ในช่วง 0.041-0.060 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.020-0.033 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.116-2.00 พีพีเอ็ม ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0085-0.009 พีพีบี ความเข้มข้นของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0037-0.004 พีพีบี และจากการตรวจวัดทิศทางลม พบว่า ลมส่วนใหญ่พัดมาทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างแรง ด้วยความเร็ว 0.71 เมตร/วินาที ลมสงบร้อยละ 14.29

บริเวณบ้านเลขที่ 98 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ในช่วง 0.046-0.062 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.023-0.033 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.08-1.99 พีพีเอ็ม ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0086-0.009 พีพีบี และความเข้มข้นของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0038-0.0039 พีพีบี

บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.28-1.43 พีพีเอ็ม ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0038-0.004 พีพีบี และความเข้มข้นของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0085-0.009 พีพีบี

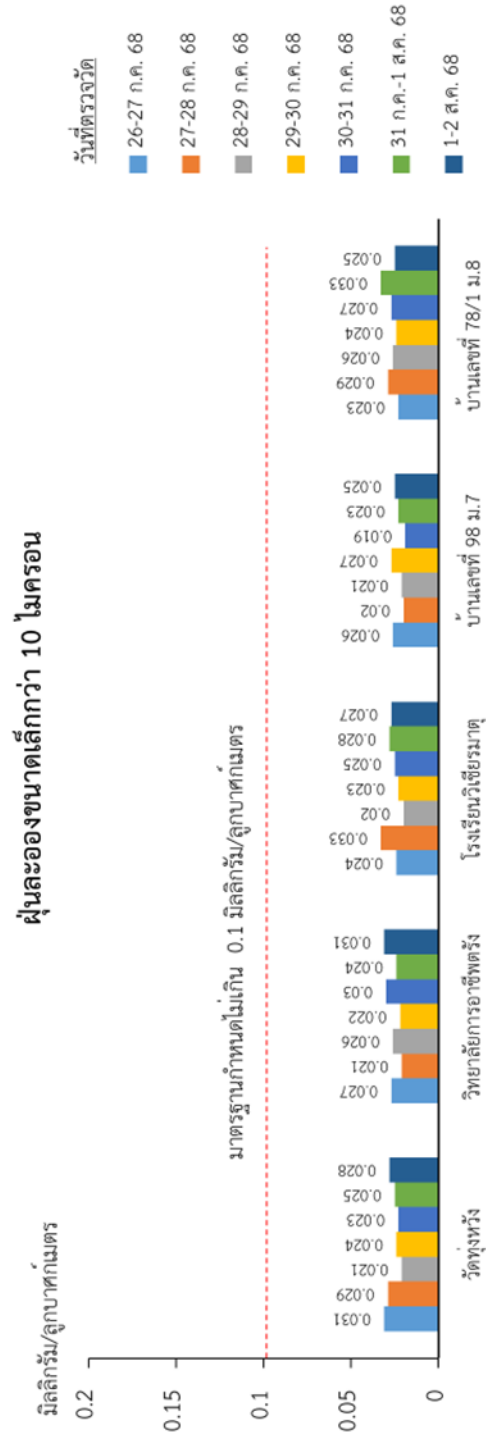
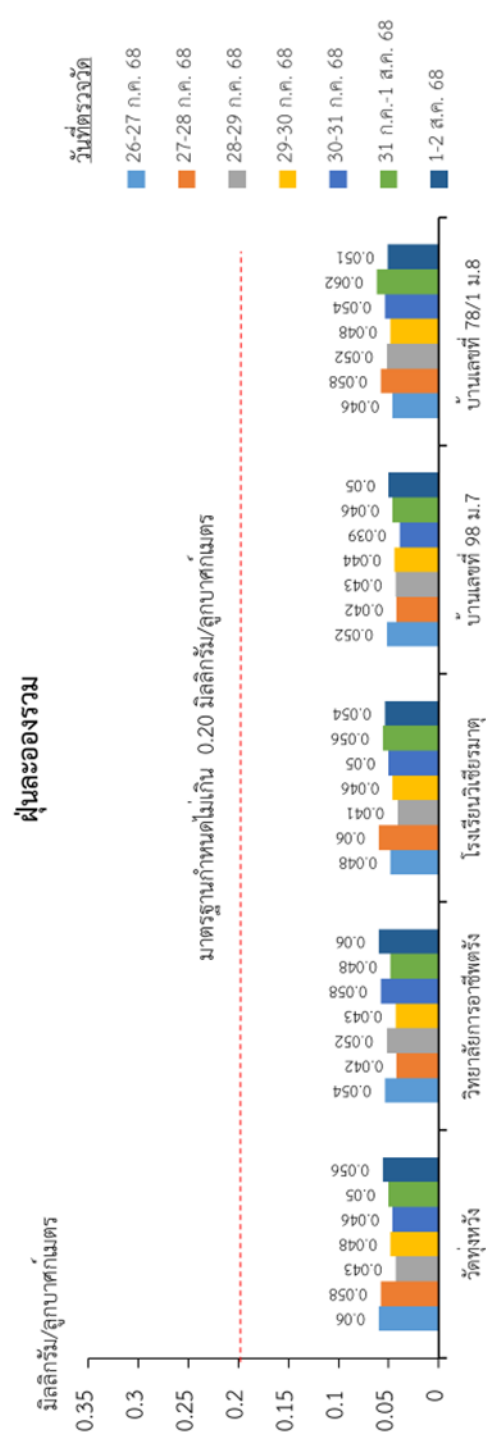
เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

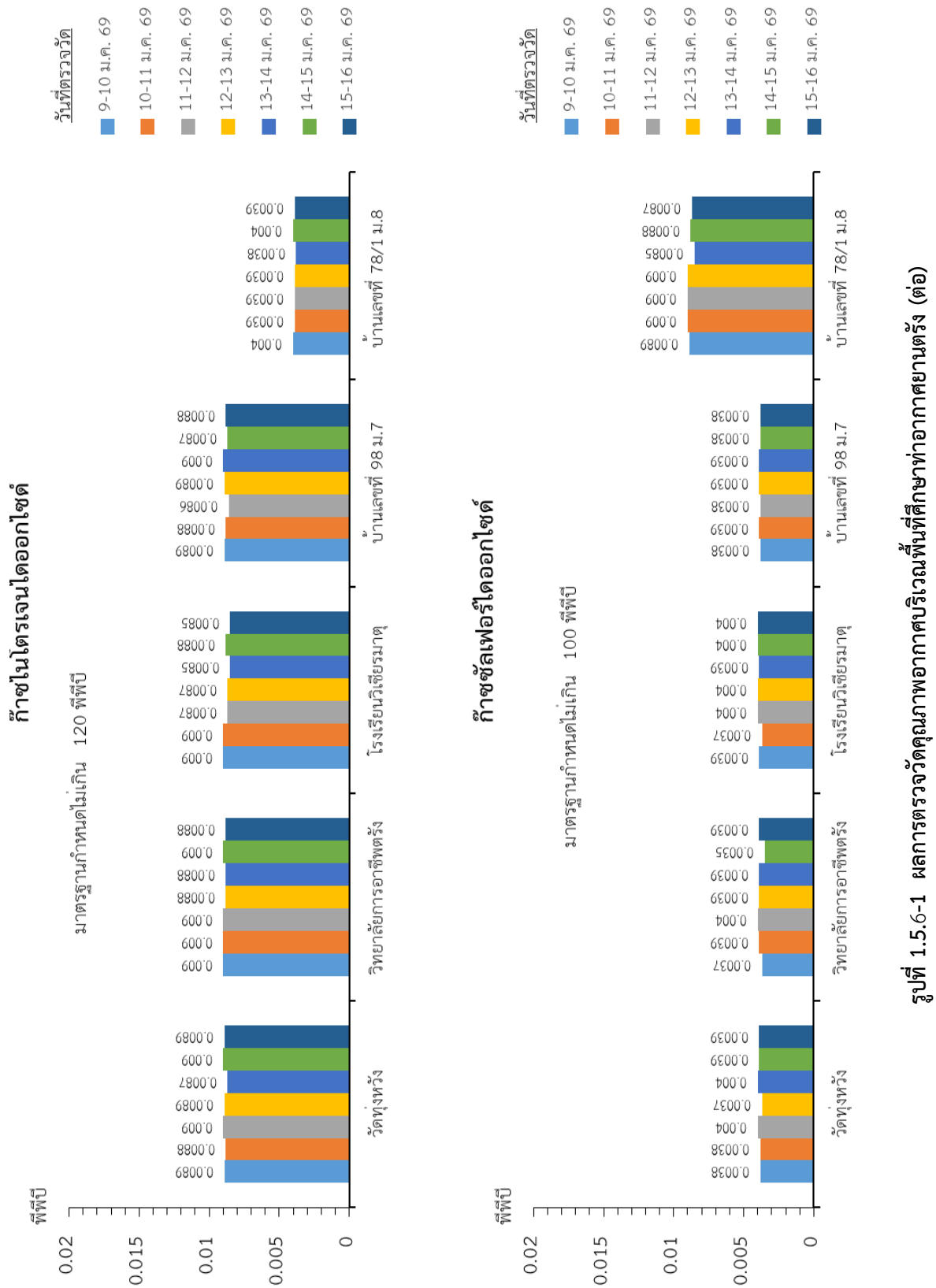
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด				
		ฝุ่นละอองรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (ppm)	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (ppb)	ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (ppb)
วัดทุ่งหวัง	9-10 ม.ค. 69	0.060	0.031	1.96	0.0089	0.0038
	10-11 ม.ค. 69	0.058	0.029	1.90	0.0088	0.0038
	11-12 ม.ค. 69	0.043	0.021	1.89	0.0090	0.0040
	12-13 ม.ค. 69	0.048	0.024	1.92	0.0089	0.0037
	13-14 ม.ค. 69	0.046	0.023	1.63	0.0087	0.0040
	14-15 ม.ค. 69	0.050	0.025	1.53	0.0090	0.0039
	15-16 ม.ค. 69	0.056	0.028	1.28	0.0089	0.0039
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	9-10 ม.ค. 69	0.054	0.027	1.95	0.0090	0.0037
	10-11 ม.ค. 69	0.042	0.021	1.98	0.0090	0.0039
	11-12 ม.ค. 69	0.052	0.026	1.87	0.0090	0.0040
	12-13 ม.ค. 69	0.043	0.022	1.98	0.0088	0.0039
	13-14 ม.ค. 69	0.058	0.030	1.45	0.0088	0.0039
	14-15 ม.ค. 69	0.048	0.024	1.40	0.0090	0.0035
	15-16 ม.ค. 69	0.060	0.031	1.40	0.0088	0.0039
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	9-10 ม.ค. 69	0.048	0.024	1.89	0.0090	0.0039
	10-11 ม.ค. 69	0.060	0.033	1.94	0.0090	0.0037
	11-12 ม.ค. 69	0.041	0.020	1.55	0.0087	0.0040
	12-13 ม.ค. 69	0.046	0.023	2.00	0.0087	0.0040
	13-14 ม.ค. 69	0.050	0.025	1.16	0.0085	0.0039
	14-15 ม.ค. 69	0.056	0.028	1.24	0.0088	0.0040
	15-16 ม.ค. 69	0.054	0.027	1.47	0.0085	0.0040
บริเวณบ้านเลขที่ 98 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	9-10 ม.ค. 69	0.052	0.026	1.99	0.0089	0.0038
	10-11 ม.ค. 69	0.042	0.20	1.92	0.0088	0.0039
	11-12 ม.ค. 69	0.043	0.021	1.99	0.0086	0.0038
	12-13 ม.ค. 69	0.044	0.027	1.97	0.0089	0.0039
	13-14 ม.ค. 69	0.039	0.019	1.46	0.0090	0.0039
	14-15 ม.ค. 69	0.046	0.023	1.08	0.0087	0.0038
	15-16 ม.ค. 69	0.050	0.025	1.26	0.0088	0.0038
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	9-10 ม.ค. 69	0.046	0.023	1.88	0.0040	0.0089
	10-11 ม.ค. 69	0.058	0.029	1.92	0.0039	0.0090
	11-12 ม.ค. 69	0.052	0.026	1.95	0.0039	0.0090
	12-13 ม.ค. 69	0.048	0.024	1.99	0.0039	0.0090
	13-14 ม.ค. 69	0.054	0.027	1.33	0.0038	0.0085
	14-15 ม.ค. 69	0.062	0.033	1.28	0.0040	0.0088
	15-16 ม.ค. 69	0.051	0.025	1.43	0.0039	0.0087
ค่ามาตรฐาน		0.20*	0.10*	30*	120*	100*

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด (2569)

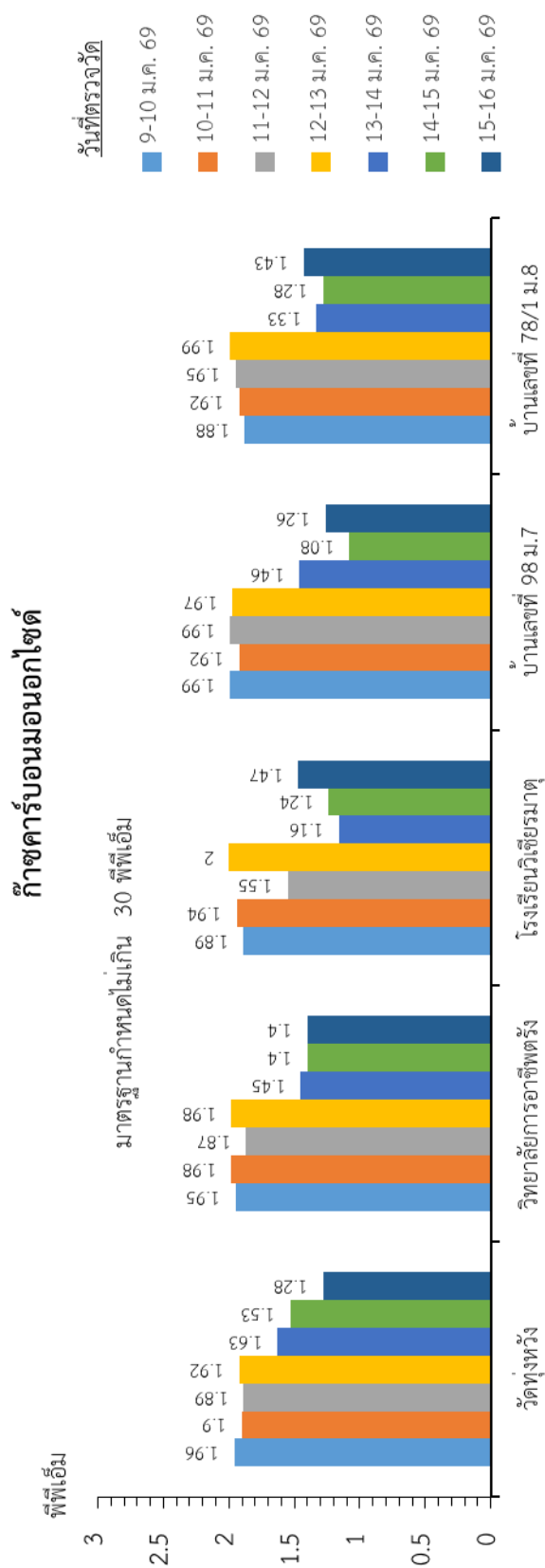
หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 21 มกราคม 2569



รูปที่ 1.5.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง



รูปที่ 1.5.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)



รูปที่ 1.5.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)

(2) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 9-16 มกราคม 2569 สรุปผลการตรวจวัดตั้ง
ตารางที่ 1.5.6-2 และรูปที่ 1.5.6-2 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 52.9-62.3 เดซิเบล(เอ)
ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 59.3-68.2 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 87.3-101.3
เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10 เดซิเบล(เอ) มีค่าอยู่ในช่วง 57.0-68.5 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90
เดซิเบล(เอ) มีค่าอยู่ในช่วง 42.5-50.7 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวัน มีค่าอยู่ในช่วง 6.4-9.4 เดซิเบล(เอ)
เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 5.9-8.7 เดซิเบล (เอ)

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 53.1-64.9 เดซิเบล
(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 57.0-74.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 85.5-
96.8 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10 เดซิเบล(เอ) มีค่าอยู่ในช่วง 57.0-64.7 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90
เดซิเบล(เอ) มีค่าอยู่ในช่วง 36.9-43.6 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวัน มีค่าอยู่ในช่วง 7.3-9.8 เดซิเบล(เอ)
เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 6.5-9.4 เดซิเบล (เอ)

บริเวณโรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 55.2-60.5 เดซิเบล(เอ)
ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 59.7-67.7 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 83.1-95.7
เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10 เดซิเบล(เอ) มีค่าอยู่ในช่วง 61.0-68.2 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90
เดซิเบล(เอ) มีค่าอยู่ในช่วง 45.7-49.6 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวัน มีค่าอยู่ในช่วง 7.7-9.8 เดซิเบล(เอ)
เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 5.5-9.5 เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 98 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่
ในช่วง 56.0-58.2 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 62.1-64.6 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียง
สูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 81.2-89.4 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10 เดซิเบล(เอ) มีค่าอยู่ในช่วง 61.0-62.5 เดซิเบล
(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) มีค่าอยู่ในช่วง 45.7-49.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวัน มีค่าอยู่
ในช่วง 2.6-9.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 5.2-7.9 เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
มีค่าอยู่ในช่วง 49.6-54.0 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 54.8-60.9 เดซิเบล(เอ)
ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 79.2-94.7 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10 เดซิเบล(เอ) มีค่าอยู่ในช่วง 52.9-
58.8 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) มีค่าอยู่ในช่วง 43.6-49.3 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลา
กลางวัน มีค่าอยู่ในช่วง 6.7-9.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 1.7-8.6 เดซิเบล (เอ)

เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปและเมื่อนำผลการตรวจวัด
เสียงรบกวนมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับ 23 (พ.ศ. 2550)
เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน พบว่า อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และเมื่อนำผลการคำนวณเสียงจากเครื่องบินมา
เปรียบเทียบกับเกณฑ์ระดับเสียงที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยาน ของกรมควบคุมมลพิษ พบว่า
พื้นที่ดังกล่าวยังมีความเหมาะสมในการเป็นที่อยู่อาศัยและสถานที่ราชการ

ตารางที่ 1.5.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10 [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
							กลางวัน	กลางคืน
วัดทุ่งหวัง	9-10 ม.ค. 69	53.1	59.3	88.5	58.1	42.9	7.7	6.6
	10-11 ม.ค. 69	53.7	60.8	94.9	57.5	44.2	7.1	6.1
	11-12 ม.ค. 69	52.9	59.3	87.3	57.0	42.9	7.3	8.7
	12-13 ม.ค. 69	59.0	68.2	92.0	66.2	42.5	6.4	6.8
	13-14 ม.ค. 69	56.3	63.9	91.7	60.0	45.9	6.8	5.9
	14-15 ม.ค. 69	62.3	67.1	101.3	68.5	50.7	9.4	7.1
	15-16 ม.ค. 69	53.8	59.9	91.7	62.2	47.5	7.0	6.9
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	9-10 ม.ค. 69	53.3	57.4	92.2	59.3	37.9	9.7	9.1
	10-11 ม.ค. 69	53.3	60.1	85.5	57	41.7	9.8	9.3
	11-12 ม.ค. 69	54.2	61.2	87.2	59.5	38.8	9.2	8.7
	12-13 ม.ค. 69	53.1	60.6	87.9	58.3	36.9	9.3	9.4
	13-14 ม.ค. 69	55.7	57	93.9	57.5	37.4	9.1	6.5
	14-15 ม.ค. 69	54.4	61.1	85.7	58.5	43.6	7.3	8.6
	15-16 ม.ค. 69	64.9	74.8	96.8	64.7	37.2	9.6	7.8

ตารางที่ 1.5.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10 [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
							กลางวัน	กลางคืน
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	9-10 ม.ค. 69	57.1	61.8	91.8	62.5	47.3	9.3	9.5
	10-11 ม.ค. 69	56.9	63.8	91.3	61.5	46.8	8.1	5.5
	11-12 ม.ค. 69	57.1	64.2	83.1	61.3	48.5	7.7	6.4
	12-13 ม.ค. 69	59.1	67.7	83.5	64.9	46.8	9.4	6.3
	13-14 ม.ค. 69	55.2	59.7	85.6	61	45.7	9.5	7.9
	14-15 ม.ค. 69	60.1	65.8	84.9	64.9	49.6	9.4	7.4
	15-16 ม.ค. 69	60.5	64.7	95.7	68.2	45.8	9.8	7.2
บริเวณบ้านเลขที่ 98 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	9-10 ม.ค. 69	56.6	62.6	90	61	47.8	8.3	5.3
	10-11 ม.ค. 69	56.2	64.2	84.7	62.2	45.7	2.6	7.9
	11-12 ม.ค. 69	57.4	64	89.4	61.4	49.8	9.8	5.2
	12-13 ม.ค. 69	57.3	62.1	86.4	62	47.3	9.8	6.4
	13-14 ม.ค. 69	56.8	63.4	89.4	62.5	48.6	8.4	7.2
	14-15 ม.ค. 69	58.2	64.6	86.4	62.4	49.5	7.7	6.9
	15-16 ม.ค. 69	56	63.2	81.2	61.8	47.3	7.2	7.2

ตารางที่ 1.5.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)

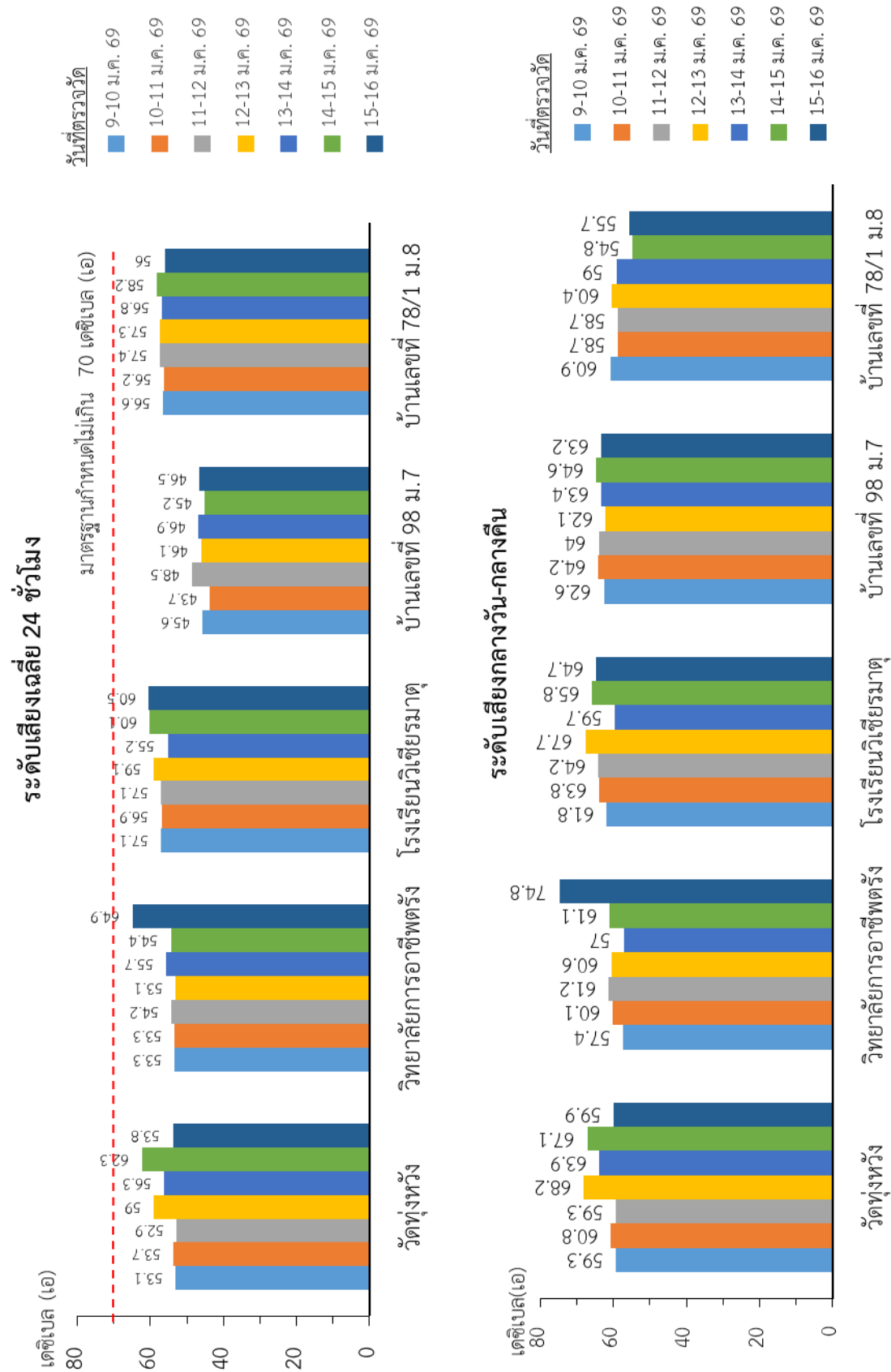
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10 [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
							กลางวัน	กลางคืน
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	9-10 ม.ค. 69	53.9	60.9	94.7	57.4	48	8.8	5.4
	10-11 ม.ค. 69	53.7	58.7	85.5	58.8	46.7	6.7	8.6
	11-12 ม.ค. 69	52.3	58.7	85.8	55.7	47.3	9.8	7.6
	12-13 ม.ค. 69	54	60.4	83.9	58.7	49.3	8.8	5.5
	13-14 ม.ค. 69	52.7	59	92.3	55.7	47.4	7.8	4.2
	14-15 ม.ค. 69	49.6	54.8	92.6	52.9	43.6	9.7	1.7
	15-16 ม.ค. 69	49.7	55.7	79.2	53.3	44.1	9.7	7.9
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*		-	10**	

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด (2569)

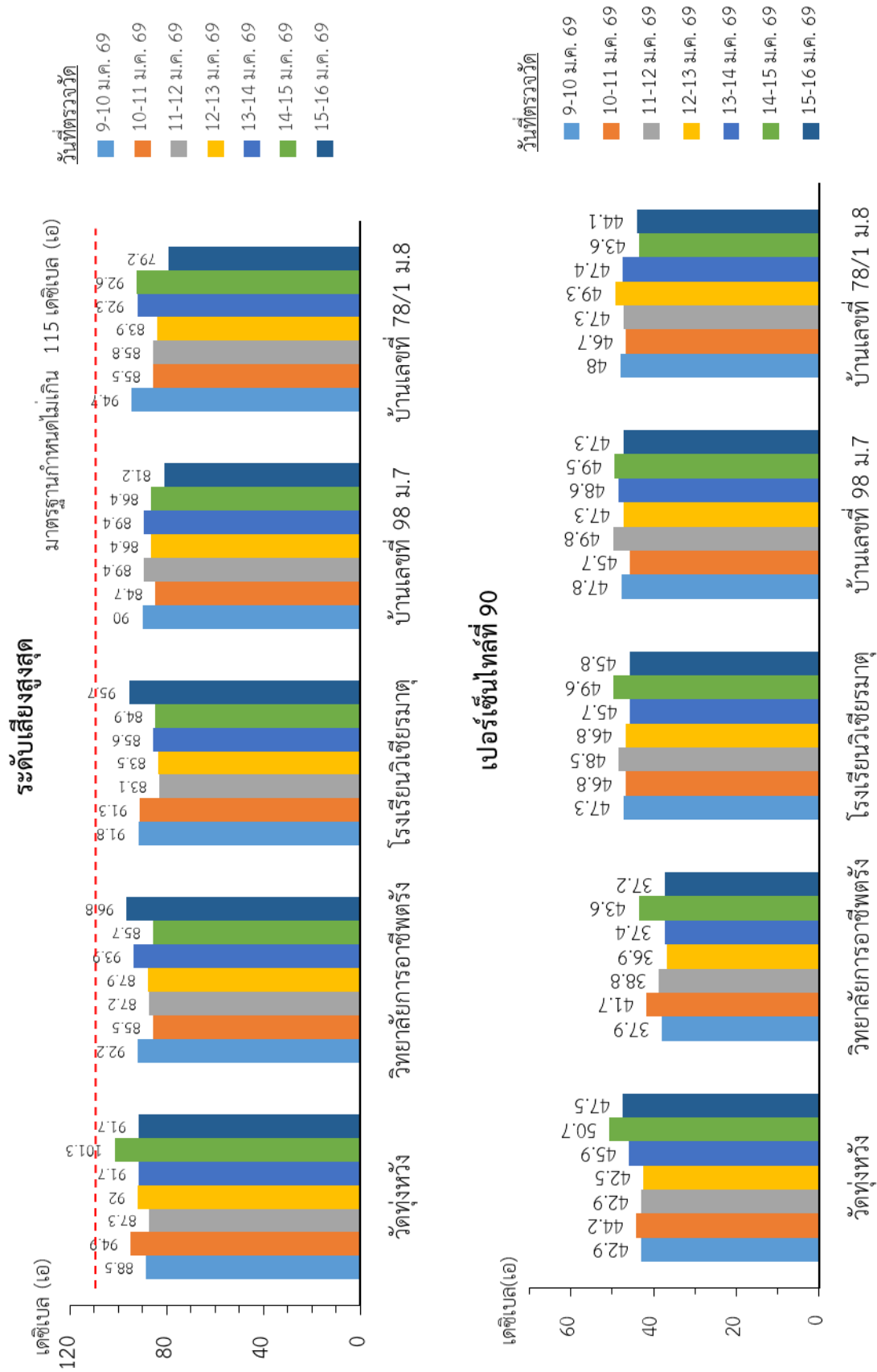
หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

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

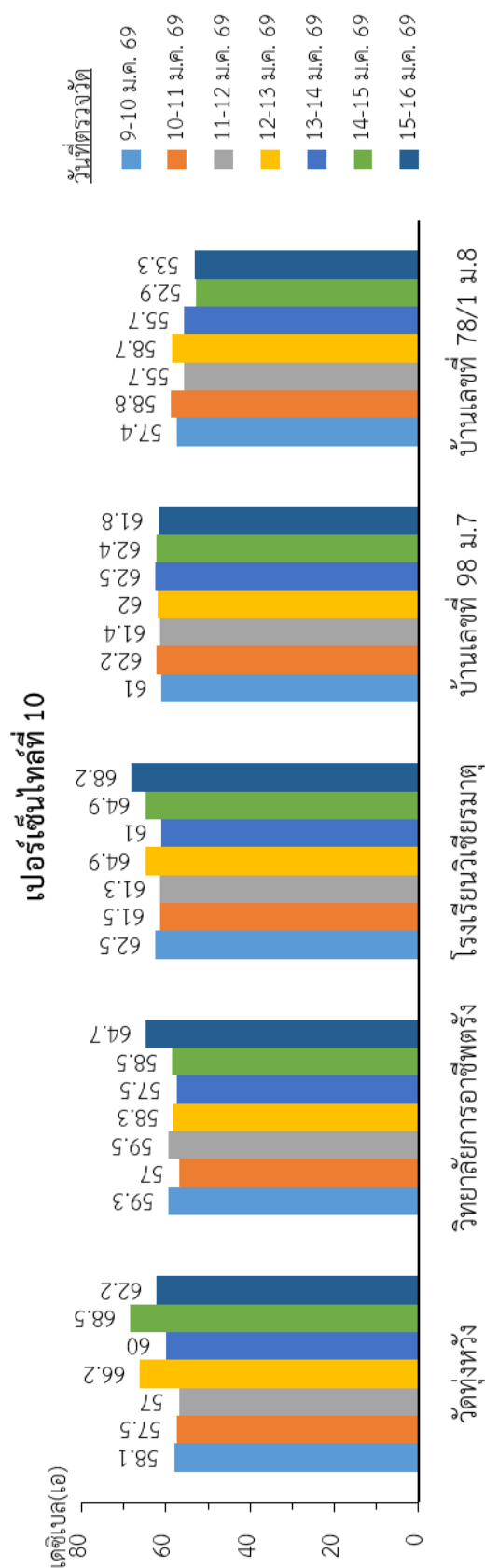
- หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด



รูปที่ 1.5.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง



รูปที่ 1.5.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)



รูปที่ 1.5.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)

(3) ความสั่นสะเทือน

การตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัด 3 บริเวณ คือ วิทยาลัยการอาชีพตราง โรงเรียนวิเชียรมาตุ และบ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ระหว่างวันที่ 26 กรกฎาคม – 2 สิงหาคม 2568 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- Transverse

● วิทยาลัยการอาชีพตราง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.213-1.140 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 50 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.118-0.757 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.102-0.638 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 1.7 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- Vertical

● วิทยาลัยการอาชีพตราง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.047-0.441 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 10 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.229-0.638 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.110-0.733 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 2.6 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- Longitudinal

● วิทยาลัยการอาชีพตราง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.181-1.460 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 1.5 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.063-0.434 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 6.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

● บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.079-0.489 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 1.1 ถึงมากกว่า 100 เฮิรตซ์

- **แรงอัดอากาศ**

- **วิทยาลัยการอาชีพตรัง** มีค่าอยู่ระหว่าง 92.1 ถึง 100.1 เดซิเบล
- **โรงเรียนวิเชียรมาตุ** มีค่าอยู่ระหว่าง 91.1 ถึง 100.1 เดซิเบล
- **บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง** มีค่าอยู่ระหว่าง 88.1 ถึง 100.4 เดซิเบล

สรุปผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัดระหว่างวันที่ 26 กรกฎาคม – 2 สิงหาคม 2568 พบว่า บริเวณที่ทำการตรวจวัดปัจจุบันไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานแรงสั่นสะเทือนสำหรับสนามบิน จึงนำผลการตรวจวัดเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2533) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

(4) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างในวันที่ 29 กรกฎาคม 2568 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.6-3 และรูปที่ 1.5.6-3 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองท่านาว ด้านทิศเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.3 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 1.8 มิลลิกรัม/ลิตร ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.0 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 22 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 240 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

คลองท่านาว ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 1.6 มิลลิกรัม/ลิตร ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.2 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 3 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 4.5 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

ห้วยใหญ่ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.6 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.5 มิลลิกรัม/ลิตร ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.4 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 18 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 23 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่า จำนวน 2 สถานี คุณภาพน้ำผิวดินอยู่ในประเภทที่ 3 คือ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตรกรรม ได้แก่ คลองท่านาวด้านทิศเหนือพื้นที่โครงการ และคลองท่านาวด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ และจำนวน 1 สถานี มีคุณภาพน้ำผิวดินอยู่ในประเภทที่ 2 คือ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ ได้แก่ ห้วยใหญ่ พบว่า ทุกสถานียังมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.6-3 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์					
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองท่านาว (ด้านทิศเหนือของพื้นที่โครงการ)	29 ก.ค. 68	8.3	1.8	7.0	<1	22	240
คลองท่านาว (ด้านทิศใต้ของพื้นที่โครงการ)	29 ก.ค. 68	7.8	1.6	7.2	<1	3	4.5
ห้วยใหญ่	29 ก.ค. 68	7.6	1.5	7.4	<1	18	23
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	-	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	≥6.0	-	-	≤ 1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	≥4.0	-	-	≤ 4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	≥2.0	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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

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

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

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

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

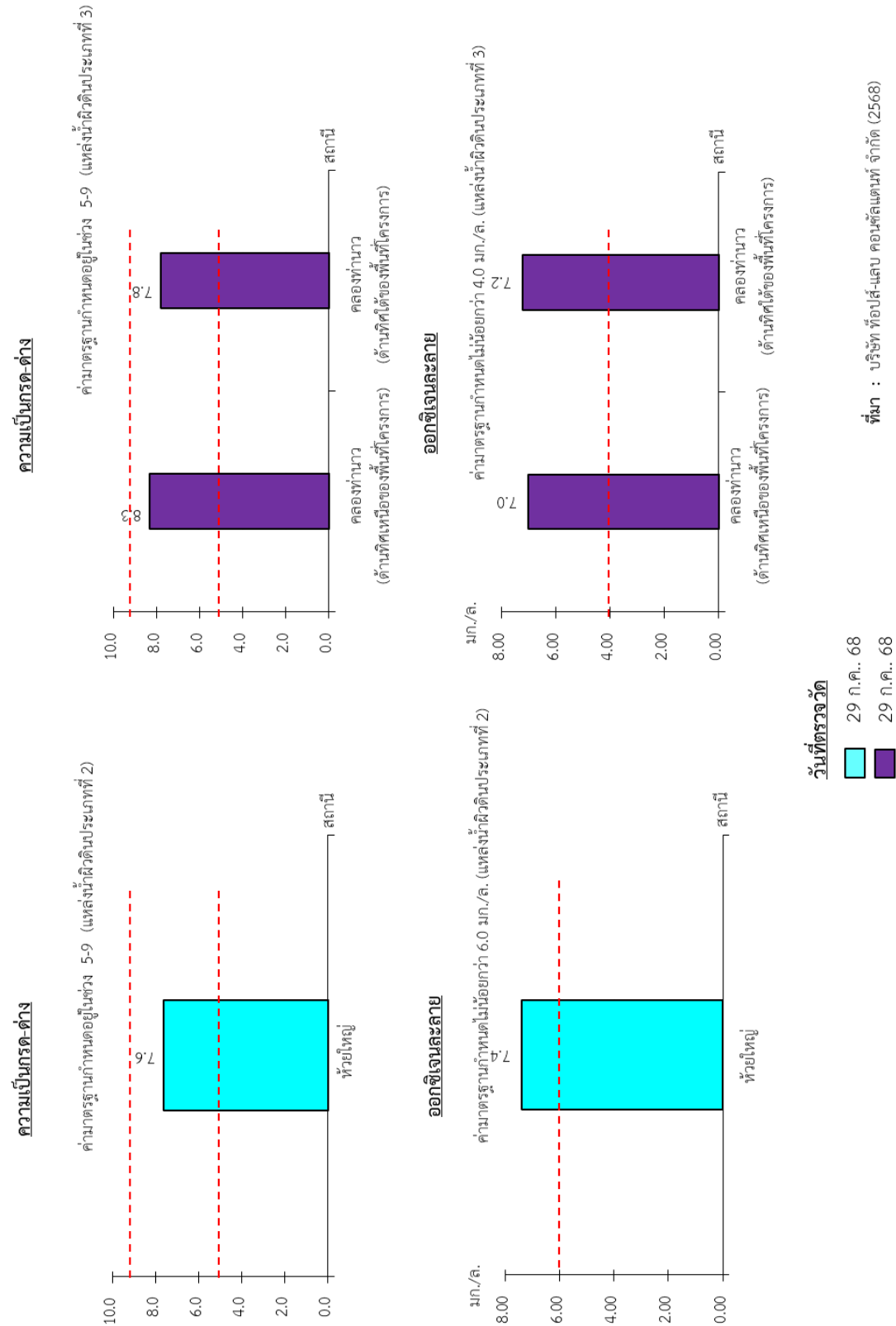
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

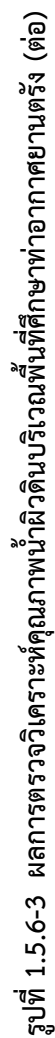
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

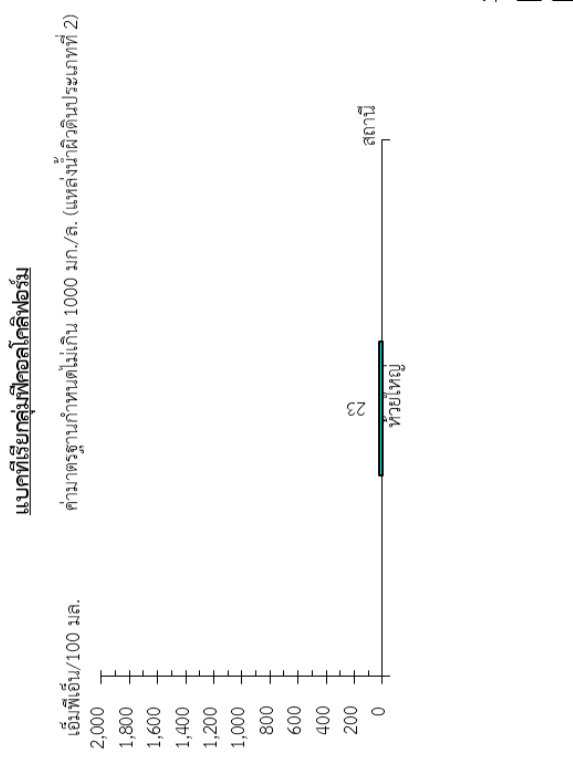
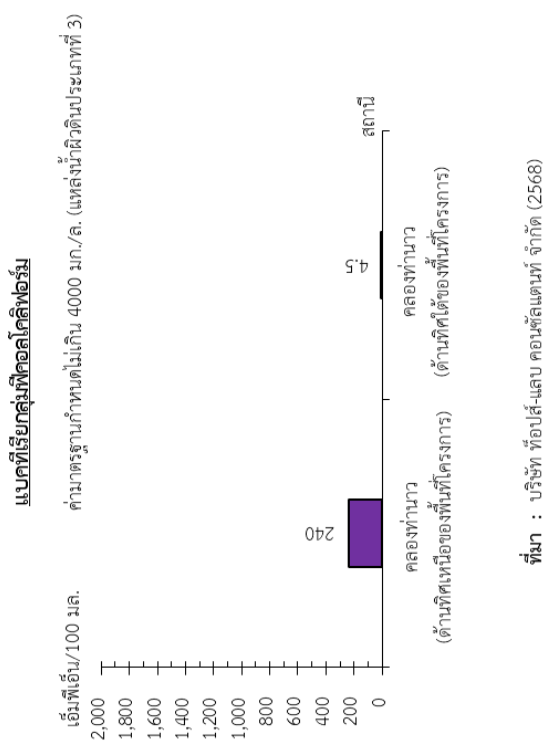
≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า > หมายถึง มีค่ามากกว่า

Detection limit ของน้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล.



รูปที่ 1.5.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง





รูปที่ 1.5.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

(5) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเก็บตัวอย่างวันที่ 11 มกราคม 2569 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.6-4 และรูปที่ 1.5.6-4 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำทิ้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 1) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.04 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 24 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 174 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็น มีค่าเท่ากับ 1.16 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

น้ำทิ้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 2) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.04 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 33 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 122 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็น มีค่าเท่ากับ 0.58 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 0.8 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

น้ำทิ้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 3) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.04 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 37 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 114 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็น มีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 0.9 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

น้ำทิ้งจากอาคารรับเสด็จ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย 1) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.97 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าน้อยกว่า 5 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 153 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็นมีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 0.9 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 40 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

น้ำทิ้งจากอาคารรับเสด็จ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย 2) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.97 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 5 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 146 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็น มีค่าเท่ากับ 0.44 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 1.2 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 68 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

น้ำทิ้งจากอาคารคลังสินค้า (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย 3) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.97 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.0 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 6.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 162 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็นมีค่าเท่ากับ 0.29 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 1.1 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 92.0 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.68 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 3.0 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 5.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 180.0 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็นมีค่าเท่ากับ 1.76 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 1.2 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 40 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

น้ำทิ้งจากสำนักงานภาคสนาม (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.99 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 30.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 118.0 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็นมีค่าเท่ากับ 1.46 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 1.6 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

บ่อน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 26 พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.01 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 21.0 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 122 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็นมีค่าเท่ากับ 1.75 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 1.9 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

น้ำทิ้งจากหอบังคับการบิน พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.99 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.0 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 32 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 112 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.2 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็นมีค่าเท่ากับ 0.87 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 1.6 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.1 มิลลิกรัม/ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567 พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง มีขนาดพื้นที่ใช้สอย 32,000 ตารางเมตร โดยมีขนาดใกล้เคียงกับอาคารประเภท ข ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ หรือของเอกชนที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตร แต่ไม่ถึง 55,000 ตารางเมตร พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 1.5.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

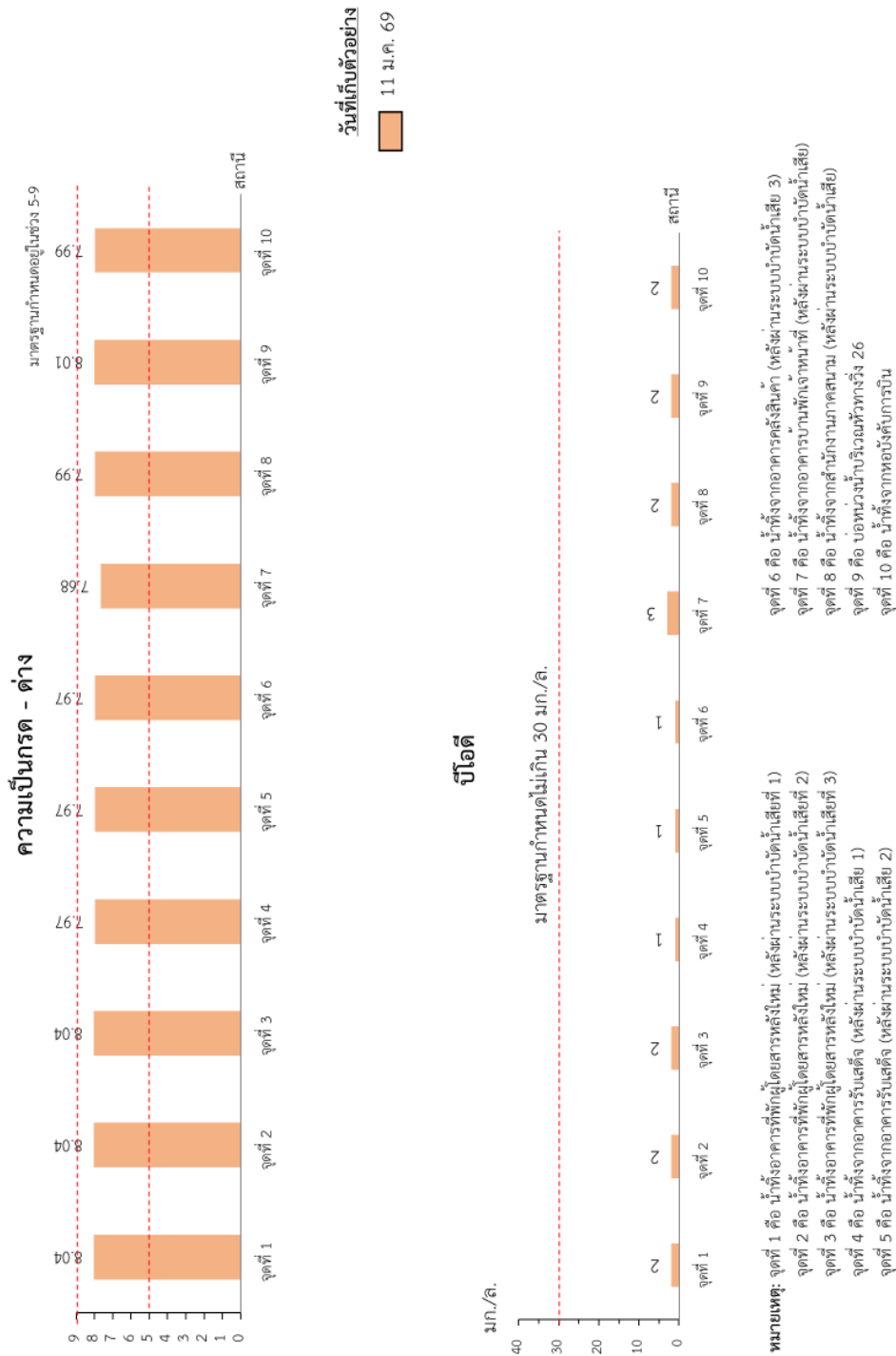
สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์								
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอย (มก./ล.)	ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (มก./ล.)	ซัลไฟด์ (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ปริมาณของแข็ง (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร)
น้ำทิ้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 1)	11 ม.ค. 69	8.04	2	24	174	<0.2	1.16	1.9	<0.1	<1.8
น้ำทิ้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 2)	11 ม.ค. 69	8.04	2	33	122	<0.2	0.58	0.8	<0.1	<1.8
น้ำทิ้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 3)	11 ม.ค. 69	8.04	2	37	114	<0.2	<0.2	0.9	<0.1	<1.8
น้ำทิ้งจากอาคารรับเสด็จ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย 1)	11 ม.ค. 69	7.97	1	<5	153	<0.2	<0.2	0.9	<0.1	<1.8
น้ำทิ้งจากอาคารรับเสด็จ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย 2)	11 ม.ค. 69	7.97	1	5	146	<0.2	0.44	1.2	<0.1	68
น้ำทิ้งจากอาคารคลังสินค้า (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย 3)	11 ม.ค. 69	7.97	1	6	162	<0.2	0.29	1.1	<0.1	92
น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย)	11 ม.ค. 69	7.68	3	5	180	<0.2	1.76	1.2	<0.1	40
น้ำทิ้งจากสำนักงานภาคสนาม (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย)	11 ม.ค. 69	7.99	2	30	118	<0.2	1.46	1.6	<0.1	<1.8
บ่อหน่วงน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 26	11 ม.ค. 69	8.01	2	21	122	<0.2	1.75	1.9	<0.1	<1.8
น้ำทิ้งจากหอบังคับการบิน	11 ม.ค. 69	7.99	2	32	122	<0.2	0.87	1.6	<0.1	<1.8
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข *		5-9	≤30	≤40	≤1,00	≤1.0	≤35	≤20	-	≤1,000

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด (2569)

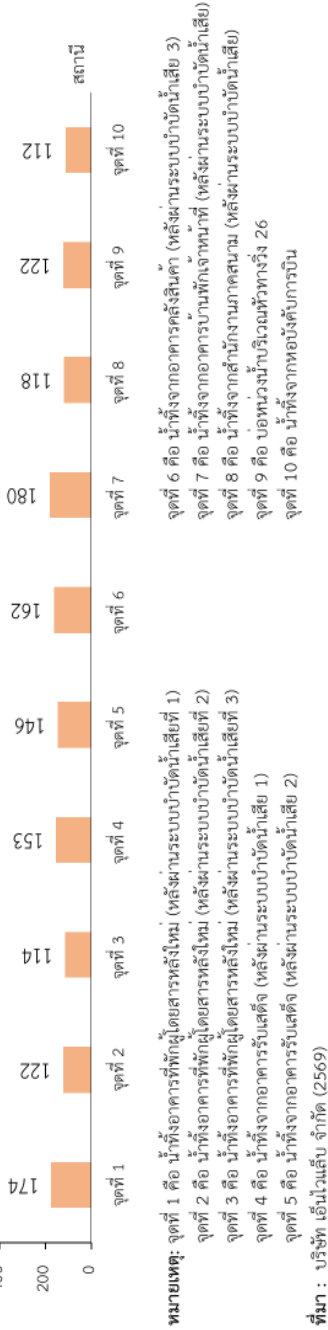
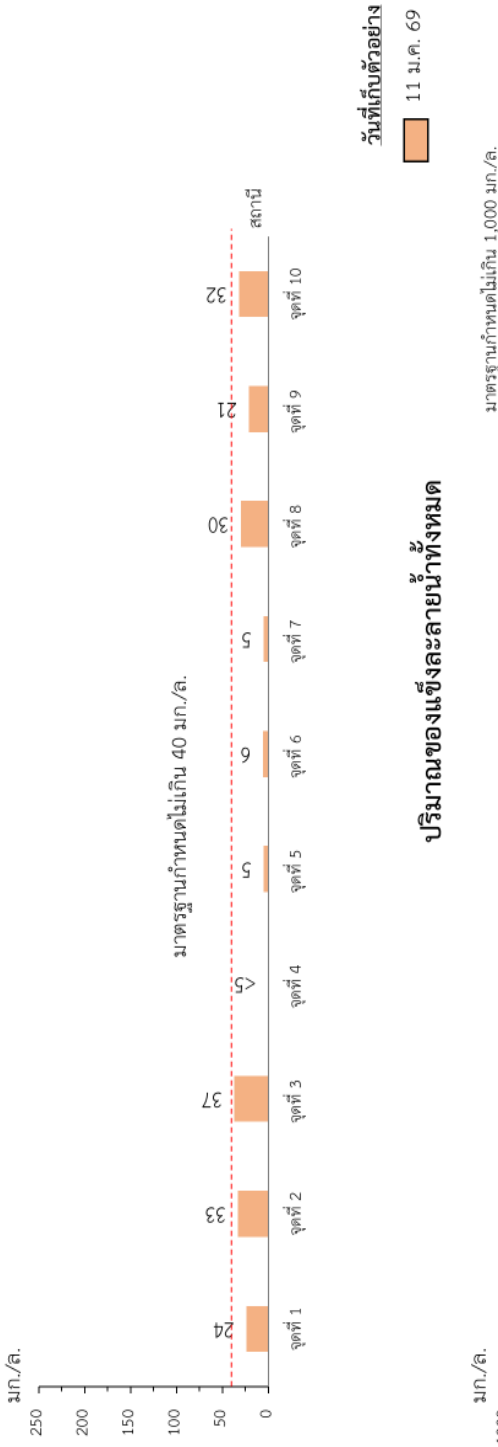
หมายเหตุ : * ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

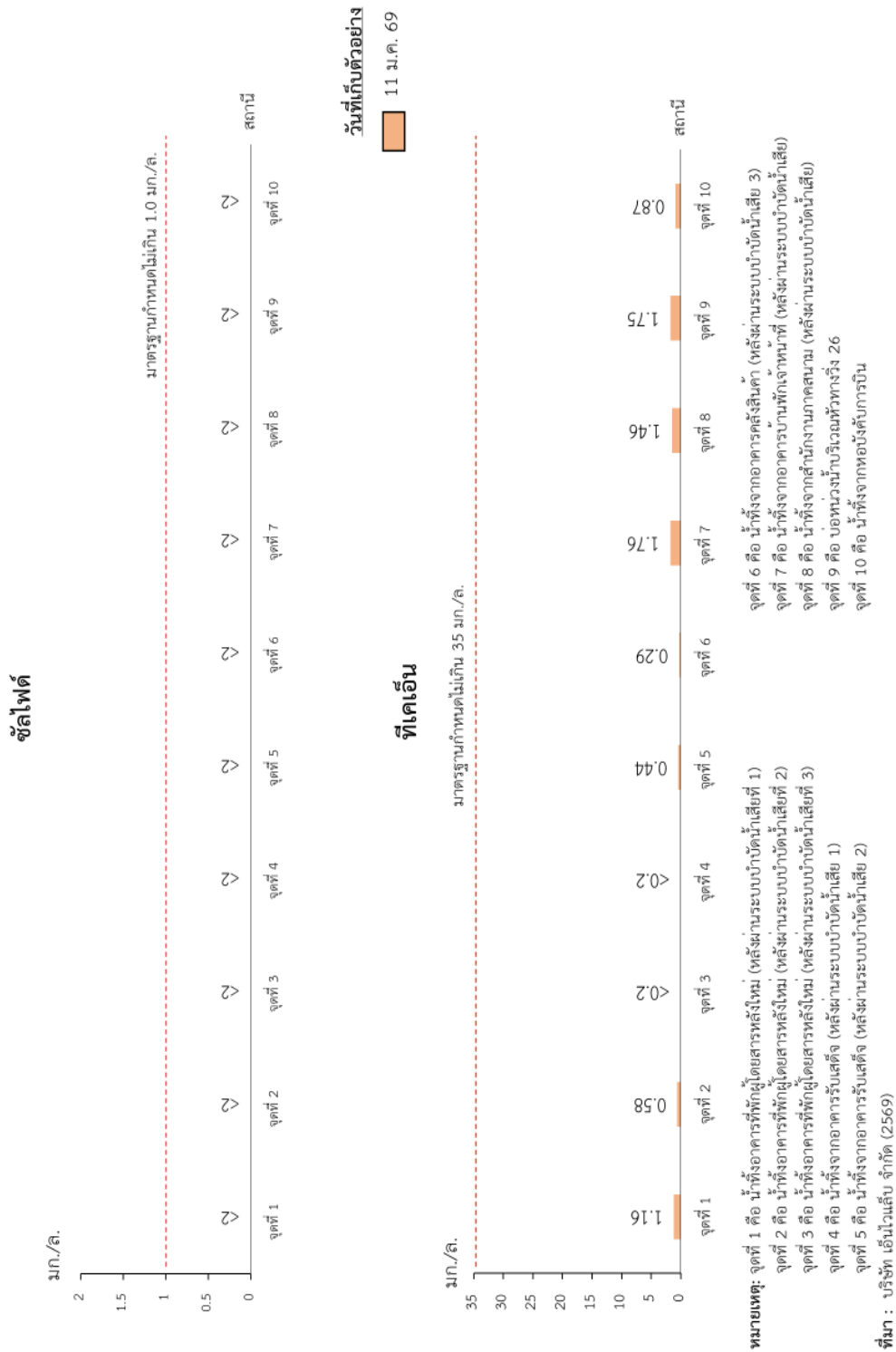
Detection limit ของแข็งแขวนลอยเท่ากับ 5 มก./ล. ซัลไฟด์เท่ากับ 0.2 มก./ล. ทีเคเอ็นเท่ากับ 0.2 มก./ล. ปริมาณของแข็งเท่ากับ 0.1 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มเท่ากับ 1.8 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร



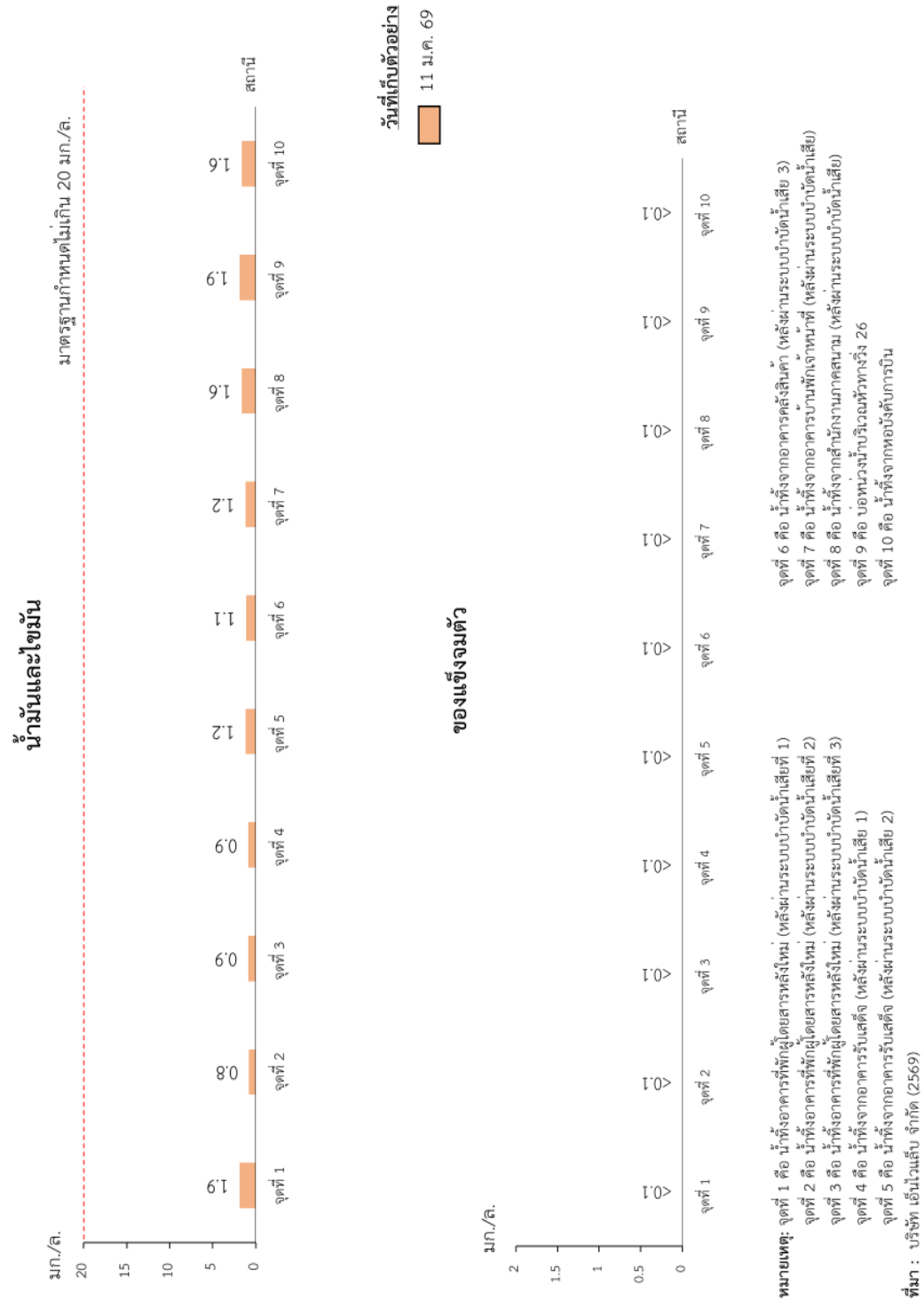
ของแข็งแขวนลอย



รูปที่ 1.5.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง (ต่อ)



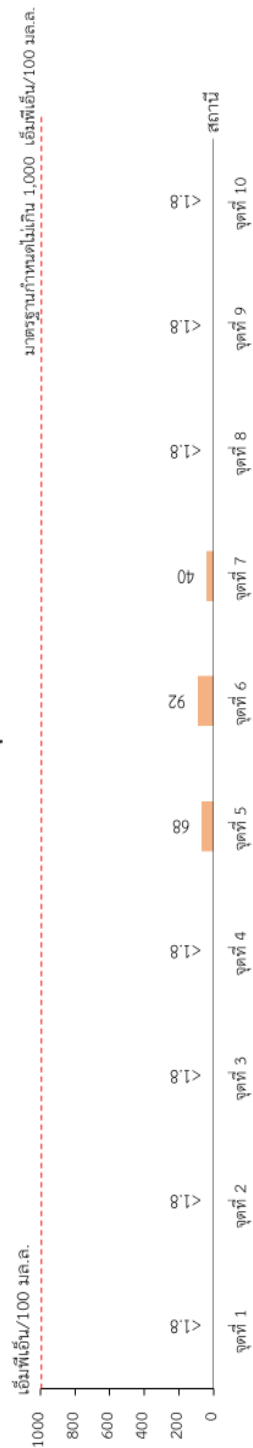
รูปที่ 1.5.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง (ต่อ)



รูปที่ 1.5.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง (ต่อ)

วันที่เก็บตัวอย่าง
11 ม.ค. 69

แผนที่เรียกกลุ่มพีคอลลีฟอร์ม



หมายเหตุ: จุดที่ 1 คือ น้ำทิ้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 1)
จุดที่ 2 คือ น้ำทิ้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 2)
จุดที่ 3 คือ น้ำทิ้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 3)
จุดที่ 4 คือ น้ำทิ้งอาคารรับเสด็จ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 1)
จุดที่ 5 คือ น้ำทิ้งอาคารรับเสด็จ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 2)
จุดที่ 6 คือ น้ำทิ้งจากอาคารคลังสินค้า (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียที่ 3)
จุดที่ 7 คือ น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย)
จุดที่ 8 คือ น้ำทิ้งจากสำนักงานภาคสนาม (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย)
จุดที่ 9 คือ บ่อท่อน้ำบริเวณหัวทางวิ่ง 26
จุดที่ 10 คือ น้ำทิ้งจากห้องปฏิบัติการบิน

ที่มา : บริษัท เอ็มโวลีบ จำกัด (2569)

รูปที่ 1.5.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรง (ต่อ)

(7) คุณภาพน้ำใช้

ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ในวันที่ 29 กรกฎาคม 2568 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.6-5 (ภาคผนวก จ) โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักอาศัยผู้โดยสาร คุณลักษณะทางด้านกายภาพ พบว่า สีของน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.01 แพลตตินัมโคบอลต์ ความขุ่นมีค่าน้อยกว่า 0.01 เอ็นทียู และความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 8.0

คุณลักษณะทางเคมี พบว่า ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 112 มิลลิกรัม/ลิตร ความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 82 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 0.07 มิลลิกรัม/ลิตร คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 8 มิลลิกรัม/ลิตร ฟลูออไรด์มีค่าน้อยกว่า 0.01 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 3.3 มิลลิกรัม/ลิตร เหล็ก แมงกานีส ทองแดง และสังกะสี ตรวจไม่พบ

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

สารเป็นพิษ (โลหะหนัก) พบว่า โซดาไนต์น้อยกว่า 4.0 ไมโครกรัม/ลิตร แบเรียมมีค่าเท่ากับ 10.10 ไมโครกรัม/ลิตร ซีลีเนียม โครเมียม ปรอท ตะกั่ว สารหนู และแคดเมียม ตรวจไม่พบ

เมื่อนำผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาคตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017 พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.6-5 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรง

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์	ค่ามาตรฐาน
คุณลักษณะทางด้านกายภาพ			
1. สีปรากฏ (Apparent color)	Pt-Co	<0.01	ไม่เกิน 15
2. รสและกลิ่น (Taste and odor)	-	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ
3. ความขุ่น (Turbidity)	NTU	<0.01	ไม่เกิน 5
4. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	-	8.0	6.5-8.5
คุณลักษณะทางเคมี			
5. ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (Total dissolved solids)	mg/L	112	ไม่เกิน 1000
6. เหล็ก (Fe)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 0.3
7. แมงกานีส (Mn)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 0.1
8. ทองแดง (Cu)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 2.0
9. สังกะสี (Zn)	mg/L	ตรวจไม่พบ	ไม่เกิน 3.0
10. ความกระด้างทั้งหมด (Total hardness as CaCO ₃)	mg/L	82	ไม่เกิน 300
11. ซัลเฟต (Sulfate)	mg/L	0.07	ไม่เกิน 250
12. คลอไรด์ (Chloride)	mg/L	8	ไม่เกิน 250

ตารางที่ 1.5.6-5 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรง (ต่อ)

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์	ค่ามาตรฐาน
13. ฟลูออไรด์ (Fluoride)	mg/L	<0.01	ไม่เกิน 1.5
14. ไนเตรท (Nitrate as NO ₃)	mg/L	3.3	ไม่เกิน 50
15. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
16. อี โคไล (<i>E.coli</i>)	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
17. สแตฟิโลค็อกคัส ออเรียส (<i>Staphylococcus aureus</i>)	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
18. แซลโมเนลลา (<i>Salmonella</i> spp.)	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
19. คลอสทริเดียม เพอร์ฟริงเจนส์ (<i>Clostridium perfringens</i>)	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
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	10.1	ไม่เกิน 700
27. โซเดียมไนต์ (Cn)	µg/L	<4.0	ไม่เกิน 70

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

หมายเหตุ : ¹⁾ มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาคตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011

ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

- หมายถึง ไม่มีค่ามาตรฐาน, < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

Detection limit สีสปรากฏ เท่ากับ 0.01 Pt-Co ความขุ่นเท่ากับ 0.01 NTU ฟลูออไรด์เท่ากับ 0.01 mg/L

และโซเดียมไนต์ เท่ากับ 4 µg/L

1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

(1)คุณภาพอากาศ

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปี 2564-2567 โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดปัจจุบันปี 2568 ดังตารางที่ 1.6-1 และรูปที่ 1.6-1 พบว่า ผลการตรวจวัดที่ผ่านมา มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(2)ระดับเสียง

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

(3)คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในปี 2564-2567 โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดปัจจุบันปี 2568 ดังตารางที่ 1.6-3 และรูปที่ 1.6-3 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

(4)คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งในปี 2564-2567 โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดปัจจุบันปี 2568 ดังตารางที่ 1.6-4 และรูปที่ 1.6-4 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2564-2568

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	พ.ค. 64 ^{1/}	0.055	0.029	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.029	0.016	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.041	0.025	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.03	0.017	-	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.058	0.031	-	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.032	0.013	-	-
	เม.ย. 67 ^{1/}	0.040	0.020	-	-
	ส.ค. 67 ^{1/}	0.060	0.033	-	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	0.053	0.037	-	-
	ก.ค.-ส.ค 68 ^{2/}	0.060	0.031	-	-
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	พ.ค. 64 ^{1/}	0.057	0.028	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.027	0.015	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.038	0.020	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.031	0.016	-	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.066	0.037	-	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.034	0.017	-	-
	เม.ย. 67 ^{1/}	0.042	0.021	-	-
	ส.ค. 67 ^{1/}	0.056	0.026	-	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	0.049	0.030	-	-
	ก.ค.-ส.ค 68 ^{2/}	0.060	0.031	-	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	พ.ค. 64 ^{1/}	0.038	0.019	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.014	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.035	0.018	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.03	0.018	-	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.055	0.029	-	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.025	0.013	-	-
	เม.ย. 67 ^{1/}	0.0380	0.019	-	-
	ส.ค. 67 ^{1/}	0.068	0.028	-	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	0.041	0.027	-	-
	ก.ค.-ส.ค 68 ^{2/}	0.060	0.033	-	-
บริเวณบ้านเลขที่ 98 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง	พ.ค. 64 ^{1/}	0.029	0.017	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.016	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.033	0.018	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.030	0.018	-	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.046	0.020	-	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.026	0.014	-	-
	เม.ย. 67 ^{1/}	0.035	0.018	-	-

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2564-2568 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
บริเวณบ้านเลขที่ 98 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง (ต่อ)	ส.ค. 67 ^{1/}	0.068	0.027	-	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	0.044	0.029	-	-
	ก.ค.-ส.ค 68 ^{2/}	0.050	0.027	-	-
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง	พ.ค. 64 ^{1/}	0.041	0.017	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	0.028	0.013	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	0.041	0.025	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.028	0.014	-	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.071	0.048	-	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.027	0.014	-	-
	เม.ย. 67 ^{1/}	0.039	0.020	-	-
	ส.ค. 67 ^{1/}	0.066	0.030	-	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	0.045	0.023	-	-
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*	34.2***	0.32****

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี
ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2567)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

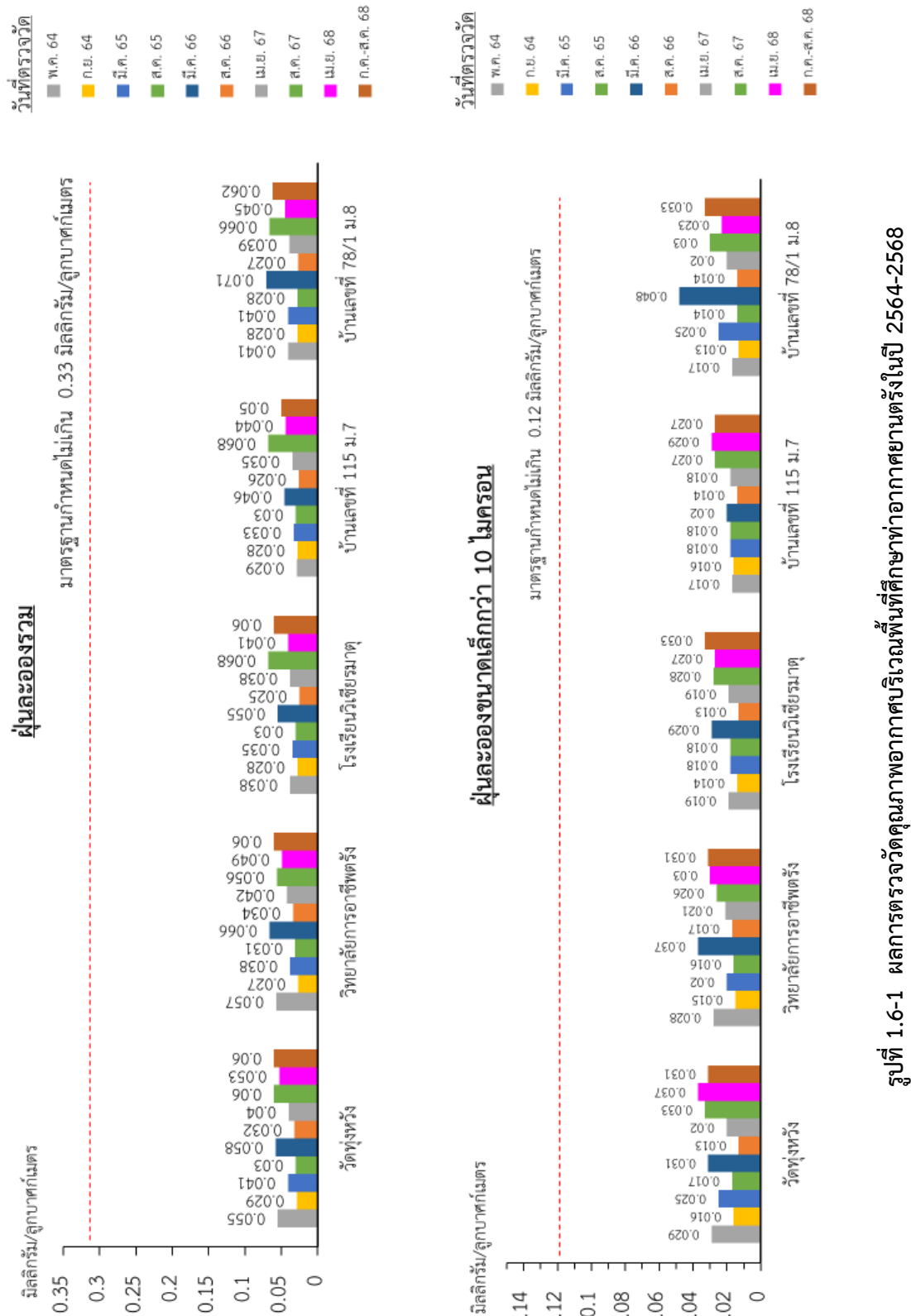
หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

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

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

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

- หมายถึง ไม่มีผลตรวจวัด



รูปที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรงในปี 2564-2568

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2564 - 2568

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
วัดทุ่งหวัง	พ.ค. 64 ^{1/}	58.8	62.8	97.0	49.4	9.3	9.3	32.9
	ก.ย. 64 ^{1/}	55.9	59.8	92.4	48.9	8.3	5.9	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	55.5	59.2	94.1	46.2	8.5	7.2	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	50.4	58.2	79.2	42	9.6	9.7	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	55.3	62.3	88.8	48.8	8.3	9.3	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	49.47	53.44	77.83	41.87	6.47	8.00	23.80
	เม.ย. 67 ^{1/}	54.8	59.9	96.8	47.3	6.6	8.7	-
	ส.ค. 67 ^{1/}	51.8	59.3	81.1	45.6	9.7	9.7	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	54.4	61.4	80.9	49.0	9.0	9.9	-
	ก.ค. 68 ^{2/}	51.4	57.5	81.1	52.5	9.4	8.7	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	พ.ค. 64 ^{1/}	55.8	59.2	90.0	46.3	8.9	9.6	28.6
	ก.ย. 64 ^{1/}	56.0	59.5	98.8	48.2	7.7	6.4	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	52.5	57.3	98.5	44.8	8.8	7.4	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	59.8	62.3	92.8	50.1	9.9	9.5	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	55.1	60.1	87.4	48	9.2	9.9	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	53.97	58.10	87.30	43.93	7.16	8.69	27.43
	เม.ย. 67 ^{1/}	54.5	59.6	97.4	47.8	8.7	9.8	-
	ส.ค. 67 ^{1/}	58.6	54.4	80.1	41.5	9.9	9.8	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	54.1	58.1	84.3	48.3	9.8	9.7	-
	ก.ค. 68 ^{2/}	56.8	60.0	84.1	46.8	9.8	9.5	-

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2564 - 2568 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
บริเวณบ้านพักครู	พ.ค. 64 ^{1/}	58.3	86.2	64.1	-	-	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	52.9	57.2	81.3	-	-	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	49.9	54.4	83.1	-	-	-	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	59.1	62.3	93.0	-	-	-	40.7
	มี.ค. 66 ^{1/}	49.9	53.5	77.7	-	-	-	14.2
	ส.ค. 66 ^{1/}	51.77	58.93	83.43	-	-	-	23.57
	เม.ย. 67 ^{1/}	53.7	57.5	85.7	-	-	-	-
	ส.ค. 67 ^{1/}	54.5	62.0	81.6	-	-	-	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	56.0	62.8	86.4	-	-	-	-
	ก.ค. 68 ^{2/}	52.5	75.1	57.5	-	-	-	-
โรงเรียนมิตรภาพ 31	ก.ย. 64 ^{1/}	51.8	56.9	79.7	-	-	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	46.4	51.2	87.5	-	-	-	--
	ส.ค. 65 ^{1/}	59.9	62.7	87.9	-	-	-	29.6
	มี.ค. 66 ^{1/}	47.1	50.4	79.0	-	-	-	15.0
	ส.ค. 66 ^{1/}	50.6	54.63	88.67	-	-	-	31.30
	เม.ย. 67 ^{1/}	49.5	49.9	79.7	-	-	-	-
	ส.ค. 67 ^{1/}	53.1	61.6	89.6	-	-	-	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	55.2	30.4	88.6	-	-	-	-
	ก.ค. 68 ^{2/}	48.2	73.1	52.0	-	-	-	-

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2564 - 2568 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	พ.ค. 64 ^{1/}	56.3	60.2	97.0	46.7	9.0	10.0	30.4
	ก.ย. 64 ^{1/}	54.5	59.5	98.2	47.8	8.1	5.6	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	53.3	57.7	99.4	45.4	8.4	7.5	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	59.9	62.7	93.9	-	-	-	40.6
	มี.ค. 66 ^{1/}	50.1	54.4	81.1	44.2	9.1	9.9	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	57.14	60.71	47.27	47.27	8.64	9.60	-
	เม.ย. 67 ^{1/}	54.3	59.0	96.1	47.7	6.1	9.8	-
	ส.ค. 67 ^{1/}	65.5	72.4	97.0	56.9	9.8	9.7	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	61.1	66.6	98.2	55.1	9.8	9.9	-
	ก.ค. 68 ^{2/}	55.7	58.6	85.4	44.5	9.8	9.4	-
บริเวณบ้านเลขที่ 98 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	พ.ค. 64 ^{1/}	57.3	61.9	93.5	49.1	9.7	9.7	37.7
	ก.ย. 64 ^{1/}	57.9	61.9	99.8	50.3	8.4	7.4	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	56.7	61.3	95.0	50.1	8.9	8.3	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	55.6	59.6	88.3	46.7	9.9	9.9	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	51.0	55.2	79.3	44.9	7.6	6.2	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	46.16	51.77	78.80	40.10	6.99	5.60	-
	เม.ย. 67 ^{1/}	44.7	48.8	90.0	37.7	7.7	9.5	-
	ส.ค. 67 ^{1/}	49.0	54.4	80.1	41.5	9.9	9.8	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	47.4	52.8	80.5	40.7	9.6	9.9	-
	ก.ค. 68 ^{2/}	48.5	54.7	77.7	42.2	9.8	7.9	-

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2564 - 2568 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	พ.ค. 64 ^{1/}	57.3	61.9	93.5	-	-	-	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	57.9	61.9	99.8	-	-	-	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	59.5	62.2	100.2	50.7	6.8	8.7	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	62.7	68.8	97.8	55.6	9.9	9.9	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	59.4	63.8	95.8	52.5	8.6	5.8	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	51.47	56.96	81.39	44.64	7.56	6.11	-
	เม.ย. 67 ^{1/}	55.0	58.4	88.4	47.9	7.6	9.5	-
	ส.ค. 67 ^{1/}	58.6	63.0	90.2	49.8	9.8	9.8	-
	เม.ย. 68 ^{1/}	64.6	70.8	96.9	60.6	9.8	8.9	-
	ก.ค. 68 ^{2/}	54.7	58.8	83.5	45.5	9.7	7.9	-
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**		-

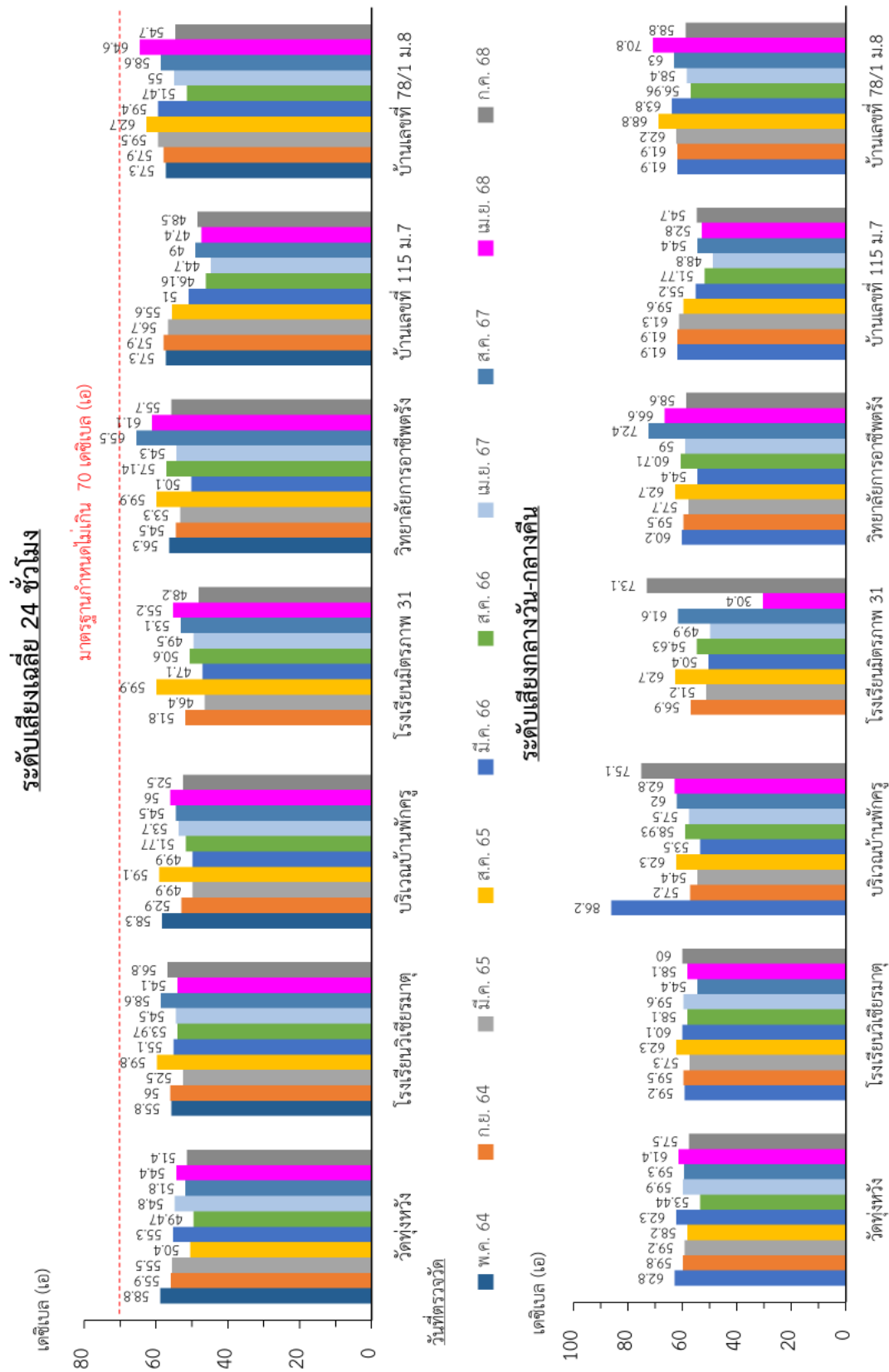
ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2567)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

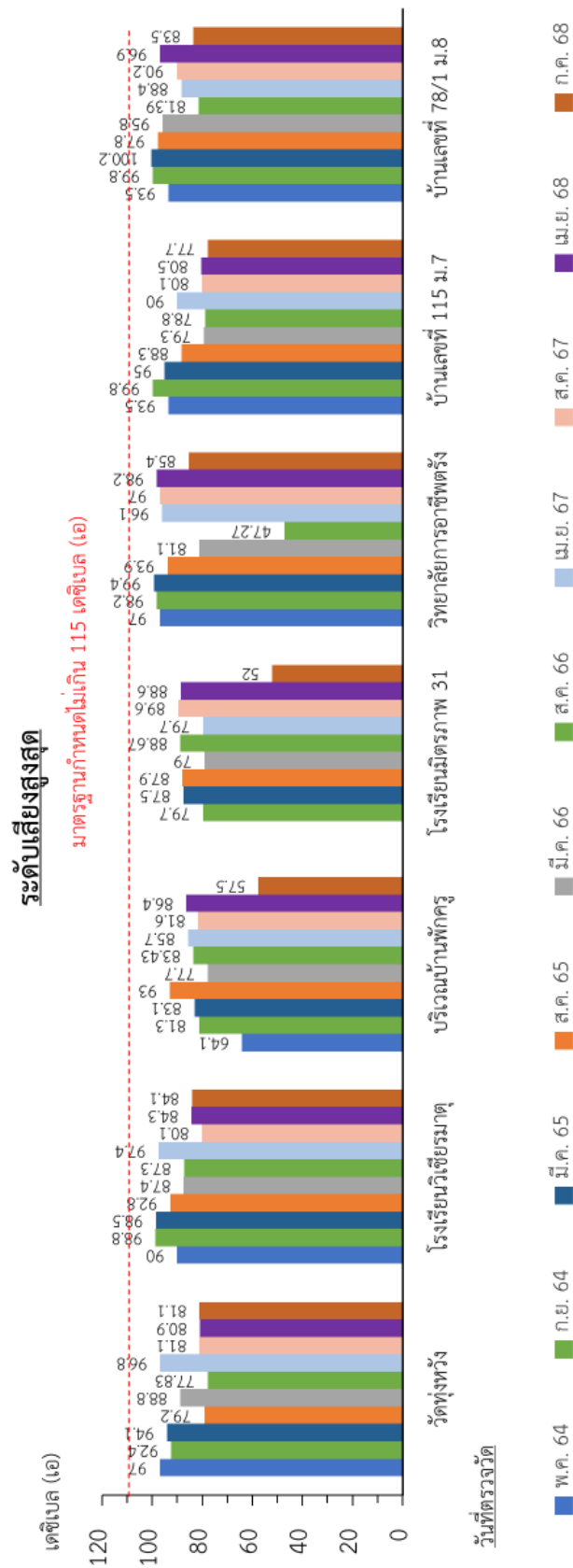
หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

** ค่ามาตรฐานประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 23 (พ.ศ. 2550) เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน

- หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด/ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรงในปี 2564 - 2568



รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรงในปี 2564 - 2568 (ต่อ)

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2564-2568

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองควนปลิง บริเวณเหนือพื้นที่ โครงการ	ก.ย. 64 ^{1/}	7.3	2.5	6.0	<1	<3	430	280
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.9	6.0	1.9	<1	4	540	240
	ส.ค. 65 ^{1/}	8.0	-	1.6	<1	18	920	540
	มี.ค. 66 ^{1/}	8.2	1.9	<1	3	1,600	920	8.2
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.0	-	1.5	8	<1	430	240
	เม.ย. 67 ^{1/}	8.1	-	2.7	7	<1	1,600	920
	ส.ค. 67 ^{1/}	7.8	-	2.4	6	<1	1,600	920
	เม.ย. 68 ^{1/}	7.8	-	1.8	7	<1	920	540
	ก.ค. 68 ^{2/}	8.0	-	4.0	<1	6	920	350
คลองควนปลิง บริเวณใต้พื้นที่ โครงการ	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	2.2	6.6	<1	6	210	140
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.2	6.6	2.0	<1	5	920	540
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.6	-	1.8	<1	14	1,600	920
	มี.ค. 66 ^{1/}	8.0	2.0	1.0	4	1,600	920	8
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.5	-	1.4	9	<1	540	430
	เม.ย. 67 ^{1/}	7.8	-	1.8	7	<1	280	180
	ส.ค. 67 ^{1/}	7.3	-	1.9	10	<1	920	430
	เม.ย. 68 ^{1/}	8.0	-	1.5	8	<1	540	350
	ก.ค. 68 ^{2/}	8.1	-	3.8	<1	5	920	350

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2564-2568 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองลำเลียงบริเวณ เหนือพื้นที่โครงการ	ก.ย. 64 ^{1/}	7.5	1.8	7.1	<1	31	350	220
	มี.ค. 65 ^{1/}	8.4	7.1	2.0	<1	3	920	540
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.9	-	2.0	<1	44	5,500	1,600
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.4	1.8	<1	8	920	540	7.4
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.4	-	1.6	140	<1	920	430
	เม.ย. 67 ^{1/}	8.0	-	1.3	3	<1	220	170
	ส.ค. 67 ^{1/}	7.5	-	1.4	7	<1	430	240
	เม.ย. 68 ^{1/}	8.1	-	1.1	49	<1	280	180
	ก.ค. 68 ^{2/}	7.9	-	1.2	<1	4	14	7.8
คลองลำเลียงบริเวณ ใต้พื้นที่โครงการ	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	2.1	6.8	<1	70	350	180
	มี.ค. 65 ^{1/}	8.0	6.8	1.7	<1	24	350	170
	ส.ค. 65 ^{1/}	8.0	-	1.8	<1	40	1600	920
	มี.ค. 66 ^{1/}	8.2	1.6	<1	3	1600	920	8.2
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.0	-	2.0	140	<1	1600	430
	เม.ย. 67 ^{1/}	8.5	-	1.7	<3	<1	920	430
	ส.ค. 67 ^{1/}	8.0	-	1.9	8	<1	920	430
	เม.ย. 68 ^{1/}	8.1	-	1.0	49	<1	220	130
	ก.ค. 68 ^{2/}	8.0	-	1.1	<1	5	7.8	4.5

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2564-2568 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิโคโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
จุดระบายน้ำออก จากโครงการบริเวณ รางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	3.1	5.6	<1	45	280	170
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.6	5.6	1.6	<1	25	210	110
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.6	-	1.4	<1	37	920	350
	มี.ค. 66 ^{1/}	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.0	-	1.9	12	<1	1,600	920
	เม.ย. 67 ^{1/}	7.8	-	1.8	21	<1	920	540
	ส.ค. 67 ^{1/}	7.8	-	1.8	37	<1	1,600	540
	เม.ย. 68 ^{1/}	6.6	-	1.4	12	<1	240	130
	ก.ค. 68 ^{2/}	6.8	-	1.9	<1	14	540	240
คลองท่านาว ด้าน ทิศเหนือพื้นที่ โครงการ	พ.ค. 64 ^{1/}	7.6	6.8	2.9	20	<1	1,600	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.2	1.8	7.6	<1	<3	280	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.8	6.8	1.9	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.8	8.1	1.3	<1	5	1600	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.9	7.0	1.6	<1	<3	540	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.6	6.2	1.8	190	<1	-	920
	เม.ย. 67 ^{1/}	7.6	5.7	1.7	14	<1	-	1,600
	ส.ค. 67 ^{1/}	7.8	7.0	1.8	9	<1	-	1,600
	เม.ย. 68 ^{1/}	7.2	7.1	1.6	28	<1	-	350
	ก.ค. 68 ^{2/}	8.3	1.8	7.0	<1	22	-	240
คลองท่านาว ด้าน ทิศใต้พื้นที่โครงการ	พ.ค. 64 ^{1/}	7.5	7.6	1.8	4	<1	280	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.3	1.9	7.5	<1	5	920	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.9	7.0	2.0	<1	3	920	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.8	8.2	1.2	<1	5	920	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	8.0	7.4	1.2	<1	<3	430	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.4	6.8	1.6	9	<1	-	540
	เม.ย. 67 ^{1/}	7.4	6.3	1.5	3	<1	-	540

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรังในปี 2564-2568 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์						
		ความเป็นกรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองท่านาว ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ (ต่อ)	ส.ค. 67 ^{1/}	7.8	7.5	1.7	4	<1	-	920
	เม.ย. 68 ^{1/}	8.0	7.0	1.8	7	<1	-	540
	ก.ค. 68 ^{2/}	7.8	1.6	7.2	<1	3	-	4.5
ห้วยใหญ่	พ.ค. 64 ^{1/}	7.5	7.0	2.0	392	<1	350	-
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.4	2.4	6.2	<1	396	1,600	-
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.9	6.7	1.8	<1	340	220	-
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.9	8.0	1.4	<1	131	1,600	-
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.8	6.0	2.0	<1	45	920	-
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.5	6.2	2.0	262	<1	-	1,600
	เม.ย. 67 ^{1/}	8.0	6.8	1.9	>100	<1	-	920
	ส.ค. 67 ^{1/}	7.7	6.8	1.9	32	<1	-	920
	เม.ย. 68 ^{1/}	8.1	8.7	1.4	24	<1	-	110
	ก.ค. 68 ^{2/}	7.6	1.5	7.4	<1	18	-	23
ค่ามาตรฐาน	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	๘'	๘'	๘'	๘'
	ประเภท 2	5-9	≥6.0	≧1.5	-	-	≧ 5,000	≧ 1,000
	ประเภท 3	5-9	≥4.0	≧2.0	-	-	≧ 20,000	≧ 4,000
	ประเภท 4	5-9	≥2.0	≧4.0	-	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2567)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท 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 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

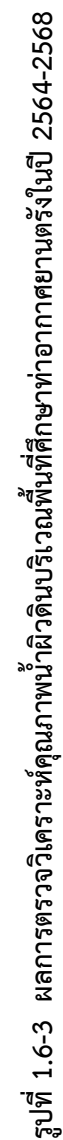
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตรกรรม

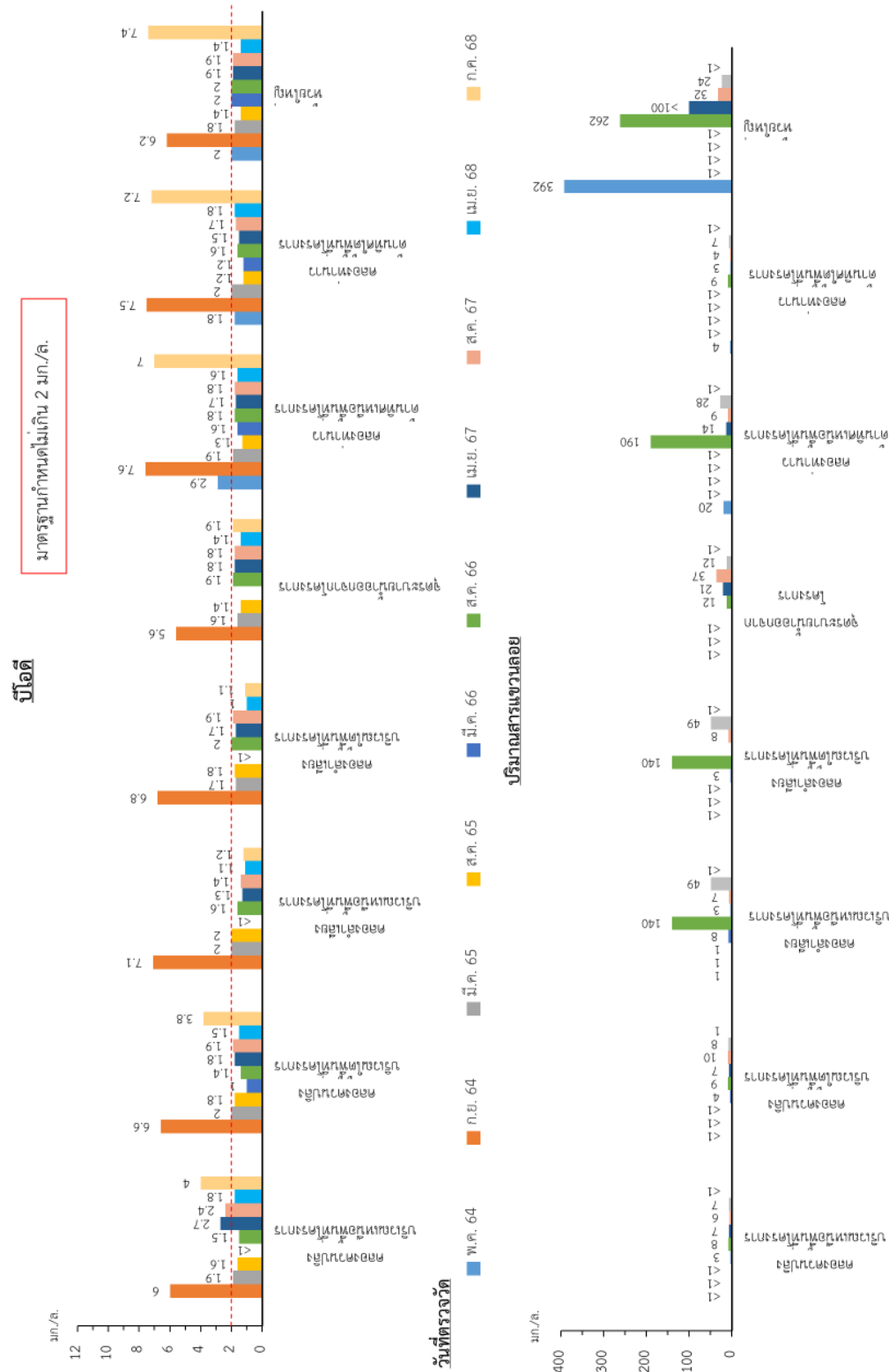
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

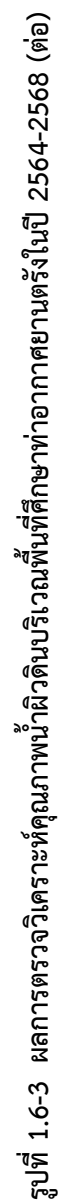
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน/ไม่ได้รับการตรวจวัด

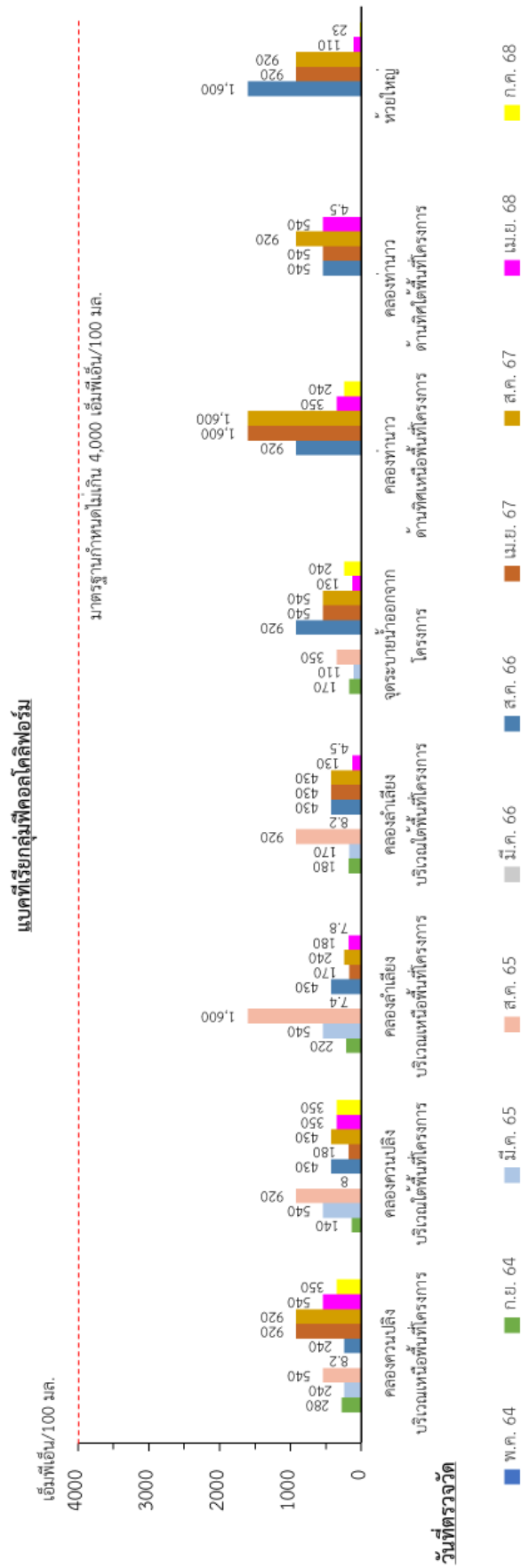
๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า ≧ หมายถึง มีค่าไม่เกิน





รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรงในปี 2564-2568 (ต่อ)





รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรงในปี 2564-2568 (ต่อ)

ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรงในปี 2564-2568

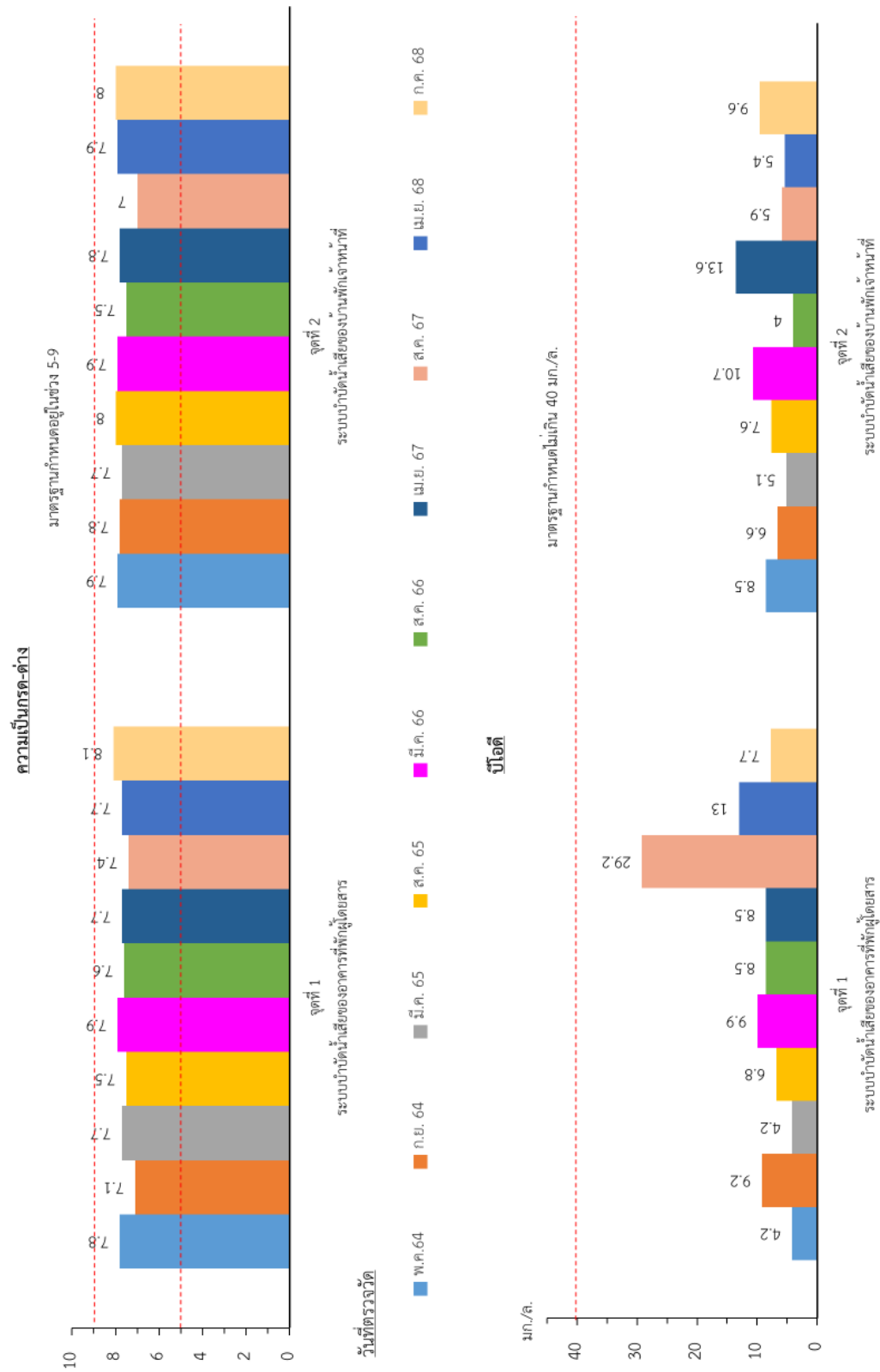
สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ อาคารที่พักผู้โดยสาร	พ.ค. 64 ^{1/}	7.8	4.2	6	<1
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.1	9.2	9	<1
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.7	4.2	15	<1
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.5	6.8	<5	<1
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.9	9.9	8	<1
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.6	8.5	16	<1
	เม.ย. 67 ^{1/}	7.7	8.5	10	<1
	ส.ค. 67 ^{1/}	7.4	29.2	229	<1
	เม.ย. 68 ^{1/}	7.7	13.0	25	<1
	ก.ค. 68 ^{2/}	8.1	7.7	16	<1
ระบบบำบัดน้ำเสีย ของ บ้านพักเจ้าหน้าที่	พ.ค. 64 ^{1/}	7.9	8.5	10	<1
	ก.ย. 64 ^{1/}	7.8	6.6	6	<1
	มี.ค. 65 ^{1/}	7.7	5.1	5	<1
	ส.ค. 65 ^{1/}	8.0	7.6	99	<1
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.9	10.7	80	<1
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.5	4.0	16	<1
	เม.ย. 67 ^{1/}	7.8	13.6	30	<1
	ส.ค. 67 ^{1/}	7.0	5.9	17	<1
	เม.ย. 68 ^{1/}	7.9	5.4	15	<1
	ก.ค. 68 ^{2/}	8.0	9.6	12	<1
มาตรฐานอาคารประเภท ค*		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2567)

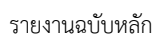
^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอพี-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2568)

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

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรงในปี 2564-2568



1.7 การติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยการสำรวจความคิดเห็น

กลุ่มกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่รอบท่าอากาศยานตรัง โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นครัวเรือนที่อยู่ในชุมชนที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 6 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านทุ่งหวัง ชุมชนบ้านโคกพลา ชุมชนบ้านหัวทางวัง 26 ชุมชนบ้านนาป้อ ชุมชนบ้านไชนุน ชุมชนบ้านหนองกก โดยทำการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามเป็นเครื่องมือประกอบการสัมภาษณ์ เพื่อให้ประชาชนบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานได้ร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะหรือข้อห่วงกังวลหรือข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยเข้าทำการสำรวจความคิดเห็นในวันพุธที่ 20 สิงหาคม 2568 ดังแสดงในรูปที่ 1.7.1-1 ถึงรูปที่ 1.7.1-2 มีผลการสำรวจความคิดเห็นต่อโครงการ ดังนี้

1.7.1 ผลการสำรวจความคิดเห็นครัวเรือน

จากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 31 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

(1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเพศหญิง ร้อยละ 71.0 เพศชาย ร้อยละ 29.0 อายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 32.3 รองลงมาอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 22.6 อายุ 41-50 ปี ร้อยละ 19.4 อายุ 31-40 ปี ร้อยละ 16.1 และอายุ 20-30 ปี ร้อยละ 9.7 นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 77.4 และนับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 22.6 มีสถานภาพในครัวเรือนเป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 51.6 รองลงมาคู่สมรส ร้อยละ 22.6 บุตร/เขย/สะใภ้ ร้อยละ 16.1 และพ่อ/แม่/น้อง/ญาติ/ผู้อยู่อาศัย ร้อยละ 9.7 โดยจบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 32.3 รองลงมาจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 29.0 ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 22.6 ระดับอนุปริญญา/ปวส. ร้อยละ 13.0 และจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 3.2 สถานภาพส่วนใหญ่สมรส ร้อยละ 74.2 และโสด ร้อยละ 25.8 ภูมิลำเนาเป็นคนท้องถิ่นอยู่อาศัยที่นี้มาตั้งแต่เกิด ร้อยละ 90.3 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 9.7

(2) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการสำรวจ พบว่า ในครัวเรือนมีสมาชิกเฉลี่ย 4-6 คน/ครัวเรือน ร้อยละ 61.3 และสมาชิกเฉลี่ย 1-3 คน/ครัวเรือน ร้อยละ 38.7 ด้านการประกอบอาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่าประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 48.5 รองลงมาประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 22.6 พนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 9.7 รับข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ รับจ้างทั่วไป และอาชีพอื่น ๆ ร้อยละ 6.4 เท่ากัน มีรายได้เพียงพอและเหลือเก็บ ร้อยละ 96.8 และเพียงพอแต่ไม่เหลือเก็บ ร้อยละ 3.2

(3) ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค พบว่า ใช้น้ำประปาในการอุปโภคทั้งหมด ร้อยละ 100.0 และซื้อน้ำดื่มบรรจุขวด/ถังในการบริโภคทั้งหมด โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ร้อยละ 96.8 ระบุว่าน้ำอุปโภคและบริโภคมีความเพียงพอ และ ร้อยละ 3.2 ระบุว่าน้ำอุปโภคไม่มีความเพียงพอ ด้านการระบายน้ำเสียของครัวเรือนระบายลงรางสาธารณะ ร้อยละ 96.8 และปล่อยทิ้งลงพื้นดิน ร้อยละ 3.2 ด้านการกำจัดขยะของครัวเรือนจะนำขยะใส่ถังรอรถขยะของหน่วยงานท้องถิ่นเข้ามาจัดเก็บ ร้อยละ 100.0

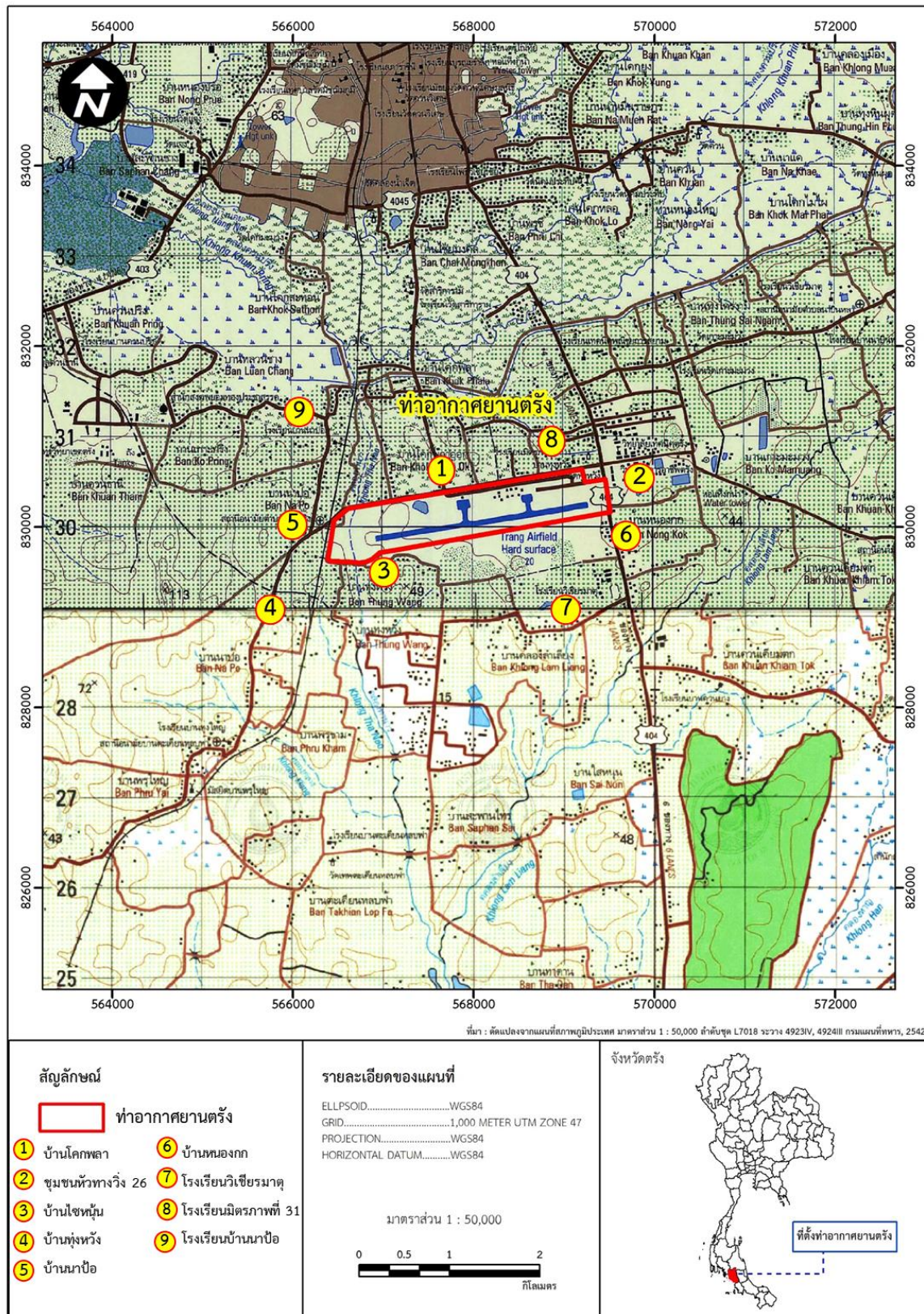
ด้านสาธารณสุข พบว่า ในรอบปีที่ผ่านมาสมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาด้านการเจ็บป่วย ร้อยละ 90.3 และมีปัญหาด้านการเจ็บป่วย ร้อยละ 9.7 เคยเจ็บป่วยด้วยโรคผิวหนัง/โรคภูมิแพ้ ด้านการให้บริการสถานพยาบาลของครัวเรือนใช้บริการที่โรงพยาบาลของรัฐ ร้อยละ 91.2 และคลินิก ร้อยละ 8.8 ในภาพรวมด้านการให้บริการทั้งหมดรู้สึกว่าการให้บริการเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 100.0 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 1.7.1-1

(4) ข้อมูลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ในชุมชนพบด้านเสียงดังรบกวนมากที่สุด ร้อยละ 58.1 เกิดจากท่าอากาศยาน ในขณะที่เครื่องบินผ่าน ร้อยละ 63.2 และการสัญจรของยานพาหนะ ร้อยละ 38.89 และด้านฝุ่นละออง ร้อยละ 19.4 ซึ่งสาเหตุเกิดจากการสัญจรของยานพาหนะ ร้อยละ 100.00 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7.1-2

(5) ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาท่าอากาศยาน

จากการสัมภาษณ์ข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 100.0 ไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ส่วนข้อห่วงกังวลเรื่องผลกระทบด้านเสียงทั้งหมด ร้อยละ 100.0 ไม่มีข้อห่วงกังวลเนื่องจากท่าอากาศยานมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมรองรับ สำหรับด้านความพึงพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ร้อยละ 87.1 พอใจ และร้อยละ 13.0 เฉยๆ/ไม่มีความคิดเห็น/ไม่ตอบ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7.1-3



ที่มา : กรมแผนที่ทหาร (2543) และการสำรวจภาคสนาม (2568)

รูปที่ 1.7.1-1 ตำแหน่งชุมชนที่ทำการสำรวจแบบสอบถามบริเวณท่าอากาศยานตรัง



ชุมชนบ้านทุ่งหวัง



ชุมชนบ้านโคกปลา



ชุมชนหัวทางวัง 26



ชุมชนบ้านนาป้อ



ชุมชนบ้านไชนูน



ชุมชนบ้านหนองกก

รูปที่ 1.7.1-2 ประมวลภาพการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมและ
ความคิดเห็นต่อโครงการบริเวณทำอากาศยานตรง

ตารางที่ 1.7.1-1 ผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

รายการ		ท่าอากาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		31	
ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปผู้ให้สัมภาษณ์			
1.1 เพศ			
(1) ชาย		9	29.0
(2) หญิง		22	71.0
รวม		31	100.0
1.2 อายุ (ปี)			
20-30 ปี		3	9.7
31-40 ปี		5	16.1
41-50 ปี		6	19.4
51-60 ปี		7	22.6
ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป		10	32.3
รวม		31	100.0
1.3 การนับถือศาสนา			
(1) พุทธ		24	77.4
(2) อิสลาม		7	22.6
รวม		31	100.0
1.4 สถานภาพในครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์			
(1) หัวหน้าครัวเรือน		16	51.6
(2) คู่สมรส		7	22.6
(3) บุตร/เขย/สะใภ้		5	16.1
(4) พ่อ/แม่/น้อง/ญาติ/ผู้อาศัย		3	9.7
รวม		31	100.0
1.5 ระดับการศึกษา			
(1) ประถมศึกษา		10	32.3
(2) มัธยมศึกษาตอนต้น		1	3.2
(3) มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.		9	29.0
(4) อนุปริญญา/ปวส.		4	13.0
(5) ปริญญาตรี		7	22.6
รวม		31	100.0
1.6 สถานภาพสมรส			
(1) โสด		8	25.8
(2) สมรส		23	74.2
รวม		31	100.0
1.7 ภูมิลำเนา			
(1) อยู่ที่นี่มาแต่เกิด		28	90.3
(2) ย้ายมาจากที่อื่น		3	9.7
รวม		31	100.0

ตารางที่ 1.7.1-1 ผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ท่าอากาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	31	
ส่วนที่ 2 : ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม		
2.1 สมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย มีจำนวน.... คน (รวมผู้ให้สัมภาษณ์)		
(1) 1-3 คน	12	38.7
(2) 4-6 คน	19	61.3
รวม	31	100.0
2.2 อาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์		
(1) ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2	6.4
(2) พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	3	9.7
(3) ค้าขาย	15	48.5
(4) รับจ้างทั่วไป	2	6.4
(5) ประกอบธุรกิจส่วนตัว	7	22.6
(6) อื่น ๆ	2	6.4
รวม	31	100.0
2.3 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอต่อรายจ่ายหรือไม่		
(1) เพียงพอและเหลือเก็บ	30	96.8
(2) เพียงพอแต่ไม่เหลือเก็บ	1	3.2
รวม	31	100.0
ส่วนที่ 3 : ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม		
3.1 แหล่งน้ำอุปโภคเพียงพอหรือไม่ (น้ำใช้)		
(1) เพียงพอ	31	100.0
รวม	31	100.0
3.2 แหล่งน้ำที่ใช้ในการอุปโภค (น้ำใช้)		
(1) น้ำประปาจากประปาภูมิภาค/ประปาหมู่บ้าน	31	100.0
รวม	31	100.0
3.3 แหล่งน้ำบริโภคเพียงพอหรือไม่ (น้ำดื่ม,ประกอบอาหาร)		
(1) เพียงพอ	30	96.8
(2) ไม่เพียงพอ	1	3.2
รวม	31	100.0
3.4 แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม,ประกอบอาหาร)		
(1) ชื่อน้ำบรรจุขวด/ถัง	31	100
รวม	31	100.0
3.5 ครัวเรือนของท่านมีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสียอย่างไร		
(1) ปล่อยทิ้งลงพื้นดิน	1	3.2
(2) ระบายลงลำรางสาธารณะ	30	96.8
รวม	31	100.0

ตารางที่ 1.7.1-1 ผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรง (ต่อ)

รายการ	ทำอากาศยานตรง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	31	
3.6 ครวเรือนของท่านมีการกำจัดขยะ อย่างไร		
(1) ใส่ถังรอรถขยะของหน่วยงานท้องถิ่นจัดเก็บ	31	100.0
รวม	31	100.0
3.7 ในรอบปีที่ผ่านมาคนในครัวเรือน มีการเจ็บป่วย หรือไม่		
(1) ไม่เจ็บป่วย	28	90.3
(2) เจ็บป่วย ด้วยโรค	3	9.7
รวม	31	100.0
3.8 เจ็บป่วย ด้วยโรค (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1) โรคผิวหนังและภูมิแพ้	3	100.0
รวม	3	100.0
3.9 เมื่อเจ็บป่วยท่านและคนในครัวเรือนเข้ารับการรักษาหรือ ใช้บริการสถานพยาบาลที่ใด (ตอบมากกว่า 1 ข้อ)		
(1) โรงพยาบาลของรัฐ	31	91.2
(2) คลินิก	3	8.8
รวม	34	100.0
3.10 ท่านคิดว่าการให้บริการสาธารณสุข/สถานพยาบาลในพื้นที่ขณะนี้เพียงพอ หรือไม่		
(1) เพียงพอ	31	100.0
รวม	31	100.0

ตารางที่ 1.7.1-2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง

ผลกระทบ/ปัญหา	ไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ (ราย)	ได้รับผลกระทบ ร้อยละ (ราย)	ระดับผลกระทบ ร้อยละ (ราย)			สาเหตุร้อยละ (ราย)		
			น้อย	ปานกลาง	มาก	การสัญจรของยานพาหนะ	ทำอากาศยานฯ	ปริมาณน้ำฝน
1. ฝุ่นละออง	80.7 (25 ราย)	19.4 (6 ราย)	16.7 (1 ราย)	83.3 (5 ราย)	0.0	100.0 (6 ราย)	0.0	0.0
2. เสียงดังรบกวน	41.9 (13 ราย)	58.1 (18 ราย)	16.7 (3 ราย)	83.3 (15 ราย)	0.0	38.89 (7 ราย)	63.2 (12 ราย)	0.0
3. ความสั่นสะเทือน	100.0 (31 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4. น้ำท่วมขัง	100.0 (31 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5. น้ำเน่าเสีย	100.0 (31 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6. สภาพการจราจรติดขัด	100.0 (31 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7. ถนนชำรุด	100.0 (31 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8. อุบัติเหตุจากการคมนาคม	100.0 (31 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9. ความปลอดภัยเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สิน	100.0 (31 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10. ขยะมูลฝอย	100.0 (31 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ตารางที่ 1.7.1-3 ผลการสำรวจข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง

รายการ	ท่าอากาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	31	
ส่วนที่ 4 : ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาท่าอากาศยาน		
4.1 ท่านมีความรู้สึกห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่ (1) ไม่วิตกกังวล	31	100.0
รวม	31	100.0
4.2 ท่านมีความรู้สึกห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียงหรือไม่ (1) ไม่วิตกกังวล	31	100.0
รวม	31	100.0
4.3 ท่านพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตหรือไม่ (1) พอใจ (2) เฉยๆ/ไม่มีความคิดเห็น/ไม่ตอบ	27 4	87.1 12.9
รวม	31	100.0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม วันที่ 20 สิงหาคม 2568

1.8 การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

การการศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ตามขอบเขตข้อกำหนดสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2568 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.8.1 วิธีการศึกษา

(1) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษาวเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น เพื่อจำแนกสภาพพื้นที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร แหล่งหลบภัย ของนกในบริเวณท่าอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลจากรายงาน เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

(2) วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ภายในท่าอากาศยาน และพื้นที่เขตปฏิบัติการการบิน และมีรายละเอียด วิธีการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

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

สำรวจโดยตรง เป็นการสำรวจภาคสนาม (field survey) ทั้งสองพื้นที่ในช่วงเวลากลางวันโดยใช้กล้องส่องทางไกลชนิดสองตา และกล้องถ่ายภาพกำลังขยายสูงค้นหาสัตว์ป่าบริเวณสองข้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด และองค์ประกอบอื่นๆ ในบริเวณพื้นที่เขตปฏิบัติการการบิน (William, 2006) รวมทั้งการเดินสำรวจครอบคลุมสภาพนิเวศทุกลักษณะ

ของพื้นที่ท่าอากาศยาน ได้แก่บริเวณลานจอดรถ อาคารผู้โดยสาร บ้านพักเจ้าหน้าที่ และพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาอื่นๆ (นอกเขตปฏิบัติการทางการบิน) พร้อมทั้งบันทึกชนิดและความถี่ของการพบชนิดนก และสัตว์ที่พบเห็นตัว หรือจากร่องรอยต่างๆ ที่สามารถระบุชนิดสัตว์ได้ อาทิ รอยตีน กองมูล คราบ ขน ไข่ รัง รู/โพรง ซาก ร่องรอยการทำรังหรือการทำเครื่องหมาย และจากเสียงร้อง นอกจากนี้ยังได้สำรวจสัตว์ป่าช่วงเวลากลางคืน ในช่วงเวลาพลบค่ำ และในช่วงเช้ามืด โดยการเดินสำรวจและใช้ไฟฉายส่องหาตามพื้นที่ที่คาดว่าจะจะเป็นแหล่งที่สัตว์ป่าจะออกหากินเวลากลางคืน (nocturnal species) เป็นต้น อุปกรณ์ที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ประกอบด้วย

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

ส่วนการสำรวจโดยอ้อม ด้วยการสอบถามเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานโดยเฉพาะผู้ดูแลท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ดับเพลิงที่มีความคุ้นเคยต่อการพบเห็น และขับไล่ และสัตว์อื่น ซึ่งใช้เป็นข้อมูลเสริมของชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการสำรวจโดยตรง

1.8.2 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 จันทร์ทิพย์ (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) เป็นชนิดสัตว์ป่าที่คุ้มครองไว้ให้มีจำนวนลดน้อยลง

สัตว์ป่าควบคุม (controlled species) คือสัตว์ป่าที่ได้รับการคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยการค้า ระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต้องมีมาตรการควบคุมที่เหมาะสม

สัตว์ป่าอันตราย (dangerous species) คือสัตว์ป่าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายหรือเป็นพิษต่อมนุษย์ หรือ สัตว์ป่าอื่น หรือมีผลคุกคามให้สัตว์ป่า พืชป่า สิ่งแวดล้อม หรือระบบนิเวศ เปลี่ยนแปลงเสียหาย อย่างรวดเร็ว หรือเป็นพาหะนำโรคหรือแมลงศัตรูพืช

สำหรับสัตว์ป่าชนิดอื่นๆ ที่อยู่นอกเกณฑ์นี้เป็นสัตว์ป่าไม่ได้รับการคุ้มครอง (Non-protected animal) ซึ่งเป็นชนิดสัตว์ป่าที่เพาะเลี้ยงในเชิงพาณิชย์ หรือเป็นสัตว์ป่าที่ยังมีประชากรมากในสภาพธรรมชาติ หรือเป็นสัตว์ป่าที่ก่อความเสียหายต่อเศรษฐกิจ

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

- ใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง (Critically endangered, Cr) หมายถึงสัตว์ป่าสัตว์ป่าที่มีความเสี่ยงสูงต่อการสูญพันธุ์จากพื้นที่ธรรมชาติในขณะนี้

- ใกล้สูญพันธุ์ (Endangered, En) หมายถึงสัตว์ป่าสัตว์ป่าที่กำลังอยู่ในภาวะอันตรายที่ใกล้จะสูญพันธุ์ไปจากโลก หรือสูญพันธุ์ไปจากแหล่งที่มีการกระจายพันธุ์อยู่ ถ้าปัจจัยต่างๆที่เป็นสาเหตุให้เกิดการสูญพันธุ์ยังดำเนินต่อไป

- มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable, Vu) สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

- ใกล้ถูกคุกคาม (Near threatened, Nt) หมายถึงสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มอาจถูกคุกคามในอนาคตอันใกล้ เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ยังไม่มีผลกระทบมาก

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

- นกประจำถิ่น (Resident) เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่น หรือพื้นที่ศึกษาตลอดทั้งปี
- นกอพยพในช่วงฤดูหนาว (Winter visitor) เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาวซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นภายในประเทศ บางชนิดย้ายถิ่นเพื่อเข้ามาหากินจากต่างประเทศในช่วงฤดูหนาวราวเดือนกันยายนถึงตุลาคม และในราวเดือนเมษายน-พฤษภาคม
- นกอพยพผ่าน (Passage migrant) เป็นนกกลุ่มเดียวกันกับนกอพยพซึ่งมีการย้ายถิ่นในช่วงฤดูหนาวของทุกปีแต่หยุดแวะพักหาอาหารในประเทศไทยเพียงช่วงระยะเวลาในช่วงสั้นๆ
- นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่ (Breeding visitor) เป็นชนิดนกที่อพยพโยกย้ายถิ่นเพื่อผสมพันธุ์สร้างรังวางไข่ในช่วงฤดูร้อนถึงฤดูฝน หรือปลายฤดูฝนต่อต้นฤดูหนาว

(4) ประเมินชนิดของนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

- 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 1.8.2-1)

ตารางที่ 1.8.2-1 แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออากาศยาน

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

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

^{2/} โอกาส ขอบเขต, 2543

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

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

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

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

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

○ **ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (Moderate medium)** ขนาดความยาว 31-45 เซนติเมตร 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) นกกระตีดตะโพกขาว (*Lonchura striata*; White-rumped Munia) นกกระตีดขี้หมู (*Lonchura punctulata*; Scaly-breasted Munia)

ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง (ตารางที่ 1.8.2-2)

ตารางที่ 1.8.2-2 ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง

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

จากการตารางอธิบายได้ว่า นกกระเต็นน้อยที่พบจากการสำรวจมีประชากรน้อย และจากการวิเคราะห์พบว่ามีปริมาณความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการขนอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่นกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรืออาจไม่เกิดความเสียหายเลย จึงสรุปได้ว่านกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสาขาวจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่าอยู่ในระดับต่ำมีโอกาสในการขนน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมากก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

1.8.3 ผลการศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

การศึกษาสำรวจนก และสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง ได้ดำเนินการในช่วงเดือนกันยายน 2568 ซึ่งเป็นการศึกษาสำรวจในช่วงฤดูฝน อย่างไรก็ตามในการศึกษาสำรวจได้ดำเนินการสัมภาษณ์หรือสอบถามเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของท่าอากาศยานตรังตามวิธีการศึกษาในข้างต้น เพื่อให้ได้ข้อมูลทางด้านนก และสัตว์ป่าครอบคลุมทุกช่วงฤดูกาลให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

(1) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานตรัง

พื้นที่บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เนื่องจากสภาพพื้นที่ของท่าอากาศยานตรังโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ดอน และมีขนาดพื้นที่ไม่กว้างมาก รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นท่าอากาศยานเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติที่เป็นป่าละเมาะ สวนปาล์มและสวนยางพารา และปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงในบริเวณทางวิ่งทางขับ ลานจอด และอื่น ๆ ทำให้พรรณไม้ต่าง ๆ ถูกแผ้วถางลงเพื่อการก่อสร้าง และความปลอดภัยในการบิน

สำหรับในบริเวณพื้นที่เขตการบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งทั้งสองข้างในระยะ 50 เมตร เป็นพื้นที่ปลูกหญ้าเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง ได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดออกไปจากพื้นที่ปลูกหญ้าข้างทางวิ่ง และในปัจจุบันได้การพัฒนาบริเวณสองข้างทางวิ่ง ลานจอด จนทำให้พืชพรรณไม้ต่าง ๆ หลงเหลืออยู่น้อยมาก เว้นแต่ทางด้านปลายทางวิ่ง 08 และแนวรั้วทางด้านทิศใต้ยังเป็นพื้นที่ที่รกร้างมีพรรณไม้ยืนต้น ไม้พุ่มเจริญเติบโตอยู่บ้างแต่ไม่มากนัก

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานตรังทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ และเขตพื้นที่การบิน พบ 58 ชนิด พืชพรรณที่สำรวจพบ ไมยรันต้น ได้แก่ มะเดื่อปล้อง (*Ficus hispida* Linn. f.) ก้างปลา (*Bridelia affinis* Craib) เปล้าใหญ่ (*Croton oblongifolius* Roxb.) ทุ้งฟ้า (*Alstonia macrophylla* Wall.) และมะม่วงหิมพานต์ (*Anacardium occidentale* Linn.) เป็นต้น บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชในวงศ์หญ้า ได้แก่ หญ้าคอมมิวนิสต์ (*Pennisetum polystachyon* Schumach.) หญ้าชันกาด (*Panicum repens* Linn.) และหญ้าคา (*Imperata cylindrica* Beauv.) เป็นต้น นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ ตามรอบ ๆ อาคารสำนักงาน บ้านพักเจ้าหน้าที่ ได้แก่ ศรีตรัง (*Jacaranda filicifolia* D. Don) ลั่นทม หรือลีลาวดี (*Plumeria acutifolia* Poir.) คูณ (*Cassia fistula* Linn.) อินทนิลน้ำ (*Lagerstroemia speciosa* Pers.) หมากเขียว (*Ptychosperma macarthurii* Nichols.) ประดู่บ้าน (*Pterocarpus indicus* Willd.) และดินเป็ด หรือพญาสัตบรรณ (*Alstonia scholaris* R. Br.) เป็นต้น

(2) ความหลากหลายของนก และสัตว์บริเวณท่าอากาศยานตรัง

จากการศึกษาสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง และพื้นที่ศึกษา 5 กิโลเมตร พบสัตว์ป่าอย่างน้อย 56 ชนิด ประกอบด้วย นก (birds) 39 ชนิด (species) ใน 35 สกุล (genus) 27 วงศ์ (family) 9 อันดับ (order) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) 4 ชนิด ใน 4 สกุล 3 วงศ์ 2 อันดับ สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) 8 ชนิด ใน 8 สกุล 4 วงศ์ 2 อันดับ และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) 5 ชนิด ใน 5 สกุล 4 วงศ์ 1 อันดับ ในจำนวนนี้เป็นชนิดของสัตว์ป่าที่พบเห็นได้ทางตรงจำนวน 54 ชนิด และได้รับข้อมูลจากการสอบถามเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน และประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา จำนวน 2 ชนิด สรุปในตารางที่ 1.8.3-1

ตารางที่ 1.8.3-1 จำนวนชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น จำแนกตามสกุล วงศ์ และ อันดับที่สำรวจพบทั้งทางตรงและทางอ้อม

ชนิดสัตว์ป่า	จำนวน			
	อันดับ	วงศ์	สกุล	ชนิด
นก (birds)	9	26	35	39
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal)	2	3	4	4
สัตว์เลื้อยคลาน (reptile)	2	4	8	8
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian)	1	4	5	5
รวม	14	37	52	56

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (กันยายน, 2568)

(3) ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์บริเวณท่าอากาศยานตรัง

สำหรับบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานตรังกล่าวได้ว่ามีสัตว์ป่าอาศัยและหากินค่อนข้างน้อย เนื่องจากโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งของท่าอากาศยานเต็มพื้นที่ และมีการควบคุมในเรื่องความปลอดภัยต่อการบิน จึงอาจทำให้สัตว์บางชนิดได้อาศัย และหากินอยู่ได้อย่างปลอดภัยตามพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา นอกเหนือจากพื้นที่ทำการบิน จากการวิเคราะห์ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์อื่นๆ สรุปได้ดังตารางที่ 1.8.3-2 ได้แก่

ตารางที่ 1.8.3-2 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละชั้นที่พบในพื้นที่ท่าอากาศยานตรังตามระดับความชุกชุม

ชนิดสัตว์ป่า	จำนวนชนิด			รวมทั้งสิ้น (ชนิด)
	ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย	
นก (birds)	20	10	9	39
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal)	3	1	0	4
สัตว์เลื้อยคลาน (reptile)	3	0	5	8
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian)	2	2	1	5
รวม	28	13	15	56

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (กันยายน, 2568)

(3.1) นก (birds) จำนวน 39 ชนิด นกส่วนใหญ่เป็นนกที่พบได้ทั่วไปโดยเฉพาะชนิดนกที่หากินแมลง เมล็ดหญ้า ตามพื้นที่เปิดโล่ง นกที่อาศัยและหากินอยู่เฉพาะแต่ภายใต้เรือนยอดของต้นไม้มีเพียงไม่กี่ชนิด จากการวิเคราะห์ความชุกชุมของนกที่พบเห็นในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง พบว่า มีนก 20 ชนิด ที่มีปริมาณความชุกชุมมาก พบเห็นได้บ่อยครั้งจากการสำรวจ ตัวอย่างเช่น นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*) นกกระแตแต้แว้ด (*Vanellus indicus*) นกเค้าดินทุ่ง (*Anthus richardi*) และนกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) เป็นต้น นกที่มีระดับความชุกชุมปานกลาง 10 ชนิด ตัวอย่างเช่น นกยางโทนน้อย (*Mesophoxys intermedia*) นกยางกรอกพันธุ์จีน (*Ardeola bacchus*) นกกวก (*Amauornis phoenicurus*) และนกกาเหว่า (*Eudynamis scolopacea*) เป็นต้น และนกที่มีระดับความชุกชุมน้อยจำนวน 9 ชนิด ตัวอย่างเช่น นกยางเปีย (*Egretta garzetta*) นกกระเต็นออกขาว (*Halcyon smymensis*) นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ (*Dicrurus paradiseus*) และนกอีเสือสีน้ำตาล (*Lanius cristatus*) เป็นต้น

(3.2) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานตรังนั้น จากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่า มีสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่มีปริมาณความชุกชุมมาก 3 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysoni*) หนูหริ่งบ้าน (*Mus musculus*) และหนูท้องขาว (*Rattus rattus*) และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่เหลือ 1 ชนิดมีความชุกชุมปานกลาง ได้แก่ กระแตใต้ (*Tupaia giles*)

(3.3) สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) จำนวน 8 ชนิด จากการสำรวจ พบว่า มีกลุ่มของสัตว์เลื้อยคลานชนิดที่มีปริมาณความชุกชุมมาก 3 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) และจิ้งเหลนบ้าน (*Mabuya multifasciata*) และสัตว์เลื้อยคลานที่เหลือ 5 ชนิดมีระดับความชุกชุมน้อย คือ ตุ๊กแกบ้าน (*Gekko gecko*) งูสิงบ้าน (*Ptyas korros*) งูสาม่านพระอินทร์ (*Dendrelaphis pictus*) งูเขียวพระอินทร์ (*Chrysopelea ornata*) และงูปีแก้วลายแต้ม (*Oligodon fasciolatus*)

(3.4) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) จำนวน 5 ชนิด สัตว์ป่าในชั้นนี้จากการสำรวจในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานตรัง กล่าวได้ว่าพบเห็นได้น้อยทั้งจำนวนชนิด และจำนวนประชากร ที่พบเห็นทั้งหมดอาศัยอยู่ตามบริเวณอาคารสำนักงาน อาคารผู้โดยสาร บ้านพักเจ้าหน้าที่ ลานจอด และบริเวณแหล่งน้ำ ซึ่งในจำนวน 5 ชนิดนี้เป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีระดับความชุกชุมมาก 2 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*) และ อึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) เป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีระดับความชุกชุมปานกลาง 2 ชนิด ได้แก่ กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) และปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) และที่เหลือ 1 ชนิดมีระดับความชุกชุมน้อย ได้แก่ เขียดจิก (*Hylarana erythraea*)

(4) สถานภาพของนก และสัตว์บริเวณท่าอากาศยานตรัง

สถานภาพของสัตว์ป่าที่ปรึกษาได้จำแนกสถานภาพของสัตว์ป่าที่พบจากการสำรวจออกเป็น 2 สถานภาพ คือ สถานภาพตามกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 และสถานภาพทางด้านอนุรักษ์โดยพิจารณาจากระดับการลดลงของจำนวนประชากรเนื่องจากการถูกคุกคาม โดยใช้เกณฑ์ในการพิจารณาของ สำนักงานนโยบายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2564 ดังนี้

(4.1) นก (birds) ไม่พบว่ามีนกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน โดยส่วนใหญ่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง 34 ชนิด ตัวอย่างเช่น นกตะขาบทุ่ง (*Coracias benghalensis*) นกแซงแซวหางปลา (*Dicrurus macrocerus*) นกปรอดสวน (*Pycnonotus blanfordi*) และนกแอ่นพง (*Artamus fuscus*) เป็นต้น และไม่พบว่ามีนกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามและใกล้ถูกคุกคาม

(4.2) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) ไม่พบว่ามีสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมชนิดใดถูกจัดให้มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนรวมทั้งชนิดที่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง และนอกจากนี้ไม่พบว่ามีสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมชนิดใดที่อยู่ในสภาพที่ถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคาม

(4.3) สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) ไม่พบว่ามีสัตว์เลื้อยคลานชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน แต่มี 2 ชนิดที่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) และงูสิงบ้าน (*Ptyas korros*) เป็นต้น และไม่พบว่ามีสัตว์เลื้อยคลานชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคาม

(4.4) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) ไม่พบว่ามีสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน และสัตว์ป่าคุ้มครอง และไม่พบว่ามีสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคาม

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

ตารางที่ 1.8.3-3 จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพปัจจุบันตามกฎหมาย

ชนิดสัตว์ป่า	จำนวนชนิด					รวมทั้งสิ้น (ชนิด)
	Re	Pr	Np	Cn	Da	
นก (birds)	0	34	5	0	0	39
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal)	0	0	4	0	0	4
สัตว์เลื้อยคลาน (reptile)	0	2	6	0	0	8
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian)	0	0	5	0	0	5
รวม	0	36	20	0	0	56

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (กันยายน, 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 สัตว์ป่าที่ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต้องมีมาตรการควบคุมที่เหมาะสม

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

ตารางที่ 1.8.3-4 จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพการอนุรักษ์

ชนิดสัตว์ป่า	จำนวนชนิด				รวมทั้งสิ้น (ชนิด)
	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 (กันยายน, 2568)

หมายเหตุ : Vu : Vulnerable species สัตว์ป่าเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์

En : Endangered species สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

Cr : Critical Endangered species สัตว์ใกล้ต่อการสูญพันธุ์อย่างยิ่ง

Nt : Near threatened species สัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม

(5) การกระจายพันธุ์ และการอพยพย้ายถิ่นของนก

จำนวนนกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 39 ชนิด สามารถจำแนกการกระจายพันธุ์รวมทั้งการอพยพย้ายถิ่นของนกได้เป็น 3 กลุ่มด้วยกัน ประกอบด้วย

(5.1) นกประจำถิ่น (Resident) เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่น หรือพื้นที่ศึกษาตลอดทั้งปี อย่างน้อย 34 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตาล (*Cypsiurus balasienis*) นกกระเจี๊ยบธรรมดา (*Orthotomus sutorius*) นกอีแพรดแถบอกดำ (*Rhipidura javanica*) และนกกระดัดตะโพกขาว (*Lonchura striata*) เป็นต้น

(5.2) นกอพยพในช่วงฤดูหนาว (Winter visitor) เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาวซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นภายในประเทศ บางชนิดย้ายถิ่นเพื่อเข้ามาหากินจากต่างประเทศ นกอพยพในช่วงฤดูหนาวมี 7 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยส่วนใหญ่เป็นนกในกลุ่มนกน้ำ (Waterfowl) ได้แก่ นกยางเปีย (*Egretta garzetta*) นกยางโทนน้อย (*Mesophoyx intermedia*) นกยางควาย (*Bubulcus ibis*) และนกยางกรอกพันธุ์จีน (*Ardeola bacchus*) เป็นต้น

(6) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินท่าอากาศยานตรง

จากการสำรวจภาคสนามในช่วงเดือนกันยายน 2568 ได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินมีจำนวน 4 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

(6.1) โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความซุกซมของนก กรณีที่นกมีความซุกซมมาก โอกาสในการชนนกก็จะสูง มีความซุกซมปานกลาง โอกาสในการชนนกก็อยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก กล่าวคือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลอยบ้างน้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการบินชน โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกในระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.8.3-5

ตารางที่ 1.8.3-5 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด

ชนิด (Species)	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	X	-	-
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	X	-	-
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	X	-	-
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	X	-	-

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (กันยายน, 2568)

(6.2) โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก สามารถแบ่งออกเป็น 5 ขนาด คือ ขนาดเล็กมาก (< 16 เซนติเมตร) ขนาดเล็ก (16-30 เซนติเมตร) ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (31-45 เซนติเมตร) ขนาดกลาง (46-60 เซนติเมตร) ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (61-75 เซนติเมตร) ขนาดใหญ่ (76-90 เซนติเมตร) และขนาดใหญ่มาก (>91 เซนติเมตร) โดยนกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมากหรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย ซึ่งจากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.8.3-6

ตารางที่ 1.8.3-6 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน

ชนิด (Species)	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	-	X	-
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	-	-	X
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	-	-	X
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	-	X	-

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (กันยายน, 2568)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชน สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ดังตารางที่ 1.8.3-7 รายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 1.8.3-7 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานตรัง

Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	อันตรายต่ำ -	อันตรายต่ำ -	อันตรายปานกลาง นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>) นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)
ปานกลาง	อันตรายปานกลาง -	อันตรายปานกลาง -	อันตรายสูง นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>) นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)
สูง	อันตรายสูง -	อันตรายสูง -	อันตรายสูง -

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (กันยายน, 2568)

ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินสูง 2 ชนิด ได้แก่

- นกยางควาย (*Bubulcus ibis*) เป็นนกขนาดกลาง (46 - 56 เซนติเมตร หรือ 250 - 510 กรัม) มีอุปนิสัยหากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางเปี่ย โดยมีอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน โดยมากจะหากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง ด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร

- นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*) เป็นนกขนาดปานกลาง อาศัย และหากินตามพื้นที่รกร้าง โดยเฉพาะพื้นที่รกร้างที่ค่อนข้างเปิดโล่งภายในท่าอากาศยาน และจากการสำรวจพบว่านกกระปูดใหญ่มีปริมาณความชุกชุมปานกลาง แต่เมื่อเป็นนกขนาดปานกลางโอกาสที่จะทำให้เกิดความเสียหายให้อากาศยานได้พอสมควร

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง 2 ชนิด ได้แก่

- นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*) Lapwing เป็นนกขนาดเล็ก (32 - 35 เซนติเมตร หรือ 110 - 230 กรัม) เข้ามาหาอาหารและอาศัยในบริเวณท่าอากาศยานฯ บริเวณทางระบายน้ำ รวมทั้งสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และมักทำรังวางไข่ตามสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง/บริเวณปลายทางวิ่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากนกกระแตแต้แว๊ดเป็นนกที่มีประชากรเป็นจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดความเสียหาย

- นกพิราบป่า (*Columba livia*) เป็นนกขนาดเล็ก (29 - 37 เซนติเมตร หรือ 238 - 380 กรัม) อาศัยและสร้างรังตามต้นไม้/ลานจอดรถ รวมทั้งอาคารสำนักงาน นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืช/หญ้า โดยเฉพาะตามสนามหญ้าข้างทางวิ่ง/ทางขับ อุปนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรจำนวนมาก (>100 ตัว) ดังนั้น จึงมีโอกาที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

1.9 การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ที่ปรึกษาจะดำเนินการโดยใช้วิธีการประเมินค่าระดับเสียง (NEF) จากอากาศยานโดยแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.9.1 แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง

1) การทำนายค่าระดับเสียง (NEF)

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

ในการประเมินผลกระทบด้านเสียง ที่ปรึกษานำเสนอในรูปแบบของการคาดการณ์ค่าระดับเสียง (NEF) 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

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

โดย I = จำนวนเครื่องบินแต่ละประเภท

J = จำนวนเส้นทางการบินทั้งหมด

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

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

ค่า NEF	ผลกระทบ
> 40	ค่าระดับเสียงจากการขึ้น-ลง ของอากาศยานก่อให้เกิดการรบกวนโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของ Airport Hotel ควรติดตั้งอุปกรณ์เสียงรบกวน
30-40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้านที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว ควรได้รับการป้องกันด้วยวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
< 30	ค่าระดับเสียงจากโครงการที่ได้รับการยอมรับ

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

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

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

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

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

เหตุผลของการเลือกใช้ค่า NEF ประกอบในการศึกษา มีดังนี้

- มีการกำหนดระดับของผลกระทบ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในพื้นที่ที่อยู่ในเส้นระดับเสียง NEF ในแต่ละช่วงไวก่อนข้างชัดเจน สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของโครงการได้

- การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากสนามบิน โดยใช้ค่า NEF ประกอบในการพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้ให้การยอมรับมาเป็นเวลานาน โดยสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้จัดทำหนังสือคู่มือการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียง ซึ่งในเรื่องของการทำนายระดับเสียงจากโครงการสนามบินได้ระบุการเลือกใช้ค่า NEF ในการประกอบการพิจารณาระดับของผลกระทบ และการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบไว้อย่างชัดเจน และแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการด้านคมนาคม (อุษณีย์ ศิวาวุธ, 2549)

- คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ใช้ค่า NEF เป็นหลัก ในการพิจารณาระดับของผลกระทบและพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบมาโดยต่อเนื่อง ส่วนค่า Ldn, Leq หรือดัชนีอื่นๆ ในเรื่องของการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของบริเวณหรือพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบยังไม่มีกำหนดหรือระบุวิธีการแนวทางที่ชัดเจน จึงยังไม่ได้นำมาใช้กันมากนัก โดยได้นำมาใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาเพียงบางครั้งเท่านั้น

2) เครื่องมือในการการจัดทำแผนที่เส้นเสียง

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

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

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

3) การประเมินผลกระทบด้านเสียง

การประเมินผลกระทบด้านเสียงในครั้งนี้ ได้ทำการประเมินผลกระทบด้านเสียงในหน่วย NEF ตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเส้นเสียง NEF ต่างๆ ดังตารางที่ 1.9.1-1 และข้อมูลที่ใช้นำเข้าในแบบจำลอง มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 1.9.1-1 แนวทางการใช้ที่ดินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)

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

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

หมายเหตุ: (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

1.9.2 การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

(1) การใช้หัวทางวิ่ง

ทางวิ่งของท่าอากาศยานตรงวางตัวในทิศทาง 08 องศา พิกัดหัวทางวิ่ง $07^{\circ} 30' 26.07''$ N, $99^{\circ} 36' 25.80''$ E และทิศทาง 26 องศา พิกัดหัวทางวิ่ง $07^{\circ} 30' 36.89''$ N, $99^{\circ} 37' 33.57''$ E ตามลำดับ ระดับความสูงของ Runway 20 เมตร เทียบกับระดับน้ำทะเลปานกลาง (ม.รทก.) ตาม Aeronautical Information publication of Thailand (AIP THAILAND) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

(2) เส้นทางการบินขึ้น-ลง (Track)

ทิศทางการบินขึ้น-ลง ของอากาศยานจากข้อมูลสถิติการขึ้น-ลง ของอากาศยานภายในท่าอากาศยานตรงในช่วงเดือนธันวาคม 2567 – พฤศจิกายน 2568 ดังนี้

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

(3) ช่วงเวลาที่ทำการบิน

ช่วงเวลาที่ทำการบินของท่าอากาศยานตรง กำหนดช่วงเวลาที่ทำการบินออกเป็นช่วงเวลากลางวัน (07.00-22.00) และช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00 น.)

(4) สถิติการให้บริการของอากาศยาน

สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของอากาศยานในช่วงเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 ดังตารางที่ 1.9.2-1

(5) แหล่งกำเนิดเสียง

รวบรวมสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบินเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 ของท่าอากาศยานตรง ดังแสดงในตารางที่ 1.9.2-2

จากสถิติเที่ยวบินของท่าอากาศยานในช่วงเดือนธันวาคม 2567 – พฤศจิกายน 2568 รวมทั้งสิ้นจำนวน 3,575 เที่ยวบิน โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2568 จำนวน 18 เที่ยวบิน อย่างไรก็ตามในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ AEDT ที่ปรึกษาจะใช้ชนิดของอากาศยานและการคำนวณเที่ยวบินเฉลี่ย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.9.2-2

ตารางที่ 1.9.2-1 สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรงในช่วงเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2568

เดือน	เที่ยวบิน (Movement)			ผู้โดยสาร (Passengers)		
	ขาเข้า	ขาออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม
ธันวาคม 2567	155	155	310	24,829	22,949	47,778
มกราคม 2568	155	155	310	24,026	26,051	50,077
กุมภาพันธ์ 2568	140	140	280	22,520	23,803	46,323
มีนาคม 2568	155	155	310	25,317	25,797	51,114
เมษายน 2568	125	152	304	23,245	23,915	47,160
พฤษภาคม 2568	143	143	286	21,789	22,173	43,962
มิถุนายน 2568	130	130	260	18,450	19,476	37,926
กรกฎาคม 2568	149	149	298	20,619	21,181	41,800
สิงหาคม 2568	155	155	310	22,661	24,119	46,780
กันยายน 2568	143	143	286	21,652	21,956	43,608
ตุลาคม 2568	156	156	312	24,783	24,837	49,620
พฤศจิกายน 2568	150	150	300	22,723	23,451	46,174
รวม	1,756	1,783	3,566	272,614	279,708	552,322
เฉลี่ยต่อเดือน	146	149	297	22,718	23,309	46,027

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

หมายเหตุ : เฉพาะเที่ยวบินพาณิชย์

ตารางที่ 1.9.2-2 ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ชนิดอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเดือนธ.ค. 67 - พ.ย. 68 (เที่ยว)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ในช่วงเดือนธ.ค. 67 - พ.ย. 68 (เที่ยว/วัน)
Airbus 320	1,393	4
Boeing 737-800	2,182	6
รวม	3,575	10

ที่มา : ท่าอากาศยานตรง, เดือนธันวาคม 2568

หมายเหตุ : ข้อมูลเจ้าแบบจำลองใช้เฉพาะอากาศยานพาณิชย์ ฝักบิน ฝนหลวง และเฮลิคอปเตอร์ ไม่รวมอากาศยานที่ใช้ทางการทหาร
จำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2568 จำนวน 18 เที่ยวบิน

1.9.3 ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน

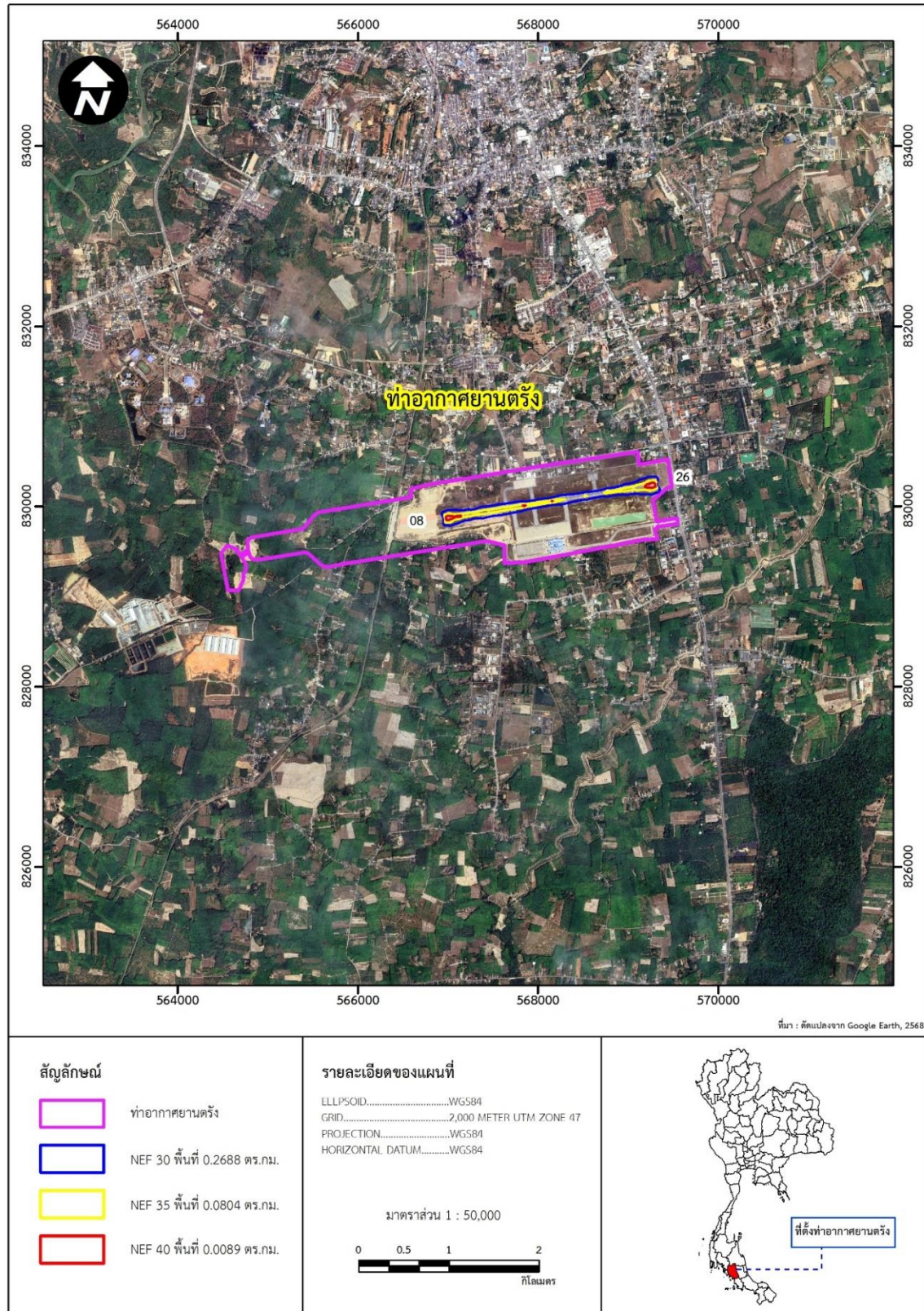
จากการประเมินเสียงจากอากาศยานเฉลี่ยในช่วงเดือนธันวาคม 2567 - พฤศจิกายน 2568 พบว่าระดับเส้นเสียง (NEF) 30-40 ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานดังรูปที่ 2.2.2-1 รายละเอียดดังนี้

แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ 0.2688 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรังตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ 0.0804 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรังตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ 0.0089 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตรังตามแนวทางวิ่ง

เมื่อพิจารณาตามแนวทางของ ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเส้นเสียง NEF ต่างๆ (ตารางที่ 1.9.1-1) พบว่า ระดับเส้นเสียง NEF 30-40 อยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานตรังทั้งหมด ดังนั้น การดำเนินการของท่าอากาศยานตรังปัจจุบัน จึงไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการ



รูปที่ 1.9.3-1 ระดับเส้นเสียง (NEF) ท่าอากาศยานตรัง
ในช่วงเดือนธันวาคม 2567 – พฤศจิกายน 2568

1.10 แนวทางการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

1.10.1 หลักการและเหตุผล

จากการตรวจสอบการดำเนินงานของท่าอากาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่า ท่าอากาศยานได้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้อย่างครบถ้วนเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม มีมาตรการบางส่วนที่ท่าอากาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วนหรือยังไม่ได้ดำเนินการ และมีบางมาตรการที่ปรึกษาพิจารณาแล้วเห็นว่าจำเป็นต้องมีการเสนอให้ปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความเหมาะสมต่อการปฏิบัติต่อไป

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน (ภาคใต้) ทั้ง 9 แห่ง ที่นำเสนอในรายงานฉบับนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาจากผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของแต่ละท่าอากาศยานในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.10.2 สรุปผลการตรวจสอบการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ท่าอากาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วน

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของท่าอากาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่าท่าอากาศยานตรงดำเนินการตามมาตรการได้ครบถ้วน

1.10.3 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

จากผลการตรวจสอบ พบว่ามาตรการส่วนใหญ่ที่ท่าอากาศยานทั้ง 9 แห่ง สามารถดำเนินการได้อย่างครบถ้วน แต่มีบางมาตรการที่ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างครบถ้วน และเพื่อให้การดำเนินงานของแต่ละท่าอากาศยานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ปรึกษาจึงเสนอแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

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

1.10.3.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง

(1) หลักการและเหตุผล

เป็นที่ทราบกันดีว่าผลกระทบของการดำเนินงานท่าอากาศยาน คือ ปัญหาเสียงรบกวน ซึ่งมาจากเครื่องบินที่ใช้บริการที่ท่าอากาศยานเป็นหลัก และผลจากการเข้ามาใช้บริการของผู้โดยสาร กิจกรรมดังกล่าวข้างต้นได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนที่อยู่ภายใต้แนวขึ้น-ลงของการบิน (Flight travel) ทั้งนี้ยังมีปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อระดับของการรบกวน อาทิ ประเภทของเครื่องบินที่ขึ้น-ลง ช่วงเวลาของการเข้า

มาใช้บริการ ฤดูกาล จำนวนเที่ยวบิน เป็นต้น นอกจากนี้ ผลการศึกษาด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ที่ปรากฏอยู่ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานทั้ง 9 แห่ง โดยใช้แบบจำลอง Aviation Environmental Design Tool (AEDT) เพื่อให้ได้ผลการประเมินจากชนิดของอากาศยานที่ใช้จริงในปัจจุบัน นอกจากนี้ แบบจำลอง AEDT ได้มีการพัฒนาปรับปรุงรายละเอียดและแบบอากาศยานให้มีความแม่นยำและถูกต้องมากขึ้น การประเมินผลกระทบทางเสียงปีละ 2 ครั้ง จะสามารถช่วยในการวางแผนและการจัดการบิน และเป็นการไม่จำกัดอากาศยานประเภทอื่นๆ หรือเทียบเท่าได้เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานต่อไป

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

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

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

ที่มา : Handbook of Noise Assessment (1975)

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

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

ตารางที่ 1.10.3.1-1 แนวทางการใช้ที่ดินของ ICAO

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

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

หมายเหตุ : (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

(2) วัตถุประสงค์

- เพื่อใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในการคาดการณ์ระดับเสียงจากท่าอากาศยานต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน
- เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขผลกระทบด้านเสียงจากท่าอากาศยาน

(3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน

(4) พื้นที่ปฏิบัติการ ท่าอากาศยานและชุมชนโดยรอบ

(5) วิธีการดำเนินงาน ทำการรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้เพื่อนำเข้าแบบจำลอง

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

(6) ระยะดำเนินการ ปีละ 1 ครั้ง ตลอดการดำเนินการท่าอากาศยาน

(7) งบประมาณ 350,000 บาท/ครั้ง

1.10.3.2 แผนการตรวจสอบระบบระบายน้ำ

(1) หลักการและเหตุผล

จากการสำรวจภาคสนามในปี 2568 พบว่า ระบบระบายน้ำของท่าอากาศยานที่ทำการศึกษามีส่วนใหญ่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมและมีตะกอนดินสะสม จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในท่าอากาศยานบางแห่งพบว่าไม่มีการขุดลอกทางระบายน้ำมาเป็นเวลานานเนื่องจากขาดงบประมาณในการดำเนินงาน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของท่าอากาศยานว่ามีปัญหาในการระบายน้ำหรือไม่

(2) วัตถุประสงค์

- เพื่อทำการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากมีตะกอนดินสะสม หรือวัชพืชขึ้นปกคลุมบริเวณทางระบายน้ำภายในท่าอากาศยานให้เตรียมการขุดลอก

(3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน

(4) พื้นที่ปฏิบัติการ ระบบระบายน้ำภายในท่าอากาศยานและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

(5) วิธีการดำเนินงาน

ดำเนินการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากพบว่ามีตะกอนดินสะสม วัชพืชขึ้นปกคลุม และทางระบายน้ำไม่สามารถระบายได้ ให้ขุดลอกทางระบายน้ำภายในท่าอากาศยานโดยใช้เครื่องจักรกล ได้แก่ รถแบคโฮ รถขุดดิน และแรงงานคน อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่ามีตะกอนสะสมในทางระบายน้ำ 1/3 ของทางระบายน้ำ

(6) ระยะดำเนินการ ตลอดการดำเนินการท่าอากาศยาน

(7) งบประมาณ ครั้งละ 200,000 บาท

1.10.3.3 แผนการก่อสร้างที่พักและจัดการขยะมูลฝอย

(1) หลักการและเหตุผล

ภายในท่าอากาศยานแต่ละแห่งได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะวางกระจายทั่วไปภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ส่วนใหญ่รองรับขยะมูลฝอยทั่วไปและขยะจำพวกเศษอาหาร กรมท่าอากาศยานกำหนดให้ทางอากาศยานแต่ละแห่งจัดสร้างอาคารที่พักขยะ แต่แบบอาคารที่ทำการก่อสร้างจะมีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละท่าอากาศยาน จากการตรวจสอบในภาคสนามที่พบว่ามีหลายแห่งที่ไม่มีการจัดเก็บขยะที่ดีพอทำให้มีเศษขยะกองสะสมด้านข้างที่พักขยะและบางแห่งมีการกองขยะทิ้งไว้โดยไม่มีการจัดเก็บ ดังนั้นหากไม่มีการดูแลความสะอาดโดยรอบอาคารที่พักขยะอาจกลายเป็นแหล่งดึงดูดแมลงและนกให้เข้ามาหากินได้

(2) วัตถุประสงค์

เพื่อรักษาความสะอาดของอาคารที่พักขยะและป้องกันการเป็นแหล่งที่หากินของแมลงและนก

(3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน

(4) พื้นที่ปฏิบัติการ อาคารที่พักขยะ/จุดรวบรวมขยะ

(5) วิธีการดำเนินงาน

การดูแลอาคารที่พักขยะภายในท่าอากาศยาน สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่ยังไม่ได้ก่อสร้างอาคารที่พักขยะในกรณีที่มีการก่อสร้างอาคารที่พักขยะยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง ให้เจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานจัดหาวัสดุที่สามารถนำมาที่พักขยะชั่วคราว โดยจะต้องมีหลังคาปิดปกคลุมกองขยะเหล่านี้เพื่อไม่ให้โดนน้ำฝน ซึ่งจะก่อให้เกิดกลิ่นอันที่ไม่น่าพึงพอใจได้ ด้านข้างของอาคารที่พักขยะชั่วคราวให้ติดตะแกรงไว้ทั้ง 2 ด้าน เพื่อให้มีอากาศหมุนเวียนถ่ายเทตลอด

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

- หากเมื่อการก่อสร้างอาคารที่พักขยะแล้วเสร็จ ให้เคลื่อนย้ายภาชนะรองรับขยะที่ตั้งอยู่ในที่พักขยะชั่วคราวไว้ในอาคารที่พักขยะใหม่ และให้ทำการรื้อถอนที่พักขยะชั่วคราวและดำเนินการปรับสภาพพื้นดินเพื่อป้องกันเชื้อโรค โดยใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว

- ทำการคัดแยกประเภทของขยะก่อนที่นำมารวบรวมไว้ในห้องอาคารที่พักขยะ โดยส่วนใหญ่ขยะที่เกิดขึ้นในท่าอากาศยานเป็นขยะประเภทเศษอาหารและขยะที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น พลาสติกใส่อาหาร/ขนม เปลือกลูกอม เป็นต้น นอกจากนี้ขยะอันตรายจำพวก หลอดไฟ ถ่านและแบตเตอรี่ ซึ่งยังไม่มีภาชนะรองรับขยะจำพวกนี้ ดังนั้นภายในอาคารที่พักขยะควรเพิ่มภาชนะรองรับขยะอันตรายเพื่อทำการรวบรวมและนำส่งสถานที่ที่กำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป

- ห้องพักขยะเปียก ให้ทำความสะอาดเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง

- ให้ทำการบันทึกปริมาณขยะที่ทำการจัดเก็บในแต่ละครั้งเพื่อดูแนวโน้มปริมาณขยะหากพบว่ามีปริมาณเพิ่มมากขึ้นจะได้จัดเตรียมถังขยะหรือเพิ่มขนาดของอาคารที่พักขยะให้เพียงพอกับปริมาณขยะที่จะเกิดขึ้น ตัวอย่างแบบบันทึกปริมาณขยะแสดงดังตารางที่ 1.10.3.3-1

- กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมการทิ้งขยะให้เรียบร้อยไม่ให้กระจายออกนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร

(6) ระยะดำเนินการ ตลอดระยะดำเนินการ

(7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ตารางที่ 1.10.3.3-1 ตัวอย่างแบบบันทึกปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในท่าอากาศยาน

[illegible]

1.10.3.4 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย

(1) หลักการและเหตุผล

น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ห้องสุขาของผู้เข้ามาใช้บริการ ผู้ประกอบการร้านค้า รวมถึงน้ำทิ้งที่เกิดจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ประจำแต่ละท่าอากาศยาน น้ำเสียที่เกิดขึ้นทั้งหมดจะถูกรวบรวมลงในระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อทำการปรับปรุงคุณภาพน้ำทิ้งให้มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

โดยทั่วไปท่าอากาศยานได้ทำการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้งนี้ประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียขึ้นอยู่กับ

- ค่าอัตราส่วนอาหารต่อปริมาณจุลินทรีย์ในระบบ ปริมาณตะกอนจุลินทรีย์ในถังเติมอากาศที่จะทำงานได้ดึ้นนั้น ต้องมีปริมาณอาหารที่พอเหมาะ

- ระยะเวลาที่น้ำเสียอยู่ในถังเติมอากาศ ขนาดของถังเติมอากาศสามารถส่งผลต่อระยะเวลาที่น้ำเสียในระบบที่มีระยะเวลาที่พอกั้เหมาะจะช่วยให้จุลินทรีย์สามารถย่อยสลายสารอินทรีย์ได้จนถึงที่สุด

- อายุตะกอน หากมีการสะสมอยู่ในระบบบำบัดน้ำเสียมากเกินไป จะก่อให้เกิดตะกอนส่วนเกินในระบบ

นอกจากนี้ การตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียสามารถสังเกตได้ด้วยจาก

- สี สีของตะกอนแรงในถังเติมอากาศควรเป็นสีน้ำตาลเข้มคล้ายสีช็อกโกแลต ถ้าตะกอนสีคล้ำอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ

- กลิ่น ระบบที่ได้รับการดูแลที่ถูกต้องจะต้องไม่มีกลิ่นเหม็น จะมีเพียงกลิ่นอับๆ ถ้าตะกอนมีสีดำและกลิ่นเน่าอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ

(2) วัตถุประสงค์ เพื่อเป็นการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียภายในท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพ

(3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน

(4) พื้นที่ปฏิบัติการ ระบบบำบัดน้ำเสียภายในท่าอากาศยาน

(5) วิธีการดำเนินงาน สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียจะต้องศึกษาและเรียนรู้ระบบบำบัดน้ำเสีย โดยให้บริษัทผู้แทนจำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสียอบรมและแนะนำแก่เจ้าหน้าที่

- จัดทำแผนการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยาน ดังนี้
 - ทำการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยาน เพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ตรวจสอบอุปกรณ์ต่างๆ ว่าอยู่ในสภาพการใช้งานได้ตามปกติหรือไม่ รวมทั้งดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ตรวจสอบหากพบชำรุดหรือมีประสิทธิภาพการทำงานต่ำ

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

- ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง โดยทำการตรวจสอบตามดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งตามที่กำหนดในรายงานฯ ของแต่ละท่าอากาศยาน

- จัดทำแบบบันทึกรายละเอียดของสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกเดือน เพื่อดูความสอดคล้องกับปริมาณน้ำเข้าระบบบำบัดน้ำเสียกับความสามารถในการรองรับน้ำเสียที่ระบบ ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสีย แสดงดังตารางที่ 1.10.3.4-1

(6)ระยะดำเนินการ ตลอดระยะดำเนินการ

(7)งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของท่าอากาศยาน

1.10.3.5 แผนการปรับเปลี่ยนและปรับปรุงเงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่า มีมาตรการฯ ที่สมควรมีการปรับปรุงหรือ
ขอยกเลิกมาตรการบางมาตรการให้มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานต่อไป

การยื่นขอยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขมาตรการที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม หากกรมท่าอากาศยานมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมอื่นๆ ของแต่ละ
ท่าอากาศยาน กรมท่าอากาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงรวมทั้งเงื่อนไขมาตรการที่ต้องการ
ยกเลิกหรือปรับปรุง ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินการเสนอต่อ
คณะกรรมการผู้ชำนาญการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและอากาศให้ความเห็นชอบก่อนการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 1.10.3.4-1 ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย

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

1.10.3.6 แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

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

(2) วัตถุประสงค์

- เพื่อเป็นการดูการเปลี่ยนแปลงของชนิด และจำนวนประชากรนก
- เพื่อให้สามารถกำหนดการเฝ้าระวัง และการป้องกันนกได้

(3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน

(4) พื้นที่ปฏิบัติการ ภายในท่าอากาศยาน

(5) **วิธีการดำเนินงาน** การสำรวจและบันทึกผลการสำรวจนกบริเวณท่าอากาศยานเป็นประจำทุกวันเพื่อติดตามชนิดและจำนวนประชากรนก โดยมีแบบฟอร์มรายงานสำรวจประชากรนก ดังตารางที่ 1.10.3.6-1

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

(7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ประจำเดือน..... ปี.....

[illegible]

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

1.11 การจัดอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อม

1.11.1 หลักการและเหตุผล

การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดอบรมให้กับบุคลากรของท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องตามข้อกำหนดการจ้างงาน (TOR) ภายใต้งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2568 โดยจัดขึ้นระหว่างวันที่ 18 สิงหาคม – 1 กันยายน 2568 เพื่อสร้างความเข้าใจในการจัดการสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง รวม 9 แห่ง รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน

จึงกำหนดให้มี “การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน” ขึ้นเพื่อเสริมสร้างความรู้ให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้มีความเข้าใจ และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ รายละเอียดดังนี้

1.11.2 วัตถุประสงค์

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

(2) เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมให้บุคลากรที่เกี่ยวข้อง

(3) เพื่อให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องมีความเข้าใจผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลักของท่าอากาศยาน

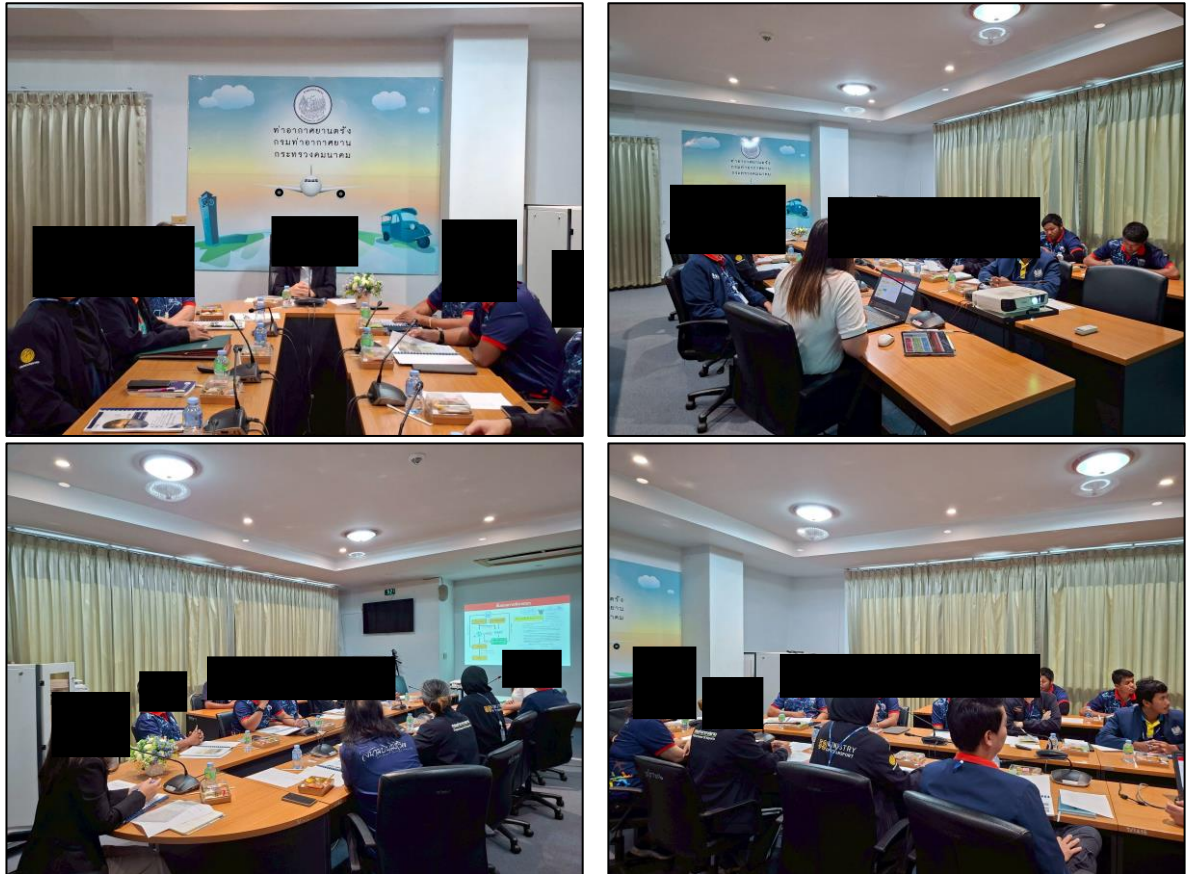
(4) เพื่อสร้างความเข้าใจในการดำเนินการ ตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(5) เพื่อรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของแต่ละท่าอากาศยาน

1.11.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาจะจัดการอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบินให้กับเจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน หลังจากได้ดำเนินการตรวจสอบมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน และตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมต่างๆ จากห้องปฏิบัติการ สำนวนนิเวศวิทยาบนบกและประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงจากกิจกรรมของอากาศยานต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบันเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยดำเนินการแยกจัดอบรมเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานในแต่ละท่าอากาศยาน ทั้ง 9 แห่ง

ซึ่งท่าอากาศยานตรังมีกำหนดการอบรมด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน โดยจัดอบรมเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2568 เวลา 08.30 -15.30 น. ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานตรัง โดยมีนางสาวสุรรัตน์ ทิพย์โยธา ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรัง เป็นประธานการอบรม และมีเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้น 15 คน (ภาคผนวก ฉ) ดังแสดงในรูปที่ 1.11.10-1



รูปที่ 1.11.3-1 บรรยากาศการจัดอบรมท่าอากาศยานตรัง

1.11.4 กลุ่มเป้าหมาย

เจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานละ 15 ท่าน ประกอบด้วย

- (1) ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน
- (2) หัวหน้ากลุ่มงานต่างๆ
- (3) ผู้ดูแลสนามบิน
- (4) เจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้อง

1.11.5 สถานที่

ห้องประชุมท่าอากาศยานตรัง

1.11.6 สื่อ อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้

- (1) ไฟล์นำเสนอการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน
- (2) เอกสารประกอบการอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน
- (3) แบบแสดงความคิดเห็นโครงการอบรมการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน

1.11.7 ข้อมูลที่จะนำเสนอ

เนื้อหาในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ที่ปรึกษาจะนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น

(1) หัวข้อทั่วไป

- ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Monitoring Report)

- ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาของท่าอากาศยาน

- ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาของท่าอากาศยาน

- ผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมของท่าอากาศยานในปัจจุบัน

- ผลสำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง ของท่าอากาศยาน

- เสนอแนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

- แนวทางการจัดการเรื่องร้องเรียนด้านเสียงจากอากาศยาน

- แนวทางการจัดการวัชพืชและการขุดลอกตะกอนในระบบระบายน้ำ

- แนวทางการจัดการขยะในพื้นที่ท่าอากาศยาน

- แนวทางการจัดการนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

(2) หัวข้อเฉพาะ

ที่ปรึกษาจะนำผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องของแต่ละท่าอากาศยานมาพิจารณา พบว่ามีมาตรการที่ท่าอากาศยานไม่สามารถปฏิบัติตามได้อย่างครบถ้วน มาตรการที่ท่าอากาศยานต้องดำเนินการปรับปรุง หรือกรณีเกิดการร้องเรียนจากกิจกรรมของท่าอากาศยาน ที่ปรึกษาจะนำเป็นหัวข้อบรรยายเพิ่มเติมและเสนอแนวทางแก้ไขต่อไป ดังนี้

(2.1) มาตรการด้านการกำจัดวัชพืชและการขุดลอกรางระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน :

จากการสำรวจภาคสนามในช่วงเดือนสิงหาคม 2568 พบว่า ท่าอากาศยานตรังมีวัชพืชขึ้นปกคลุมภายในรางระบายน้ำและยังไม่ได้ดำเนินการขุดลอกรางระบายน้ำ ซึ่งอาจส่งผลกระทบดังนี้

1. ส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยานในช่วงฤดูฝน

2. เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน สัตว์น้ำขนาดเล็ก หรือแมลง ที่เป็นอาหารของนก เมื่อมีแหล่งอาหารที่สมบูรณ์เป็นปัจจัยที่ทำให้นกเข้ามาในพื้นที่ท่าอากาศยานเพิ่มขึ้น อาจส่งผลให้เกิดอากาศยานชนนก ซึ่งเป็นอันตรายต่อการบิน

3. เป็นที่อยู่อาศัยของนก

1.11.8 การบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม

- ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรมในระดับมาก ร้อยละ 80

- ผู้เข้าร่วมอบรมสามารถนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก ร้อยละ 80

1.11.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Out Put)

- (1) ผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบสรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน
- (2) ผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบแนวทางการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
- (3) ผู้เข้าร่วมประชุมมีความรู้ความเข้าใจด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบินหลังเข้าอบรมเพิ่มมากขึ้นกว่าตอนก่อนเข้าอบรม