

ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (Surat Thani Airport)



กรมท่าอากาศยาน
Department of Airports

งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช
ชุมพร นราธิวาส ห้วยหิน และเบตง (ภาคใต้)
ประจำปีงบประมาณ 2569

ระหว่างเดือนมกราคม - เดือนมิถุนายน 2569



(ฉบับปกปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง)

IVC Innovation
Consultants Co.,Ltd.
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

หนังสือรับรองการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

วันที่ 30 กรกฎาคม 2569

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

(/) มกราคม - มิถุนายน 2569

() กรกฎาคม - ธันวาคม 2569

() อื่นๆ (ระบุ)

โดยมีคณะผู้ควบคุมในการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้

รายชื่อผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน

ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง

นายสรัน วังโน

.....

ผู้จัดการโครงการ/ผู้เชี่ยวชาญ
ด้านการติดตามตรวจสอบ

นางสาวกิตติกานต์ โสภณศิริ

.....

คุณภาพสิ่งแวดล้อม
ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม/
ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตาม
ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม/
การจัดการของเสีย

นางศศิธร ชูมาก

.....

นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส

นางรุ่งกานต์ สุขเดช

.....

นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส

นางสาวพิมพ์พนิต พ่วงสมบัติ

.....

นักวิชาการด้านสังคม

นางสาวพิชามณูช ยอดหาญ

.....

นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส



Innovation
Consultants Co., Ltd.

บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

ขอแสดงความนับถือ

.....

(นายสรัน วังโน)

กรรมการผู้จัดการ

ตารางสัดส่วนการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	สัดส่วนการทำงาน
1. นายสรัน วังโน	ผู้จัดการโครงการ/ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	10
2. นายชาติตระการ มิชัย	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน และแบบจำลองทางคณิตศาสตร์	7
3. นางสาวกิตติกานต์ โสภณศิริ	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม/ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม/การจัดการของเสีย	9
4. นางสาวอ้อมบุญ นาคเสวี	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ	9
5. ดร.ราชนัย พัฒนศักดิ์	ผู้เชี่ยวชาญด้านป่าไม้	7
6. นายโกสินทร์ แหยมเจริญ	ผู้เชี่ยวชาญด้านสัตว์ป่า	9
7. นางสาวศศิธร ชูมาก	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส (ด้านคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ)	5
8. นางรุ่งกานต์ สุขเดช	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส (ด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม)	7
9. นางสาวพิมพ์พนิต พ่วงสมบัติ	นักวิชาการด้านสังคม (สภาพเศรษฐกิจและสังคม)	7
10. นางสาวพิชามญช์ ยอดหาญ	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส (คุณภาพอากาศ/เสียง/แบบจำลองทางคณิตศาสตร์/ความสั่นสะเทือน/ด้านสาธารณสุข)	7
11. นางสาวปาริชาติ มีผลกิจ	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อมอาวุโส (ด้านการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม)	9
12. นางสาวอภิญญา ทองอันทัง	นักวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม (คุณภาพอากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน)	9
13. นายยศพล ถนอมบุญ	ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	5

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

1. ชื่อโครงการ โครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี
2. สถานที่ตั้ง ตำบลหัวเตย อำเภอบ้านนา จังหวัดสุราษฎร์ธานี
3. ชื่อเจ้าของโครงการ กรมท่าอากาศยาน
4. สถานที่ติดต่อ 71 ซอยงามดูพลี ถนนพระรามที่ 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ 0-2287-0320-9
โทรสาร 0-2286-3373
E-mail webmaster@airports.go.th
5. จัดทำโดย บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด
6. โครงการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเมื่อ วันที่ 3 มกราคม 2540
7. โครงการได้นำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครึ่งสุดท้ายเมื่อ เดือนมกราคม 2569
8. รายละเอียดโครงการ แสดงไว้ในหัวข้อ 1.2

สารบัญ

สารบัญ

หน้า

หนังสือรับรองการจัดทำรายงาน (แบบ ตต.1)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ (แบบ ตต.2)

บัญชีรายชื่อผู้ร่วมศึกษา

สารบัญ..... ก

สารบัญรูป ค

สารบัญตาราง..... ง

1.1 ประวัติความเป็นมาของทำอาภาศยาน 1

1.2 รายละเอียดโครงการ..... 2

1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของทำอาภาศยาน 2

1.2.2 องค์ประกอบของทำอาภาศยาน..... 2

1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ..... 7

1.2.4 เส้นทางการบินของสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ 8

1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยาน 8

1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย 11

1.2.7 การจัดการขยะ..... 12

1.2.8 ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม..... 12

1.2.9 การจัดการด้านความปลอดภัย..... 12

1.2.10 สภาพปัจจุบัน..... 13

1.3 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 14

1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของทำอาภาศยาน 36

1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 37

1.5.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ 37

1.5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 40

1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน..... 55

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

1.7	การประเมินผลกระทบด้านเสียง.....	72
1.7.1	แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง	72
1.7.2	การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยาน	75
1.8	การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน	79
1.8.1	วิธีการศึกษา.....	79
1.8.2	ผลการศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน	84
1.8.3	สถิติอาภาศยานชนนก.....	90

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก หนังสือแจ้งผลการพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือ
ที่ วว 0804/14638 เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2540

ภาคผนวก ข รายงานการสำรวจนก

ภาคผนวก ค รายงานสถิติอาภาศยานชนนก

ภาคผนวก ง ผลการตรวจวัดสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1.2.1-1	ที่ตั้งทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	4
รูปที่ 1.2.2-1	ผังแสดงองค์ประกอบหลักภายในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	5
รูปที่ 1.2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	10
รูปที่ 1.2.10-1	สภาพปัจจุบันทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี.....	14
รูปที่ 1.5.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	39
รูปที่ 1.5.2-1	ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ศึกษา	41
รูปที่ 1.5.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	43
รูปที่ 1.5.2-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	46
รูปที่ 1.5.2-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	51
รูปที่ 1.6-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569.....	57
รูปที่ 1.6-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569	60
รูปที่ 1.6-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569.....	64
รูปที่ 1.6-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569.....	68
รูปที่ 1.7.2-1	ระดับเสียง (NEF) ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงเดือนมิถุนายน 2568 - พฤษภาคม 2569.....	78

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.2.3-1	สถิติการให้บริการการคมนาคมทางอากาศของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปี พ.ศ. 2555-2569.....	7
ตารางที่ 1.3-1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนด โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการ โครงสร้างพื้นฐานของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	15
ตารางที่ 1.3-2	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	17
ตารางที่ 1.3-3	มาตรการป้องกันและการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ระยะก่อสร้าง	29
ตารางที่ 1.4-1	สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน.....	36
ตารางที่ 1.5.1-1	แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	37
ตารางที่ 1.5.2-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	40
ตารางที่ 1.5.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	42
ตารางที่ 1.5.2-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	45
ตารางที่ 1.5.2-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	50
ตารางที่ 1.5.2-5	ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี.....	53
ตารางที่ 1.6-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569.....	56
ตารางที่ 1.6-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569	58
ตารางที่ 1.6-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569.....	62
ตารางที่ 1.6-4	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569.....	67
ตารางที่ 1.7.1-1	แนวทางการใช้ที่ดินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO).....	74
ตารางที่ 1.7.2-1	สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงเดือนมิถุนายน 2568 - พฤษภาคม 2569.....	76
ตารางที่ 1.7.2-2	ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์.....	76

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 1.8.1-1	แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออาภาศยาน	82
ตารางที่ 1.8.1-2	ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง	83
ตารางที่ 1.8.2-1	จำนวนชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น จำแนกตามสกุล วงศ์ และอันดับที่สำรวจพบทั้งทางตรงและทางอ้อม	85
ตารางที่ 1.8.2-2	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละชั้นที่พบในพื้นที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีตามระดับความชุกชุม	85
ตารางที่ 1.8.2-3	จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพปัจจุบันตามกฎหมาย	87
ตารางที่ 1.8.2-4	จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพการอนุรักษ์	87
ตารางที่ 1.8.2-5	โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด	89
ตารางที่ 1.8.2-6	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอาภาศยานหากเกิดการชน	89
ตารางที่ 1.8.2-7	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	90

ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

ในรายงานฉบับนี้เสนอผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย ความเป็นมาของทำอากาศยาน รายละเอียดโครงการโดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอากาศยาน การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 และบททวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบันของทำอากาศยาน การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์และผลการสำรวจนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินดังนี้

1.1 ประวัติความเป็นมาของทำอากาศยาน

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

ปี 2534 ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ได้ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร และระหว่างปี 2534-2539 ได้มีเที่ยวบินเช่าเหมาลำจากประเทศเยอรมัน สิงคโปร์ จีน และเกาหลี นำนักท่องเที่ยวมายังจังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นผลให้ธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดสุราษฎร์ศีกคักมากขึ้น

ปี 2539 กรมการบินพาณิชย์ (กรมทำอากาศยานในปัจจุบัน) ได้ต่อเติมความยาวทางวิ่งเพิ่มอีก 500 เมตร พร้อมเสริมผิวทางวิ่ง ทางขับ ขยายลานจอดอากาศยาน ติดตั้งเครื่องช่วยเดินอากาศและระบบไฟฟ้าสนามบินเพิ่มเติม ให้มีความยาวทางวิ่งรวม 3,000 เมตร สามารถรองรับอากาศยานพาณิชย์แบบเครื่องยนต์ไอพ่นขนาดกลางประมาณ 300 ที่นั่ง รวมทั้งสามารถให้บริการอากาศยานทางทหารได้อย่างปลอดภัย

โดยโครงการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ เป็นโครงการที่อยู่ในประเภทที่จะต้องมีการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชนที่ต้องจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2535 กรมการบินพาณิชย์ (กรมทำอากาศยานในปัจจุบัน) ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐาน พิจารณาให้เห็น

ในการประชุมครั้งที่ 19/2539 เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2539 คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา
รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีมติให้กรรมการบินพาณิชย์ (กรมทำอากาศยานใน
ปัจจุบัน) เพิ่มเติมข้อมูลประเด็นการระบายน้ำ และเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2539 คณะกรรมการฯ มีมติเห็นชอบรายงานฯ
โดยให้กรรมการบินพาณิชย์ (กรมทำอากาศยานในปัจจุบัน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14638 เมื่อวันที่ 25
กันยายน 2539 เป็นต้นมา

1.2 รายละเอียดโครงการ

1.2.1 ที่ตั้งและขนาดของทำอากาศยาน

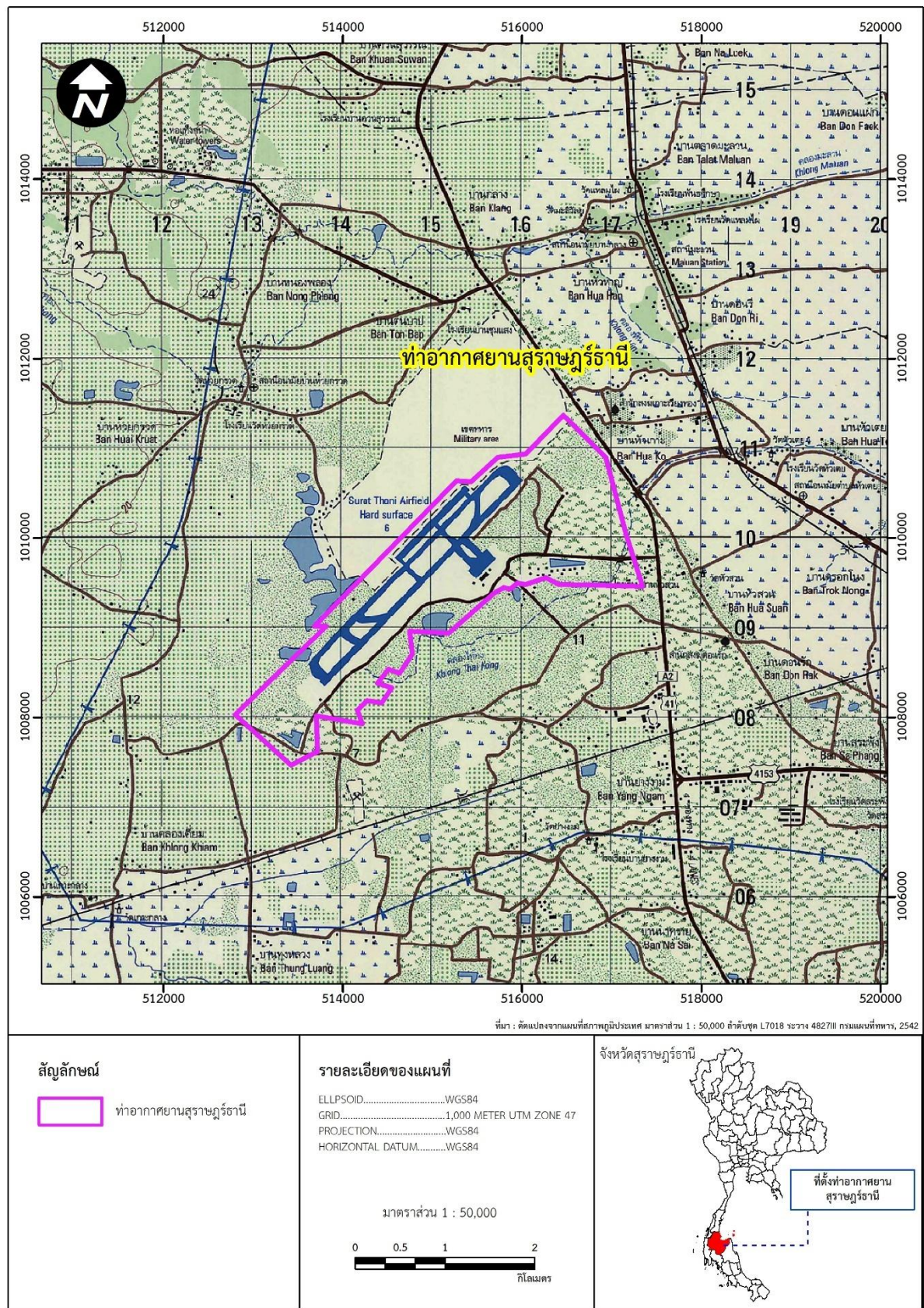
ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ตั้งอยู่ที่บริเวณรอยต่อของ 2 ตำบล ได้แก่ หมู่ที่ 2 ตำบลน้ำรอบ และหมู่ที่ 3
ตำบลหัวเตย ทางทิศตะวันตกของอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 41
(ถนนสายเอเชีย) อยู่ห่างจากที่ว่าการอำเภอพุนพิน ประมาณ 21 กิโลเมตร ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีพื้นที่ประมาณ
3,225 ไร่ พื้นที่ด้านบนของทำอากาศยาน เป็นบริเวณที่ตั้งกรมส่งกำลังบำรุงทางอากาศ กองบิน 7 โดยมีแนวแบ่งเขต
เป็นรั้วกันล้อมรอบลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่โดยรอบเป็นสวนยางพารา สวนปาล์ม
มีคลองหัวเตยไหลผ่านทางทิศตะวันออก พื้นที่ด้านข้างของทำอากาศยานติดกับอาคารพาณิชย์ และทางทิศตะวันออก
ของทำอากาศยาน มีชุมชนบ้านห้วยกรดตั้งอยู่ห่างไปประมาณ 2 กิโลเมตร ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ห่างจากทำอากาศยาน
ประมาณ 3 กิโลเมตร เป็นที่ตั้งของชุมชนบ้านเกาะและบ้านทุ่งหลวง ทางทิศใต้มีบ้านขรีตั้งอยู่ห่างจากทำอากาศยาน
ประมาณ 2 กิโลเมตร ทางทิศตะวันออกเป็นที่ตั้งของหมวดทางหลวงพุนพิน และมีสถานที่อ่อนไหวบริเวณพื้นที่ตั้ง
ได้แก่ สถานศึกษาจำนวน 1 แห่ง ศาสนสถานจำนวน 1 แห่ง (รูปที่ 1.2.1-1)

1.2.2 องค์ประกอบของทำอากาศยาน

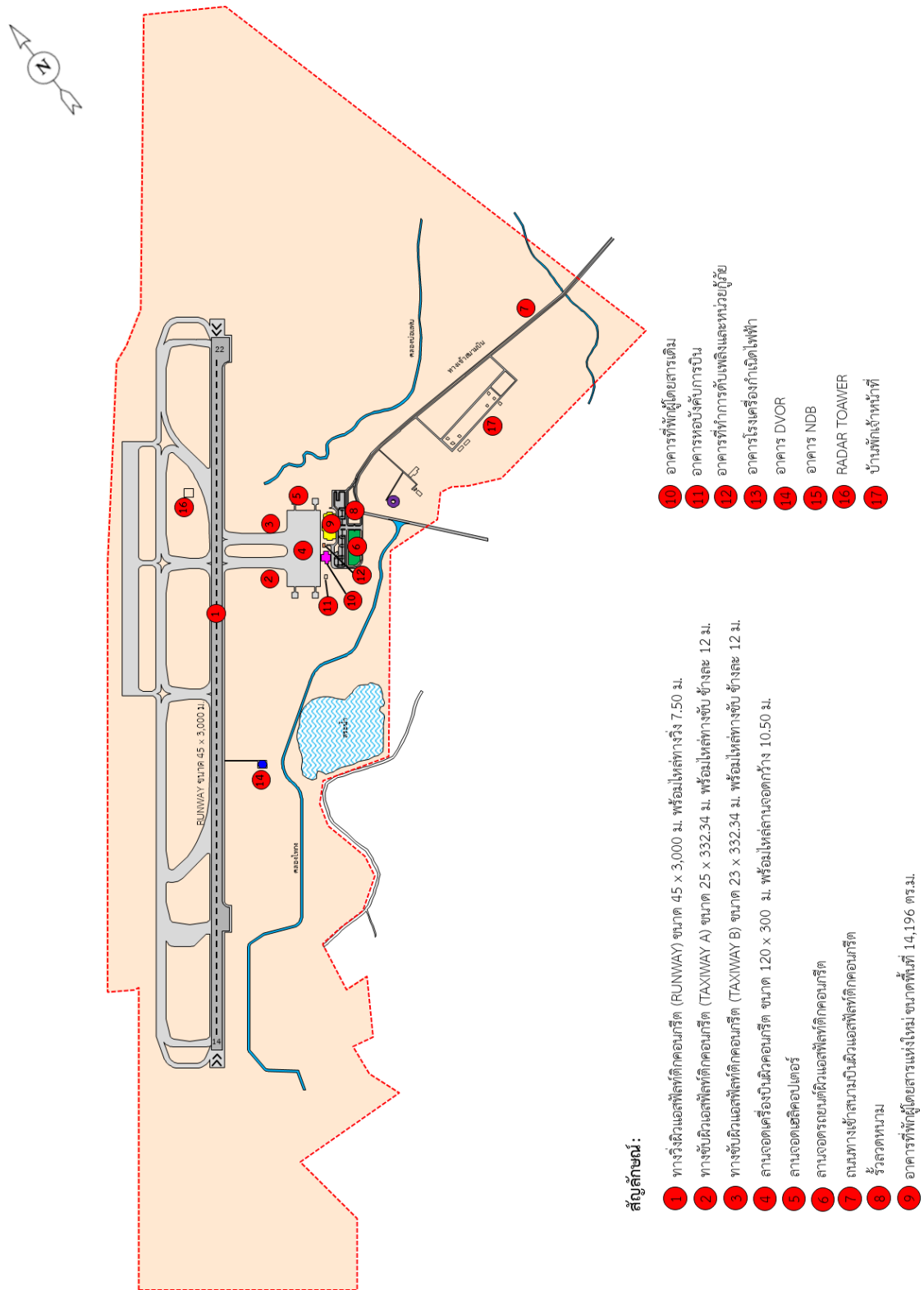
ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีพื้นที่ 3,225 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตตำบลหัวเตย อำเภอ
พุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี อยู่ห่างจากตัวเมืองสุราษฎร์ธานีไปทางทิศตะวันตกเป็นระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร
มีองค์ประกอบหลักภายในทำอากาศยาน ดังนี้ (รูปที่ 1.2.2-1)

- (1) ความยาวทางวิ่ง (Runway) 45 x 3,000 เมตร ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
- (2) ทางขับ (Taxiway) มี 10 เส้นทาง คือ ทางขับ A, B, C (ทางขับขนาน), D, E, F, G, H, I และ J
- (3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) ขนาด 120 x 300 เมตร พื้นผิวคอนกรีต จอดอากาศยาน แบบ AIRBUS
ได้ 2 ลำ หรือ BOEING 737 ได้ 5 ลำ
- (4) ลานจอดเฮลิคอปเตอร์ ขนาด 25 x 25 เมตร 4 หลุมจอด
- (5) ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ NDB, DVOR / DME, ILS, PAPI APPROACH, FLASHING LIGHT,
DISTANCE MARKER

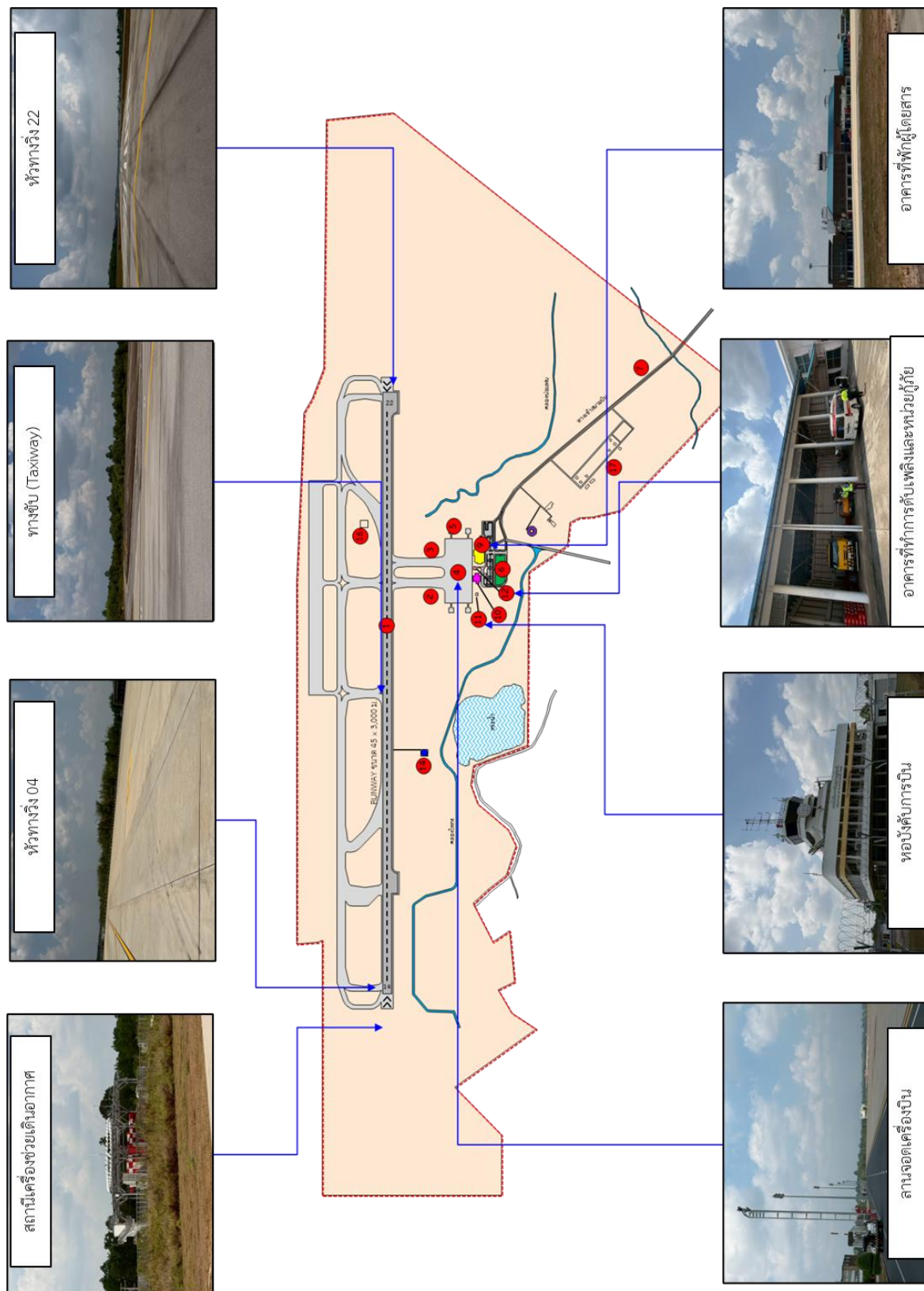
- (6) เครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าสำรอง
- ติดตั้งที่อาคารโรงเครื่องยนต์ ขนาด 500 kVA เพื่อสำรองจ่ายกระแสไฟฟ้าภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร 1 เครื่อง
 - ติดตั้งที่อาคาร AFL ขนาด 350 kVA เพื่อสำรองจ่ายกระแสไฟฟ้ากับระบบไฟฟ้าสนามบิน 1 เครื่อง
- (7) จำนวนที่จอดรถ 210 คัน รองรับผู้โดยสารได้ 800 คน/ชั่วโมง หรือ 2.30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



รูปที่ 1.2.1-1 ที่ตั้งทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี



รูปที่ 1.2.2-1 แผนผังองค์ประกอบหลักภายในทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี



ที่มา: กรมท่าอากาศยาน, 2569 และภาพถ่ายจากสถานที่, เมษายน 2569

รูปที่ 1.2.2-1 แสดงองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

1.2.3 สถิติการขนส่งทางอากาศ

ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปี 2555-2569 ที่รวบรวมจากข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของกรมท่าอากาศยาน (www.airports.go.th, เดือนพฤษภาคม 2569) จำนวนเที่ยวบินอยู่ในช่วง 3,915-15,396 เที่ยวบิน/ปี จำนวนผู้โดยสารอยู่ในช่วง 448,295-2,247,344 คน/ปี และการขนส่งสินค้าอยู่ในช่วง 225,902-1,601,262 กิโลกรัม/ปี (ตารางที่ 1.2.3-1)

ตารางที่ 1.2.3-1 สถิติการให้บริการการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปี พ.ศ. 2555-2569

ปี พ.ศ.	จำนวน (เที่ยวบิน)			จำนวนผู้โดยสาร (คน)			สินค้า (กก.)		
	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม
2555	3,151	3,157	6,308	406,517	409,967	816,484	572,663	968,335	1,540,998
2556	4,227	4,230	8,457	540,360	540,148	1,080,508	704,316	863,751	1,568,067
2557	5,325	5,317	10,642	662,668	676,022	1,338,690	712,552	851,901	1,564,453
2558	6,627	6,630	13,257	928,677	927,638	1,856,315	558,006	1,043,256	1,601,262
2559	6,907	6,906	13,813	1,020,458	1,011,584	2,032,042	543,044	1,032,726	1,575,770
2560	7,691	7,705	15,396	1,117,075	1,130,269	2,247,344	366,667	670,135	1,036,802
2561	6,996	7,004	14,000	1,051,126	1,057,163	2,108,289	507,392	637,594	1,144,986
2562	6,172	6,168	12,340	933,255	931,742	1,864,997	-	-	829,868
2563	4,462	4,461	8,923	538,888	548,565	1,087,453	-	-	728,376
2564	1,981	1,981	3,962	228,386	219,909	448,295	-	-	405,255
2565	3,930	3,931	7,861	552,229	542,343	1,094,572	-	-	629,693
2566	4,120	4,121	8,241	637,416	625,675	1,263,091	223,467	387,192	610,659
2567	3,838	3,838	7,676	613,010	601,076	1,214,086	238,485	396,127	634,612
2568	3,177	3,177	6,354	508,694	497,800	1,006,494	188,125	277,661	465,786
2569	1,958	1,957	3,915	303,946	299,608	603,554	89,890	136,012	225,902
รวม	70,562	70,583	141,145	10,042,705	10,019,509	20,062,214	4,704,607	7,264,690	14,562,489
เฉลี่ย	4,704	4,706	9,410	669,514	667,967	1,337,481	427,692	660,426	970,833

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (เดือนพฤษภาคม 2569)

หมายเหตุ : ปี 2569 เป็นข้อมูลสถิติเที่ยวบินในช่วงเดือนมกราคม-เมษายน 2569 ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2569

- หมายถึง ไม่มีข้อมูล

1.2.4 เส้นทางการบินของสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ

สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีในปัจจุบัน ประกอบด้วยสายการบินภายในประเทศ 4 สายการบิน จำนวน 32 เที่ยวบิน/วัน (ไป-กลับ) ดังนี้

สายการบิน	เส้นทางการบิน		จำนวน (เที่ยวบิน/วัน)
	ขาออก	ขาเข้า	
สายการบินนกแอร์	กรุงเทพ (ดอนเมือง)	สุราษฎร์ธานี	2
	สุราษฎร์ธานี	กรุงเทพ (ดอนเมือง)	2
รวมเที่ยวบินสายการบินนกแอร์			4
สายการบินไทยไลอ้อนแอร์	กรุงเทพ (ดอนเมือง)	สุราษฎร์ธานี	5
	สุราษฎร์ธานี	กรุงเทพ (ดอนเมือง)	5
รวมเที่ยวบินสายการบินไทยไลอ้อนแอร์			10
สายการบินไทยแอร์เอเชีย	กรุงเทพ (ดอนเมือง)	สุราษฎร์ธานี	5
	สุราษฎร์ธานี	กรุงเทพ (ดอนเมือง)	5
	กรุงเทพ (สุวรรณภูมิ)	สุราษฎร์ธานี	1
	สุราษฎร์ธานี	กรุงเทพ (สุวรรณภูมิ)	1
	สุราษฎร์ธานี	เชียงใหม่	1
	เชียงใหม่	สุราษฎร์ธานี	1
รวมเที่ยวบินสายการบินไทยแอร์เอเชีย			14
สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์	กรุงเทพ (สุวรรณภูมิ)	สุราษฎร์ธานี	2
	สุราษฎร์ธานี	กรุงเทพ (สุวรรณภูมิ)	2
รวมเที่ยวบินสายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์			4
รวมเที่ยวบินทั้งหมด			32

ที่มา : ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี, เดือนพฤษภาคม (2569)

1.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในรูปที่ 1.2.5-1 รายละเอียดดังนี้

(1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ปลูกปาล์มน้ำมันและยางพารา โดยกระจายรอบพื้นที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

(2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

ลักษณะการตั้งบ้านเรือนของประชาชนในพื้นที่ ส่วนใหญ่มีการกระจายตัวของพื้นที่ชุมชนตามเส้นทางคมนาคมและมีการกระจุกตัวเป็นกลุ่ม โดยพบชุมชนหนาแน่นในพื้นที่อำเภอพุนพิน ซึ่งอยู่ห่างไปทางทิศตะวันออกของทำอาภาศยาน และมีการกระจายตัวของชุมชนตามถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 41 (แยกปลื้มพร-พัทลุง)

(3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

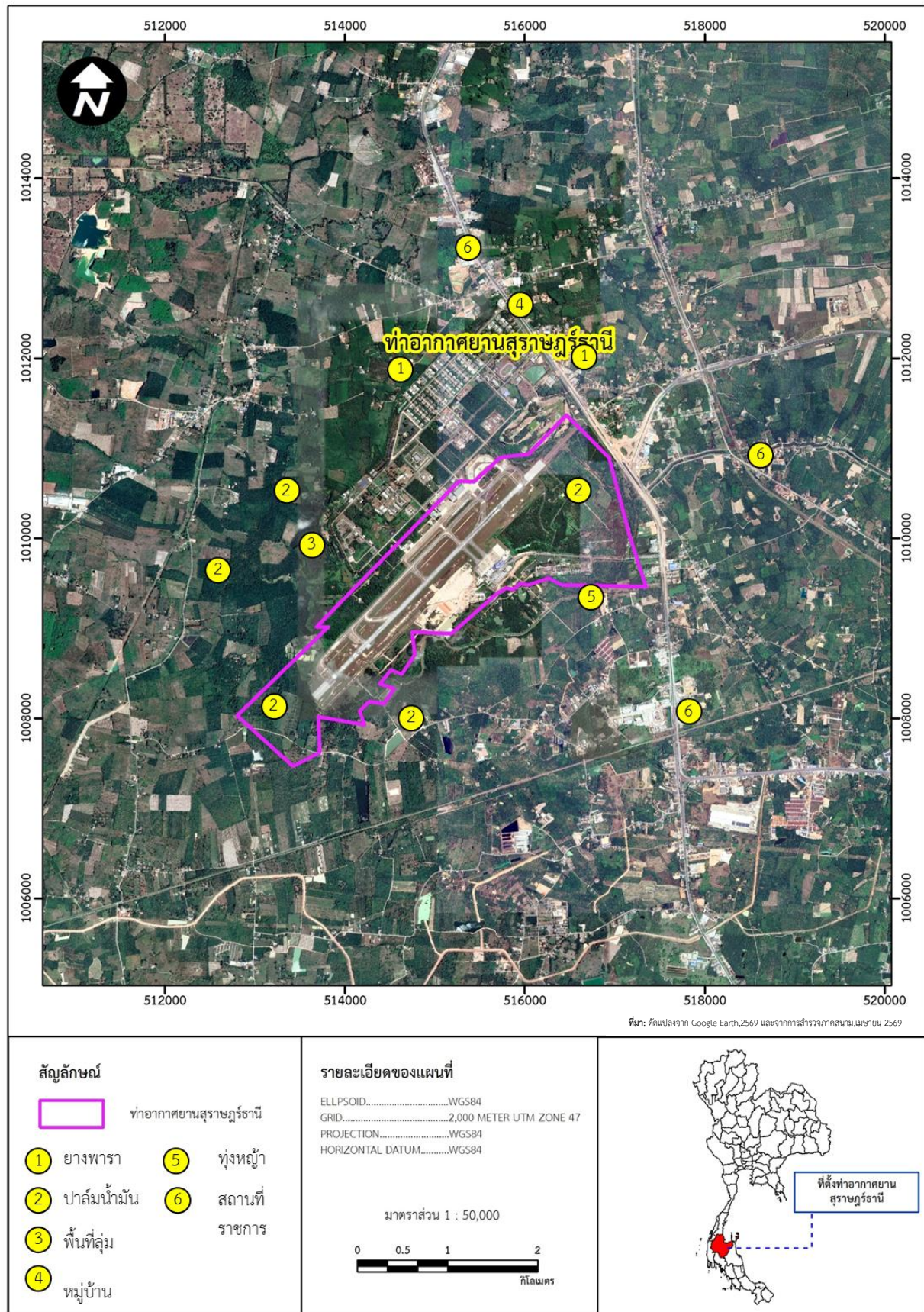
ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างชุมชนและเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดใกล้เคียง
เส้นทางสายหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 41 (แยกปฐมพร-พัทลุง) และทางหลวงหมายเลข 417 (สายทำอากาศยาน
สุราษฎร์ธานี-ค้อล่าง)

(4) พื้นที่แหล่งน้ำ

บริเวณโดยรอบพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี พบว่า มีสระน้ำ และอ่างเก็บน้ำขนาดเล็กในบริเวณ
พื้นที่ของกองบิน 7 มีอ่างเก็บน้ำและบ่อเก็บน้ำใช้ของประชาชนกระจายโดยรอบทำอากาศยาน

(5) พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่อื่นๆ

ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ไม่มีพื้นที่ที่มีสภาพป่า



รูปที่ 1.2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

1.2.6 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

(1) การใช้น้ำ

ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี มีแหล่งน้ำใช้จากบ่อบาดาลภายในทำอาภาศยาน จำนวน 2 บ่อ โดยสูบน้ำเข้าสู่ถังเก็บกักน้ำ ผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำ และสูบขึ้นหอถังสูง เพื่อแจกจ่ายไปยังบริเวณอาคารที่อยู่ภายในทำอาภาศยาน ปริมาณน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร 3,600 ลูกบาศก์เมตร/เดือน และปริมาณน้ำใช้ของบ้านพักเจ้าหน้าที่ 2,200 ลูกบาศก์เมตร/เดือน นอกจากนี้อาคารที่พักผู้โดยสารทำอาภาศยานมีถึงน้ำสำรองสำหรับอาคารที่พักผู้โดยสาร 250 ลูกบาศก์เมตร/เดือน

สำหรับแหล่งน้ำดับเพลิง นอกจากจะใช้จากบ่อบาดาลแล้ว ภายในทำอาภาศยานยังมีบ่อน้ำขนาดใหญ่ 2 แห่ง ความจุรวมประมาณ 115,000 ลูกบาศก์เมตร สามารถใช้เป็นแหล่งน้ำสำรองสำหรับดับเพลิงได้อย่างเพียงพอ

(2) น้ำเสีย

น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีมีแหล่งกำเนิดอยู่ 2 แหล่ง ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1) อาคารที่พักผู้โดยสาร

ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ใช้ระบบถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป เป็นระบบเลี้ยงตะกอนแบบเติมอากาศ (Aeration Activated Sludge) รวมความสามารถในการรองรับน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ประมาณ 140 ลูกบาศก์เมตร/วัน

การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

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

- บริเวณห้องพัสดุโดยสารระหว่างประเทศ มีห้องน้ำทั้งหมด 3 แห่ง มีห้องน้ำในส่วนของห้อง VIP 1 แห่ง และห้องน้ำทั่วไป 2 แห่ง น้ำเสียจากห้องน้ำของผู้โดยสารระหว่างประเทศรวบรวมลงสู่ถังระบบบำบัดน้ำเสียที่อยู่ด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร และน้ำเสียที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูประบายลงสู่ท่อระบายน้ำบริเวณลานจอด แล้วจึงระบายลงสู่คลองหัวเตย ต่อไป

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

2.2) บ้านพักเจ้าหน้าที่

การจัดการน้ำเสียบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีจำนวน 70 หลัง การจัดการน้ำเสียของแต่ละหลังใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม

1.2.7 การจัดการขยะ

การจัดการขยะมูลฝอยภายในท่าอากาศยาน โดยรถขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยจะเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ รายละเอียดการดำเนินการจัดการขยะดังนี้

(1) อาคารที่พักผู้โดยสาร

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

(2) บ้านพักเจ้าหน้าที่

บ้านพักเจ้าหน้าที่จะมีถังขยะตั้งประจำแต่ละหลัง และมีอาคารที่พักขยะรวม เพื่อให้รถเก็บขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บต่อไป

1.2.8 ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี เป็นรางระบายน้ำแบบเปิดท่อระบายน้ำ และบ่อเก็บกักน้ำมีความลาดชันจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออก โดยจะระบายน้ำออกสู่คลองห้วยเตยเป็นหลักมีจุดระบายน้ำอยู่ 3 จุด ได้แก่

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

1.2.9 การจัดการด้านความปลอดภัย

(1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

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

(2) ความปลอดภัยในทำอาภาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่ทำอาภาศยาน เพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง อาจจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปสำรวจพร้อมทำบันทึกสถิติที่พบภายในทำอาภาศยานในแต่ละวัน พร้อมจัดทำรายงานการสำรวจประชากรนกประจำเดือน และหากเกิดเหตุอาภาศยานชนนกจะมีการจัดทำบันทึกรายงานเป็นประจำทุกเดือน สำหรับบริเวณทางเข้า-ออกทำอาภาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรแก่ผู้ที่เข้ามาใช้บริการทำอาภาศยานในช่วงเวลาที่อาภาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่างๆ และมีห้องควบคุมโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่างๆ ภายในทำอาภาศยาน

(3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำเดือนของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง และฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

1.2.10 สภาพปัจจุบัน

ปัจจุบันทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี มีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร ก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์ การขยายลานจอดอาภาศยาน และก่อสร้างปรับปรุงถนนทางเข้า-ออก ทำอาภาศยาน ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 อย่างไรก็ตาม กรมทำอาภาศยานได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณา โดยทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี มีโครงการพัฒนาสามารถสรุปได้ดังนี้ (รูปที่ 1.2.10-1)

(1) งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว ร้อยละ 99.99 ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2569

(2) งานก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสารและปรับปรุงลานจอดรถยนต์ ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ



กิจกรรมก่อสร้างทางขับขนาน



อาคารศูนย์ขนส่งผู้โดยสาร

รูปที่ 1.2.10-1 สภาพปัจจุบันทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

1.3 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

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

ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. ปฏิบัติอย่างเคร่งครัดตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอมาในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี และมาตรการฯ ที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด โดยให้ทำการติดตามตรวจสอบระดับเสียงภายในอาคารที่พักผู้โดยสารในช่วงที่มีการขึ้นลงของเครื่องบิน และในช่วงที่เครื่องบินติดเครื่องรอรับผู้โดยสาร ในกรณีที่ตรวจพบว่า ระดับเสียงภายในอาคารที่พักผู้โดยสารที่มีเสียงเกินมาตรฐาน ก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนที่มาใช้บริการให้กรมทำอาภาศยานหามาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว	- เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดเสียงรบกวนต่อผู้มาใช้บริการกรมทำอาภาศยานได้ออกแบบอาคารที่พักผู้โดยสารทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ให้มีลักษณะเป็นกระจก 2 ชั้น จึงไม่มีปัญหาเสียงรบกวนต่อผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการแต่อย่างใด	-	-
2. เมื่อผลการติดตามตรวจสอบได้แสดงให้เห็นถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมกรมทำอาภาศยานต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว	- ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเมื่อเดือนพฤษภาคม 2569 พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ และระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	-	-
3. หากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ก็ตามที่สามารถก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรมทำอาภาศยานต้องแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบโดยเร็ว จะได้ให้ความร่วมมือในการแก้ปัญหาดังกล่าว	- หากเกิดเหตุการณ์ที่สามารถส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กรมทำอาภาศยานจะดำเนินการตามที่กำหนด	-	-

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

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4. กรมท่าอากาศยานต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมทราบตามกำหนดเวลาที่เสนอไว้ในรายงานฯ ทุกครั้ง พร้อมทั้งสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ใน รอบปีให้ทราบทุกปี	- กรมท่าอากาศยาน ว่าจ้างบริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาจัดทำรายงานผล การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2569 เพื่อเสนอต่อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	-	-
5. หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ และ/หรือมีมาตรการลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดใน ด้านเนื้อหาของรายงานที่ได้ให้ความเห็นชอบ ต้องเสนอ รายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการให้ความ เห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการ เปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีการดำเนินกิจกรรม การก่อสร้าง ได้แก่ (1) งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้าง ไปแล้ว ร้อยละ 99.99 ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2569 (2) งานก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสารและปรับปรุงลาน จอดรถยนต์ ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับ ความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540	- กรมท่าอากาศยานได้ดำเนินการจัดทำ รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการ เสนอต่อสำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม (สผ.) - ปัจจุบันท่าอากาศยานได้ขอถอนรายงาน การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการใน รายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศ ยานสุราษฎร์ธานี เพื่อนำมาปรับปรุง แก้ไขก่อนนำเสนอ สผ. เพื่อเสนอให้ คชก. พิจารณาอีกครั้ง ตามหนังสือกรม ท่าอากาศยานที่ คค 0502/4148 ลงวันที่ 18 กันยายน 2568	 ก่อสร้างทางขับขนาน

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. คุณภาพน้ำผิวดิน 1.1 รวบรวมและบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ	- อาคารที่พักผู้โดยสารมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบระบบเลี้ยงตะกอนเร่งและเติมอากาศ มีความสามารถรองรับน้ำเสีย 140 ลูกบาศก์เมตร/วัน น้ำเสียจากห้องน้ำจะถูกรวบรวมให้เข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ส่วนบริเวณอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่และอาคารอื่นๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม	-	 ระบบบำบัดน้ำเสียด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร
1.2 กำจัดสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นภายในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีให้ถูกวิธีโดยให้เทศบาลตำบลท่าข้ามสูบสิ่งปฏิกูลอย่างสม่ำเสมอ	- ปัจจุบันเทศบาลตำบลท่าข้ามไม่สามารถให้บริการในการสูบสิ่งปฏิกูลได้เนื่องจากไม่มีความพร้อมด้านเครื่องมือ ดังนั้นทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี จึงว่าจ้างให้บริษัทเอกชนเข้ามาสูบสิ่งปฏิกูล ปีละ 1 ครั้ง หรือหากเต็มก่อนกำหนดจะดำเนินการแจ้งให้บริษัทเอกชนเข้ามาสูบสิ่งปฏิกูล	-	-
1.3 ก่อนการใช้อาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ให้กรมท่าอากาศยานประสานงานกับบริษัทผู้ผลิตถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่นำมาติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี เพื่อให้อบรมวิธีการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียแก่เจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน	- ปัจจุบันทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป แบบระบบเลี้ยงตะกอนเร่งและเติมอากาศ มีความสามารถรองรับน้ำเสีย 140 ลูกบาศก์เมตร/วัน บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร - ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสียซึ่งได้รับการอบรมเกี่ยวกับการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียจากบริษัทผู้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย นอกจากนี้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการดูแลรักษาและซ่อมบำรุง	-	 ระบบบำบัดน้ำเสียด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1.4 ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักพนักงาน ตลอดจนอาคารต่างๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม การใช้งานและการบำรุงรักษาที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีจะต้องปฏิบัติเพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียมีประสิทธิภาพที่สำคัญ มีดังนี้ - ห้ามเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ลงในบ่อเกรอะ เช่น น้ำกรดหรือด่างเข้มข้น เช่น น้ำยาล้างห้องน้ำเข้มข้นและคลอรีนเข้มข้น เพราะจะทำให้ประสิทธิภาพการทำงานของบ่อเกรอะลดลง - น้ำทิ้งสารอนินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก เช่น พลาสติก ผ้านวมัย นอกจากจะทำให้ส้วมเต็มก่อนกำหนดแล้วยังอาจเกิดการอุดตันในท่อระบาย - กรณีน้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงและราดส้วมไม่ลง ให้ตรวจการระบายหรือประสิทธิภาพของบ่อซึม	- ปัจจุบันทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป แบบระบบเลี้ยงตะกอนเร่งและเติมอากาศ มีความสามารถรองรับน้ำเสีย 140 ลูกบาศก์เมตร/วัน บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร - ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีได้มีการแจ้งพนักงานทำความสะอาดและประชาสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ภายในทำอาภาศยานไม่ให้ใช้น้ำยาล้างห้องน้ำเข้มข้นหรือเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ในระบบบำบัดน้ำเสีย - จัดให้มีภาชนะรองรับวัสดุที่ย่อยสลายยากในห้องน้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารต่างๆ ส่วนอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ จะไม่มีการทิ้งขยะที่ย่อยสลายยากลงในบ่อเกรอะ โดยจะนำขยะที่ย่อยสลายยากไปทิ้งที่ถังขยะที่จัดเตรียมไว้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ - ในกรณีที่น้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงจะมีการตรวจสอบหากพบว่า มีสิ่งปฏิกูลในปริมาณมากทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี จะมีการแจ้งให้บริษัทเอกชนเข้ามาสูบออกไปกำจัด	-	ถังขยะภายในห้องน้ำ 

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1.5 การดูแลรักษารางระบายน้ำที่อยู่ใน ภายในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี โดยเฉพาะ จะต้องทำความสะอาดก่อนเข้าสู่คูฝน	- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาระบบระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ และมีการขุดลอกรางระบายน้ำ โดยในปีงบประมาณ 2568	-	รางระบายน้ำข้างทางวิ่ง 
1.6 ติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน เพื่อรองรับน้ำทิ้งจากบ้านพักพนักงาน โดย ปริมาณบ่อดักไขมันที่ต้องการมากกว่า 2.0 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 4 บ่อ	- มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน บริเวณบ้านพัก เจ้าหน้าที่ โดยเจ้าหน้าที่ที่อาศัยอยู่บ้านพักเจ้าหน้าที่จะทำ การคัดแยกขยะและเศษอาหารต่างๆ เพื่อลดปริมาณคราบ ไขมัน เนื่องจากรางระบายน้ำทั้งบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่จะ เชื่อมต่อกับบ่อดักน้ำขนาด 400 ลูกบาศก์เมตร โดยน้ำในบ่อ ดังกล่าวไม่มีการระบายออกสู่ภายนอกแต่อย่างใด แต่จะ นำมาใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้ภายในโครงการ	-	 บ่อน้ำขนาด 400 ลบ.ม.

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
			 ตะแกรงดักขยะบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
2. คุณภาพอากาศ 2.1 ช่วงเวลากลางวัน กำหนดเครื่องบินพาณิชย์ขึ้น-ลง ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง โดยเป็นเครื่องบินชนิด B 747-400 จำนวน 3 เที่ยวบิน และ B 737-400 จำนวน 1 เที่ยวบิน	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี มีสายการบินพาณิชย์ ให้บริการ 4 สายการบิน ได้แก่ 1) สายการบินไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบิน A320-200 ทำการบินวันละ 14 เที่ยวบิน 2) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ใช้เครื่องบิน B737-800 และ B737-900ER ทำการบินวันละ 10 เที่ยวบิน 3) สายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ ใช้เครื่องบิน A320 ทำการบินวันละ 4 เที่ยวบิน 4) สายการบินนกแอร์ ใช้เครื่องบิน B737-800 ทำการบินวันละ 4 เที่ยวบิน จากข้อมูลเที่ยวบิน พบว่า เครื่องบินพาณิชย์ที่ทำการขึ้น-ลง มีจำนวนไม่เกิน 3 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง และแบบเครื่องบินที่ทำการบินในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็น B737-800 และ A320	- ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำเครื่องบินชนิดดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านของการลดผลกระทบด้านเสียงและมลพิษอากาศยาน ดังนั้นกรมท่าอากาศยานควรดำเนินการขอปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

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

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2.4 ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่งในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัดในช่วงที่รถยนต์มาก จะส่งผลให้ไอเสียที่ระบายจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น	- จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยตรวจตราและขอความร่วมมือผู้มาใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์และห้ามจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร - ติดตั้งป้ายประกาศให้จอดรถรับส่งผู้โดยสารชั่วคราวเท่านั้น - บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารมีการทาแถบสีขาวแดงและสีขาวเหลืองแสดงเขตห้ามจอดรถหรือจอดได้ชั่วคราวในบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร	-	 ป้ายประกาศให้จอดรถรับส่งผู้โดยสารชั่วคราว
3. เสี่ยง 3.1 หลีกเลี่ยงการบินในช่วงเวลากลางคืน	- ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีเที่ยวบินมาจากต่างประเทศโดยจะมีเที่ยวบินในช่วงเดือนพฤษภาคม เป็นต้นไป จึงจำเป็นต้องมีเที่ยวบินในช่วงกลางคืน เนื่องจากระยะเวลาในการเดินทางจากท่าอากาศยานต้นทางมายังท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	-	-
3.2 จำกัดเที่ยวบินพาณิชย์เวลากลางวันไม่เกิน 6 เที่ยวบิน	- ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีเที่ยวบินมาจากต่างประเทศโดยจะมีเที่ยวบินในช่วงเดือนพฤษภาคม เป็นต้นไป จึงจำเป็นต้องมีเที่ยวบินในช่วงกลางคืน เนื่องจากระยะเวลาในการเดินทางจากท่าอากาศยานต้นทางมายังท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	-	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3.3 พนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบิน ต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง	- พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดอากาศยานขณะที่อากาศยานเข้ามาใช้บริการมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง ได้แก่ Ear plug และ Ear muff	-	 การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียงของเจ้าหน้าที่
3.4 ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหรือตัวแทนแจ้งให้ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดทราบเป็นระยะ โดยเฉพาะผังเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อรับทราบถึงขอบเส้น NEF ที่เกิดขึ้นจากโครงการ	- กรณีมีการเข้าร่วมประชุมกับส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัด ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหรือผู้แทนมีการแจ้งเกี่ยวกับแนวเส้นเสียง NEF และแจ้งเกี่ยวกับประเด็นเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินหัวเตย ในท้องที่อำเภอพุนพิน และอำเภอคีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2535	-	-
3.5 ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ให้งานประชาสัมพันธ์รับซื้อร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากสนามบิน เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานแสดงข้อคิดเห็นร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ โดยเฉพาะประเด็นผลกระทบด้านเสียง	- กรณีที่เกิดเหตุเดือนร้อนรำคาญสามารถแจ้งโดยตรงที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี และจัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนที่บริเวณประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยาน	-	 ประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยาน

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3.6 กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากทำอากาศยาน ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน	- ปัจจุบันการดำเนินงานของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ไม่มีข้อร้องเรียน	-	-
4. การใช้ที่ดิน 4.1 กรมทำอากาศยานประสานงานกับผังเมืองและโยธาธิการจังหวัดสุราษฎร์ธานี กรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อให้การปรับปรุงผังเมืองรวมพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในแต่ละครั้งสอดคล้องกับลักษณะของเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและสภาพผลกระทบด้านเสียงที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของเครื่องบิน	- ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีจะแจ้งเกี่ยวกับเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินหัวเตย ในท้องที่อำเภอพุนพินและอำเภอคีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2535 ในการประชุมระดับจังหวัดและหากมีการปรับปรุงผังเมืองรวมอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทางทำอากาศยานจะดำเนินการประสานกับโยธาธิการจังหวัดสุราษฎร์ธานีเกี่ยวกับเขตปลอดภัยการเดินอากาศให้ทราบต่อไป	-	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4.2 กรมทำอาภาศยานแลกเปลี่ยนข้อมูลกับทางจังหวัดเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขออนุญาตใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภทที่จะได้รับผลเสียจากโครงการหากอยู่ใกล้กับแนวเขตการขึ้น-ลงของเครื่องบิน โดยเฉพาะชุมชนหรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวด้านเสียง เช่น โรงพยาบาล และสถานศึกษา	- ประสานงานเรื่องการให้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศกับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้ผู้ที่จะดำเนินการก่อสร้างแจ้งต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เนื่องจากหน่วยงานดังกล่าวจะเป็นผู้ให้อนุญาตในการดำเนินการก่อสร้าง ในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ สำหรับพื้นที่อ่อนไหวตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศและหลีกเลี่ยงการอนุญาตให้ก่อสร้างอาคารที่มีความอ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านเสียง	-	-
4.3 กรมทำอาภาศยานประสานงานกับองค์กรบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เนื่องจากเป็นหน่วยงานเบื้องต้นเกี่ยวกับการอนุญาตด้านสิ่งปลูกสร้างและจะใกล้ชิดกับกิจกรรมต่างๆ ภายในชุมชน	- ผู้อำนวยการทำอาภาศยาน หรือตัวแทน แจ้งเรื่องการให้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในการประชุมระดับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องมีการประสานงานไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อขออนุญาตในการก่อสร้าง	-	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5. การกำจัดขยะมูลฝอย 5.1 จัดภาชนะเพื่อรวบรวมให้เหมาะสมและเพียงพอ	- อาคารที่พักผู้โดยสาร : จัดให้มีถังขยะที่มีฝาปิดมิดชิดแบบแยกประเภทตั้งวางไว้โดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร และทำการรวบรวมขยะจากบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารไปไว้ยังอาคารที่พักขยะเพื่อให้รถขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตยเข้ามาจัดเก็บ สัปดาห์ละ 2 ครั้ง - บ้านพักเจ้าหน้าที่ : จัดให้มีถังขยะฝาปิดมิดชิด ขนาด 240 ลิตร ตั้งวางไว้โดยรอบบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และจัดให้มีจุดรวบรวมขยะบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ เพื่อให้รถขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตยเข้ามาจัดเก็บสัปดาห์ละ 2 ครั้ง	-	 ถังขยะภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
5.2 ดำเนินการเผาขยะอย่างน้อย 2 ครั้ง/สัปดาห์	- ปัจจุบันทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีไม่ได้กำจัดขยะโดยวิธีการเผา - การจัดการขยะของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีในปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และลานจอดรถยนต์ ไปไว้ยังอาคารพักขยะ แล้วประสานองค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บเพื่อนำไปกำจัดต่อไป โดยจะเข้ามาจัดเก็บสัปดาห์ละ 2 ครั้ง	-	 อาคารที่พักขยะ

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5.3 ทำความสะอาดพื้นที่ทิ้งขยะในปัจจุบัน โดยเก็บรวบรวมขยะและเผา	- ปัจจุบันทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีไม่ได้กำจัดขยะโดยวิธีการเผา - การจัดการขยะของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีในปัจจุบัน มีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และลานจอดรถยนต์ ไปไว้ยังอาคารพักขยะ แล้วประสานองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บเพื่อนำไปกำจัดต่อไป โดยจะเข้ามาจัดเก็บสัปดาห์ละ 2 ครั้ง ซึ่งภายหลังจากการเก็บขนขยะจะมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลทำความสะอาดบริเวณอาคารที่พักขยะให้เรียบร้อย	-	-
5.4 สนับสนุนการจำแนกขยะโดยแบ่งประเภทขยะทั่วไปและขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่	- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการคัดแยกขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ และที่สามารถขายได้ เช่น กระดาษ พลาสติก ขวด หรือโลหะ เป็นต้น ออกจากขยะทั่วไป	-	-
6. ความปลอดภัย 6.1 จัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์และคู่มือให้ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ทราบถึงข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	- มีการจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณจุดประชาสัมพันธ์ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร	-	-
6.2 แจ้งให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดความสูงของอาคารและขอบเขตปลอดภัย	- ผู้อำนวยการทำอาภาศยาน หรือตัวแทน แจ้งเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในการประชุมระดับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องมีการประสานงานไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อขออนุญาตในการก่อสร้าง	-	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	- จัดทำแผนพืชมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อกำหนดเขตปลอดภัย ในการเดินอากาศบริเวณจุดประชาสัมพันธ์ภายในอาคารที่ พักผู้โดยสาร		

ตารางที่ 1.3-3 มาตรการป้องกันและการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ระยะก่อสร้าง

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1) คุณภาพอากาศ 1.1) กำหนดความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้เส้นทาง เข้า-ออกและพื้นที่ก่อสร้าง ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด	- ปัจจุบันทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีอยู่ระหว่าง การทำพื้นผิวทางขั้วขนาน อย่างไรก็ตามกรม ทำอาภาศยานจะกำกับให้คนขับรถบรรทุกขั้วด้วย ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ภายในพื้นที่ ก่อสร้าง และขับรถตามความเร็วที่กฎหมาย กำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	ข้อเสนอแนะ : ให้จัดทำป้ายกำหนดความเร็ว รถบรรทุกให้ขั้วรถด้วยความเร็ว 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในพื้นที่ก่อสร้างและถนน ภายในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	-
1.2) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างล้างหรือทำความสะอาด สะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- กิจกรรมการก่อสร้างภายในทำอาภาศยาน ปัจจุบันเป็นการทำผิวทาง ทางขั้วขนาน ไม่มี กิจกรรมการปรับถมพื้นที่ อย่างไรก็ตาม ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีต้องกำกับผู้รับเหมา ก่อสร้างให้ทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออก นอกพื้นที่ก่อสร้างทุกครั้ง	-	-
1.3) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเก็บกวาดและ ทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทุกวัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยทำความสะอาด สะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน	-	-
1.4) ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่มีกิจกรรมที่เกิดฝุ่นละออง ให้ทำการรดน้ำพื้นที่ อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง (เช้า-บ่าย) เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นสำหรับกิจกรรมที่เกิดขึ้น เช่น บริเวณถนนภายในพื้นที่ก่อสร้าง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีรถฉีดพรมน้ำ บริเวณ พื้นที่ที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเพื่อลดการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละออง อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือขึ้นอยู่กับสภาพอากาศ	-	-
1.5) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างไม่ให้เผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี โดยเด็ดขาด เพราะอาจเป็นอุปสรรคต่อการขึ้น-ลงของเครื่องบิน	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีกำกับผู้รับเหมาห้ามเผา เศษวัสดุ/ขยะภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน โดย เด็ดขาดเพราะเป็นอุปสรรคต่อการขึ้น-ลง ของ อาภาศยาน	-	-

ตารางที่ 1.3-3 มาตรการป้องกันและการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ระยะก่อสร้าง (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1.6) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ใช้เครื่องจักรที่มีควันหรือมลพิษต่ำ โดยสังเกตจากลักษณะของควัน/ไอเสียที่ระบายออกมาจากเครื่องจักร	- ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีเป็นการทำพื้นผิวทางขับขนาน จากการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง ในปัจจุบันไม่พบปัญหาเรื่องควันดำ และผู้รับเหมามีการตรวจสอบเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเป็นประจำ	-	-
2) เสียง/ความสั่นสะเทือน 2.1) กำหนดความเร็วของรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และปฏิบัติตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- ปัจจุบันทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีอยู่ระหว่างการทำพื้นผิวทางขับขนาน อย่างไรก็ตามการกรมทำอาภาศยานจะกำชับให้ชนขับรถบรรทุกขับด้วยความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ภายในพื้นที่สร้าง และปฏิบัติตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	ข้อเสนอแนะ : ให้จัดทำป้ายกำหนดความเร็วรถบรรทุกให้ขับรถด้วยความเร็ว 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในพื้นที่ก่อสร้างและถนนภายในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	-
2.2) ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- ให้กำชับผู้รับเหมาก่อสร้างกำชับพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะให้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	-	-
2.3) ในช่วงระหว่าง 22.00 น ถึง 07.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ ในบริเวณพื้นที่โครงการที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อยู่อาศัยข้างเคียง	- กิจกรรมการก่อสร้างของทำอาภาศยานจะดำเนินการในช่วงเวลา 08.00 -17.00 น.	-	-
2.4) จัดหาอุปกรณ์ป้องกันภัยเสียง (Ear Plug, Ear Muff) สำหรับพนักงานที่ต้องสัมผัสกับงานที่มีเสียงดัง และดูแลให้มีการใช้งานอุปกรณ์ที่จัดทำให้อย่างเหมาะสม	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างที่เข้าบริเวณเขตการบิน (Airside) ต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง เช่น Ear Plug, Ear Muff สวมที่ใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายทุกครั้ง เช่น รองเท้านิรภัย เสื้อสะท้อนแสง เป็นต้น	-	-

ตารางที่ 1.3-3 มาตรการป้องกันและการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ระยะก่อสร้าง (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2.5) กำหนดให้ผู้รับเหมาบรรทุกทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่ กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันการทำงานหนักของ เครื่องยนต์ที่อาจก่อให้เกิดเสียงดัง	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี กำชับผู้รับเหมาไม่ให้ บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	-	-
2.6) กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงและความ สั่นสะเทือน บริเวณที่ใกล้กับอาคารหรือบ้านพักจะต้อง กำหนดแผนงานไม่ให้ ดำเนินงานพร้อมกัน	- ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างของทำอาภาศยาน สุราษฎร์ธานีอยู่ในพื้นที่ Airside ซึ่งไม่มีการเข้าไป ใช้ประโยชน์ของประชาชน	-	-
3) คุณภาพน้ำ และการจัดการน้ำเสีย			
3.1) ห้ามล้างเครื่องจักรอุปกรณ์บริเวณคุระบายน้ำ และ แหล่งน้ำที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีกำชับผู้รับเหมา ก่อสร้างไม่ให้ล้างเครื่องจักรและอุปกรณ์บริเวณราง ระบายน้ำ หรือแหล่งน้ำสาธารณะ	-	-
3.2) จัดให้มีบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับห้องส้วม โดยให้มี ห้องส้วมสำหรับบ้านพักคนงานก่อสร้างเป็นไปตามหลัก ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดสวัสดิการ เกี่ยวกับสุขภาพอนามัยสำหรับลูกจ้าง โดยกำหนดจำนวน ห้องส้วม 3 ห้อง ต่อคนงาน 50 คน	- ผู้รับเหมาได้ติดตั้งบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับห้อง ส้วมบริเวณพื้นที่พักคนงานก่อสร้าง	-	-
3.3) รมัตรีวังมีให้เศษดินร่วงลงสู่ระบบระบายน้ำ ภายในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีกำชับผู้รับเหมา ก่อสร้างให้ระมัดระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่ราง ระบายน้ำภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน	-	-
4) การคมนาคมขนส่ง			
4.1) กำหนดให้การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการ ฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวนต้องมิใช่ใช้ ปิดคลุมอย่างมิดชิด	- ผู้รับเหมาจัดให้มีผ้าใบคลุมรถบรรทุกที่ใช้ในการ ขนส่งวัสดุก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของ ฝุ่นละออง	-	-

ตารางที่ 1.3-3 มาตรการป้องกันและการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ระยะก่อสร้าง (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ
4.2) กำหนดให้การบรรทุกวัสดุก่อสร้างจะต้องไม่เกินพิกัดบรรทุกที่กฎหมายกำหนด	- ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีกำชับผู้รับเหมาไม่ให้บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	-	-
4.3) กำหนดให้ผู้รับเหมาติดป้ายเตือน "เขตก่อสร้างอันตราย" บริเวณก่อสร้างก่อนสร้างถนนทางเข้า-ออกทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	- เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่ในพื้นที่เขตปลอดภัยการบิน (Airside) ซึ่งผู้รับเหมาดำเนินการตามข้อกำหนดด้านการก่อสร้างในพื้นที่เขตปลอดภัยการบิน	-	-
4.4) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าของโครงการ หรือผู้ที่เกี่ยวข้อง ออกกฎข้อบังคับในการขับรถบรรทุกของผู้รับเหมาก่อสร้าง ดังนี้ (1) กำหนดและแจ้งบทลงโทษที่รุนแรงสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดการใช้ความเร็ว (2) การขนส่งวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุก่อสร้างจนถึงพื้นที่ก่อสร้างโครงการตลอดแนวเส้นทางที่ต้องผ่านชุมชนหนาแน่น จะต้องใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง (3) รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการต้องติดป้าย ทั้งนี้เพื่อให้ง่ายต่อการตรวจสอบข้อเท็จจริงในการใช้ความเร็วของรถแต่ละคันรวมทั้งด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	- ผู้รับเหมา มีการออกกฎและข้อบังคับกับพนักงานขับรถบรรทุก และแจ้งให้พนักงานขับรถบรรทุกทราบถึงข้อตกลงและบทกำหนดโทษ	-	-
4.5) การเข้า-ออกพื้นที่โครงการของยานพาหนะที่บรรทุกของหนัก จะจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลให้สัญญาณ ทั้งนี้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น	- ผู้รับเหมา ก่อสร้างจัดให้มีพนักงานดูแลให้สัญญาณ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	-	-

ตารางที่ 1.3-3 มาตรการป้องกันและการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ระยะก่อสร้าง (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ
5) ขยะ 5.1) จัดให้มีถังขยะแบบที่มีฝาปิดมิดชิดที่มีขนาดความจุอย่างน้อย 100 ลิตร จำนวน 2 ถัง วางไว้บริเวณที่พักชั่วคราวของพนักงาน เพื่อแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป	- มีถังขยะแยกประเภท และที่พับขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ บริเวณที่พักคนงาน	-	-
5.2) ให้ทำการคัดแยกเศษวัสดุก่อสร้างที่สามารถนำกลับไปใช้ประโยชน์ได้ใหม่ออกจากเศษวัสดุเหลือใช้และให้นำกลับไปใช้ใหม่ให้มากที่สุด	- ปัจจุบันในการดำเนินงานทำผิวทางชั้นบนาน โดยบริษัทผู้รับเหมาได้มีการเตรียมที่รวบรวมเศษวัสดุก่อสร้างไว้บริเวณที่พักคนงาน	-	-
6) เศรษฐกิจ-สังคม 6.1) ติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างโครงการบริเวณด้านหน้าทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี เพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดป้ายแสดงรายละเอียดโครงการบริเวณด้านหน้าทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	-	-
6.2) เข้มงวดเรื่องการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างของพนักงานในช่วงเวลากลางคืน	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณทางเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้าง	-	-
6.3) พิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่นเพื่อให้การพัฒนาโครงการมีส่วนช่วยเหลือชุมชน	- ในกิจกรรมการก่อสร้างผู้รับเหมาจะพิจารณาคนในท้องถิ่นมาทำงาน	-	-
7) สาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย การป้องกันอุบัติเหตุหรือการทำงานให้มีความปลอดภัยในแต่ละกิจกรรมการก่อสร้าง ดำเนินการดังนี้ 7.1) การเตรียมงานก่อสร้างในด้านความปลอดภัย จำเป็นต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย โครงการจะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยอย่างน้อย 1 คน โดยที่เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยจะเป็นผู้ที่พยายามทุกวิถีทางที่จะลดอุบัติเหตุ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยรักษาความปลอดภัยบริเวณทางเข้า-ออกบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- -	- -

ตารางที่ 1.3-3 มาตรการป้องกันและการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ระยะก่อสร้าง (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ
(1) กำกับดูแลให้ทุกฝ่ายปฏิบัติตามกฎหมาย	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีกำกับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด	-	-
(2) สร้างจิตสำนึกให้กับทุก ๆ คนให้เล็งเห็นถึงความปลอดภัยในงานก่อสร้าง	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการอบรมเจ้าหน้าที่ในเรื่องความปลอดภัย	-	-
(3) มีการอบรม แนะนำด้านความปลอดภัยในการทำงานของคณงาน	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการอบรมเจ้าหน้าที่ในเรื่องความปลอดภัย	-	-
(4) ตรวจสอบความเรียบร้อยกาปฏิบัติงานของคณงานและสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่โครงการ	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมคณงานก่อสร้างเพื่อคอยตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ปฏิบัติการก่อสร้าง	-	-
(5) การแต่งกายของคณงาน ให้คณงานแต่งกายให้รัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้คณงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้สวมอุปกรณ์นิรภัยให้แก่คณงานก่อสร้างที่เข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง	-	-
(6) เขตก่อสร้าง จะต้องมีการรั้วกันสองชั้น ชั้นแรกให้ติดป้ายแสดง "เขตก่อสร้าง" เพื่อกันบุคคลภายนอก ชั้นที่สองให้ติดป้ายแสดง "เขตอันตราย" และในช่วงกลางคืนให้มีสัญญาณไฟสีแดงตลอดเวลาเพื่อเตือนคณงาน และผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริเวณที่ก่อสร้างให้เพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ ทั้งนี้จะต้องแจ้งให้คณงานและผู้ที่เกี่ยวข้องทราบถึงข้อกำหนดในการปฏิบัติงานหรือการเข้าสู่เขตพื้นที่ดังกล่าวดังนี้ - เขตก่อสร้าง หมายถึง พื้นที่ดินบริเวณโดยรอบพื้นที่ที่ดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งนายจ้างได้จัดทำรั้วหรือคอกกันไว้	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี กำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดประกาศแสดง “เขตพื้นที่ก่อสร้าง” บริเวณพื้นที่โครงการตามที่กฎหมายกำหนด	-	-

ตารางที่ 1.3-3 มาตรการป้องกันและการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ระยะก่อสร้าง (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ	เงื่อนไขตามมาตรการ
- เขตอันตราย หมายถึง บริเวณที่กำลังก่อสร้างหรือบริเวณที่ติดตั้งนั่งร้าน หรือส่วนของการก่อสร้างอาคาร หรือทางลำเลียงวัสดุเพื่อการก่อสร้าง หรือวัสดุเพื่อการก่อสร้าง หรือบริเวณที่ใช้เครื่องจักรกรกลหรือ) กระแสไฟฟ้าเพื่อการก่อสร้าง สำหรับรั้วที่ใช้เป็นเขตก่อสร้างจะต้องมีประตูที่สามารถควบคุมการเข้า-ออกของคน และรถทุกชนิด โดยผู้ที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับอนุญาตและอยู่ภายใต้กฎระเบียบที่วางไว้	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดประกาศแสดง “เขตอันตราย” บริเวณพื้นที่โครงการตามที่กฎหมายกำหนด	-	-
- ป้าย ให้ติดป้ายเตือน เช่น ปลอดภัยไว้ก่อน" "อันตราย ห้ามเข้าในบริเวณก่อสร้าง" "ป้ายแสดงรูปของตก" โดยป้ายเหล่านี้ควรมีขนาดใหญ่พอสมควร และตัวอักษรมีขนาดชัดเจน และให้ใช้สัญลักษณ์ที่บุคคลทั่วไปสามารถรู้ได้	- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดป้ายบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เช่น “ป้ายปลอดภัยไว้ก่อน” “อันตราย” “ห้ามเข้าในบริเวณก่อสร้าง” เป็นต้น	-	-

1.4 ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯได้ สำหรับเงื่อนไขที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วนและมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิกของทำอาภาศยาน สรุปไว้ดังตารางที่ 1.4-1

ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	
- หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ และ/หรือมีมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดในด้านเนื้อหาของรายงานที่ได้ให้ความเห็นชอบ ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการให้ความเห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	- ปัจจุบันทำอาภาศยานมีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ (1) งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ทางขับขนานพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างไปแล้วร้อยละ 99.99 ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2569 (2) งานก่อสร้างศูนย์ขนส่งผู้โดยสารและปรับปรุงลานจอดรถยนต์ ปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 - ปัจจุบันทำอาภาศยานได้ขอถอนรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขก่อนนำเสนอ สผ. เพื่อเสนอให้ คชก. พิจารณาอีกครั้ง ตามหนังสือกรมทำอาภาศยานที่ คค 0502/4148 ลงวันที่ 18 กันยายน 2568
(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิก	
- ไม่มี	- ไม่มี

1.5 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

1.5.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีดำเนินการตามมาตรการ
 ติดตามตรวจสอบตามที่ระบุไว้ในหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 แสดงดังตารางที่ 1.5.1-1 และ
 รูปที่ 1.5.1-1

ตารางที่ 1.5.1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

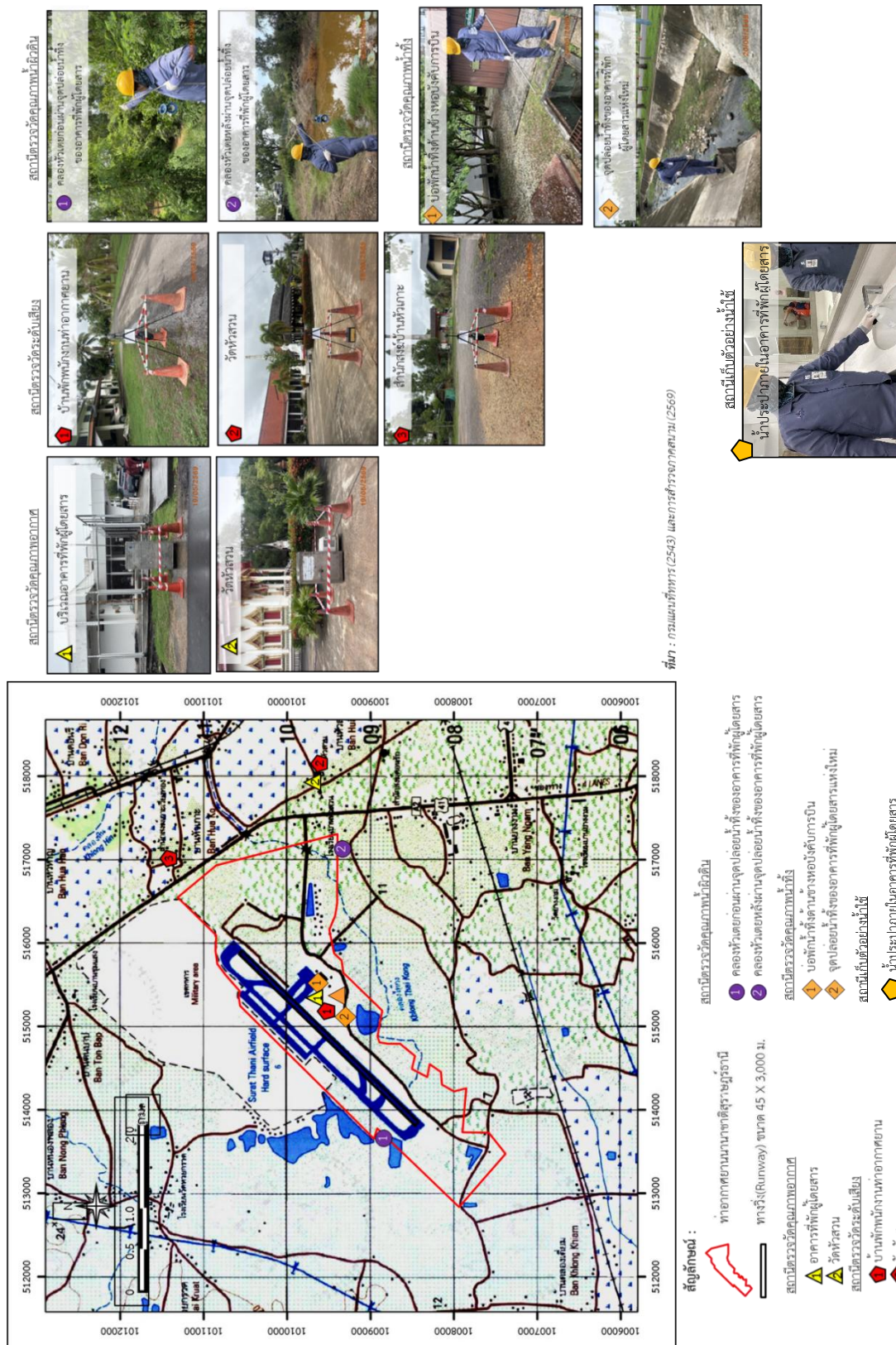
คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ	- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂)	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - อาคารที่พักผู้โดยสาร - วัดหัวสวน	- ปีละ 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)
2. ระดับเสียง	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่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

ตารางที่ 1.5.1-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่จะดำเนินการของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
	-ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (Total dissolved solids) -ความกระด้างทั้งหมด (Total hardness as CaCO ₃) -ซัลเฟต (Sulfate) -คลอไรด์ (Chloride) -ฟลูออไรด์ (Fluoride) -ไนเตรท (Nitrate as NO ₃) -เหล็ก (Fe) -แมงกานีส (Mn) -ทองแดง (Cu) -สังกะสี (Zn) -ตะกั่ว (Pb) -โครเมียม (Cr) -แคดเมียม (Cd) -สารหนู (As) -ปรอท (Hg) -ซีลีเนียม (Se) -แบเรียม (Ba) -ไซยาไนด์ (Cn) -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>)		
6.เศรษฐกิจ-สังคม	- สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน - ผลกระทบ/ภาวะมลพิษสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน - ทัศนคติต่อโครงการ	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ - บ้านหัวเกาะ - บ้านเกาะกลาง - บ้านยางงาม - บ้านหัวสวน	- สำรวจ 1 ครั้ง

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2540)

หมายเหตุ : * การติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามข้อกำหนดใน TOR เนื่องจากเป็นข้อเสนอแนะของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



รูปที่ 1.5.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษา

1.5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1

(1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 19-20 พฤษภาคม 2569 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-1 รูปที่ 1.5.2-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 3 พีพีเอ็ม และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 4 พีพีบี

วัดหัวสวน พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 3 พีพีเอ็ม และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 4 พีพีบี

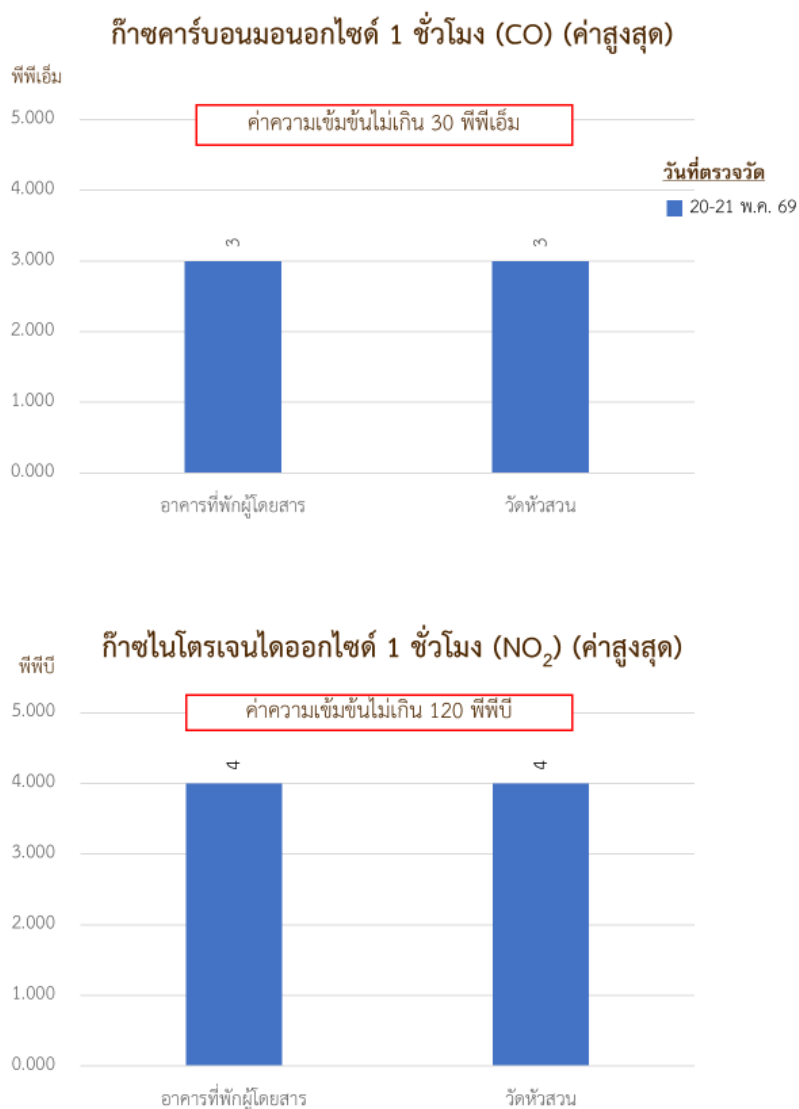
เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของทั้ง 2 สถานี มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป และกำหนดให้ค่ามาตรฐานก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ต้องไม่เกิน 30 พีพีเอ็ม และ 120 พีพีบี ตามลำดับ พบว่าผลการตรวจวัดได้ทุกสถานีมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (พีพีเอ็ม)	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (พีพีบี)
อาคารที่พักผู้โดยสาร	19-20 พ.ค. 69	3	4
วัดหัวสวน	19-20 พ.ค. 69	3	4
ค่ามาตรฐาน		30*	120*

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป



ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

รูปที่ 1.5.2-1 ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
 และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ศึกษา

(2) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 19-20 พฤษภาคม 2569 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-2 รูปที่ 1.5.2-2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

บ้านพักเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 59.6 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าเท่ากับ 52.3 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 84.4 เดซิเบล(เอ)

วัดหัวสวน พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 49.7 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าเท่ากับ 47.2 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 65.5 เดซิเบล(เอ)

สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 49.6 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าเท่ากับ 46.9 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 66.1 เดซิเบล(เอ)

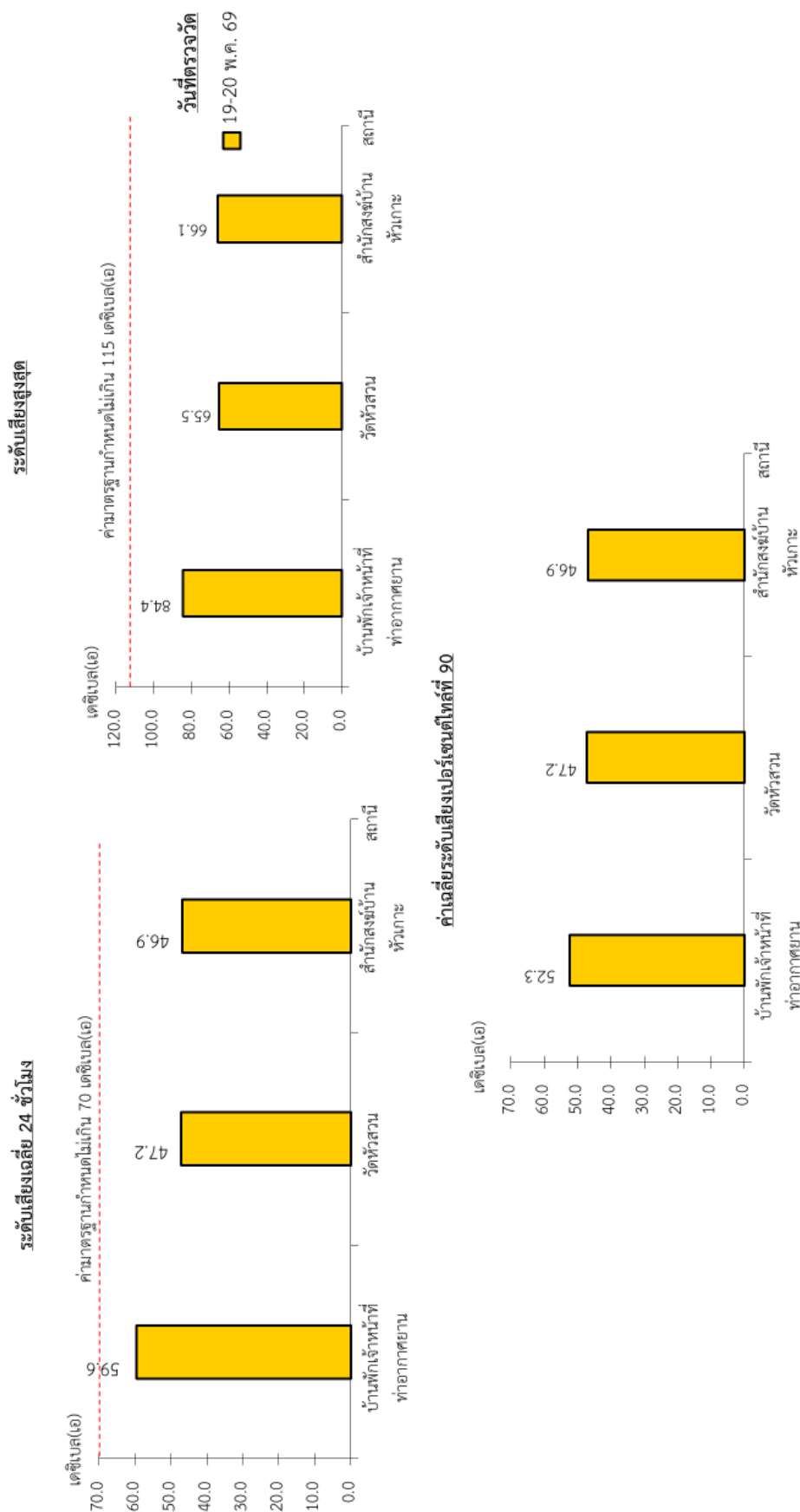
เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดของทั้ง 3 สถานี เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียง เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
บ้านพักเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน	19-20 พ.ค. 69	59.6	52.3	84.4
วัดหัวสวน	19-20 พ.ค. 69	49.7	47.2	65.5
สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ	19-20 พ.ค. 69	49.6	46.9	66.1
ค่ามาตรฐาน*		70	-	115

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

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



ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

(3) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ทำการเก็บตัวอย่างในวันที่ 20 พฤษภาคม 2569
สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.2-3 รูปที่ 1.5.2-3 โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองห้วยเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่าง
มีค่าเท่ากับ 7.78 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.70 มิลลิกรัม/ลิตร บีโอดีมีค่าเท่ากับ 3.4 มิลลิกรัม/ลิตร
ไนเตรท-ไนโตรเจน มีค่าเท่ากับ 0.04 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่าน้อยกว่า 2.5 มิลลิกรัม/
ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 68 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

คลองห้วยเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่าง
มีค่าเท่ากับ 7.12 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 2.95 มิลลิกรัม/ลิตร บีโอดีมีค่าเท่ากับ 3.9 มิลลิกรัม/ลิตร
ไนเตรท-ไนโตรเจน มีค่าน้อยกว่า 0.01 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 10.1 มิลลิกรัม/
ลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็น/100 มิลลิลิตร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินของทั้ง 2 สถานี เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับ
มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำใน
แหล่งน้ำผิวดิน พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจาก
กิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ
และผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ตารางที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์					
		ความเป็นกรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท - ไนโตรเจน (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองหัวเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร	20 พ.ค. 69	7.78	7.70	3.4	0.04	<2.5	68
คลองหัวเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร	20 พ.ค. 69	7.12	2.95	3.9	<0.01	10.1	<1.8
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	๘'	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≥6.0	≤1.5	≤5.0	-	≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≥4.0	≤2.0	≤5.0	-	≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≥2.0	≤4.0	≤5.0	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

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

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน

2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป

2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน

และ 2) การเกษตรกรรม

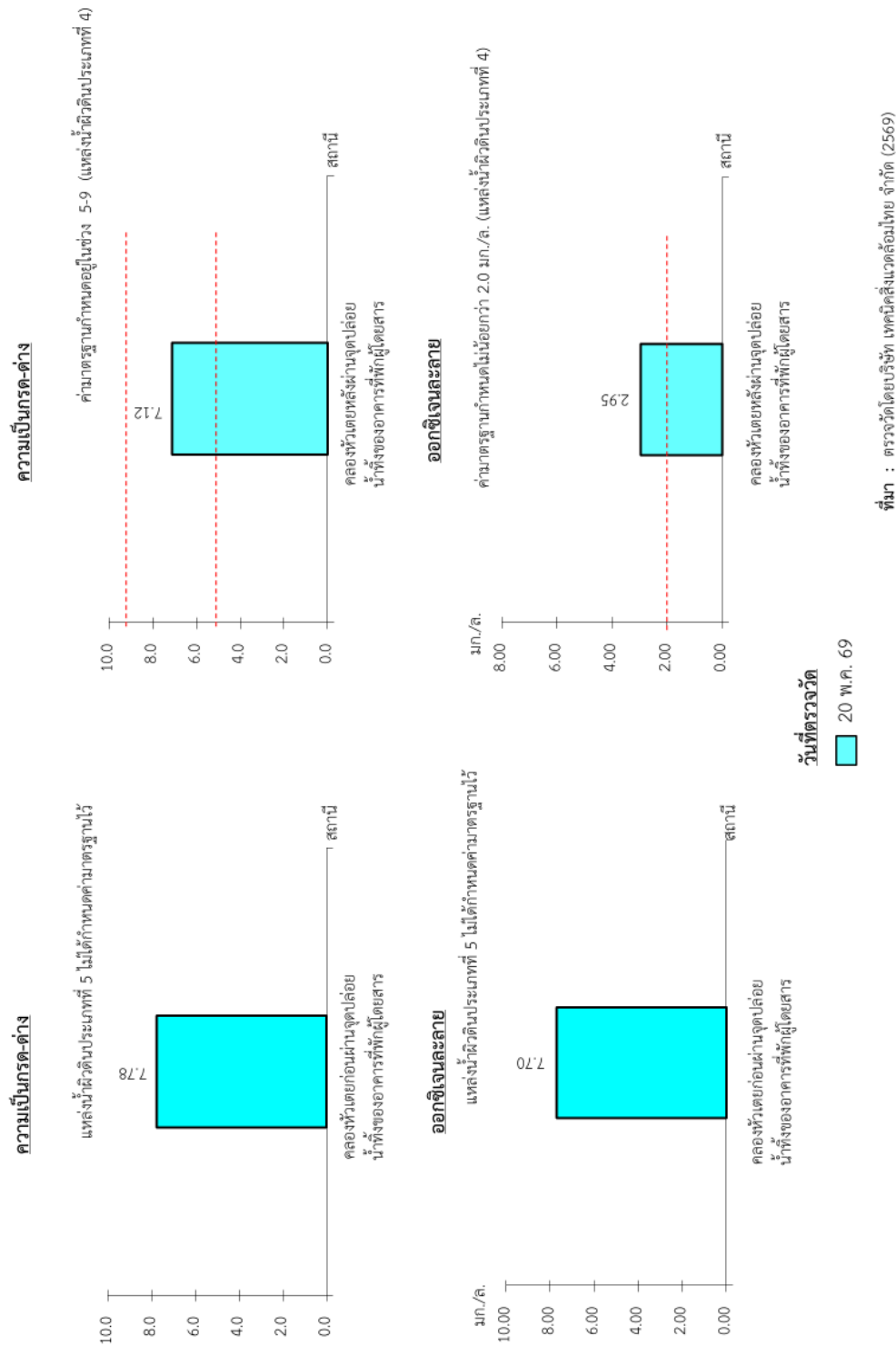
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน

และ 2) การอุตสาหกรรม

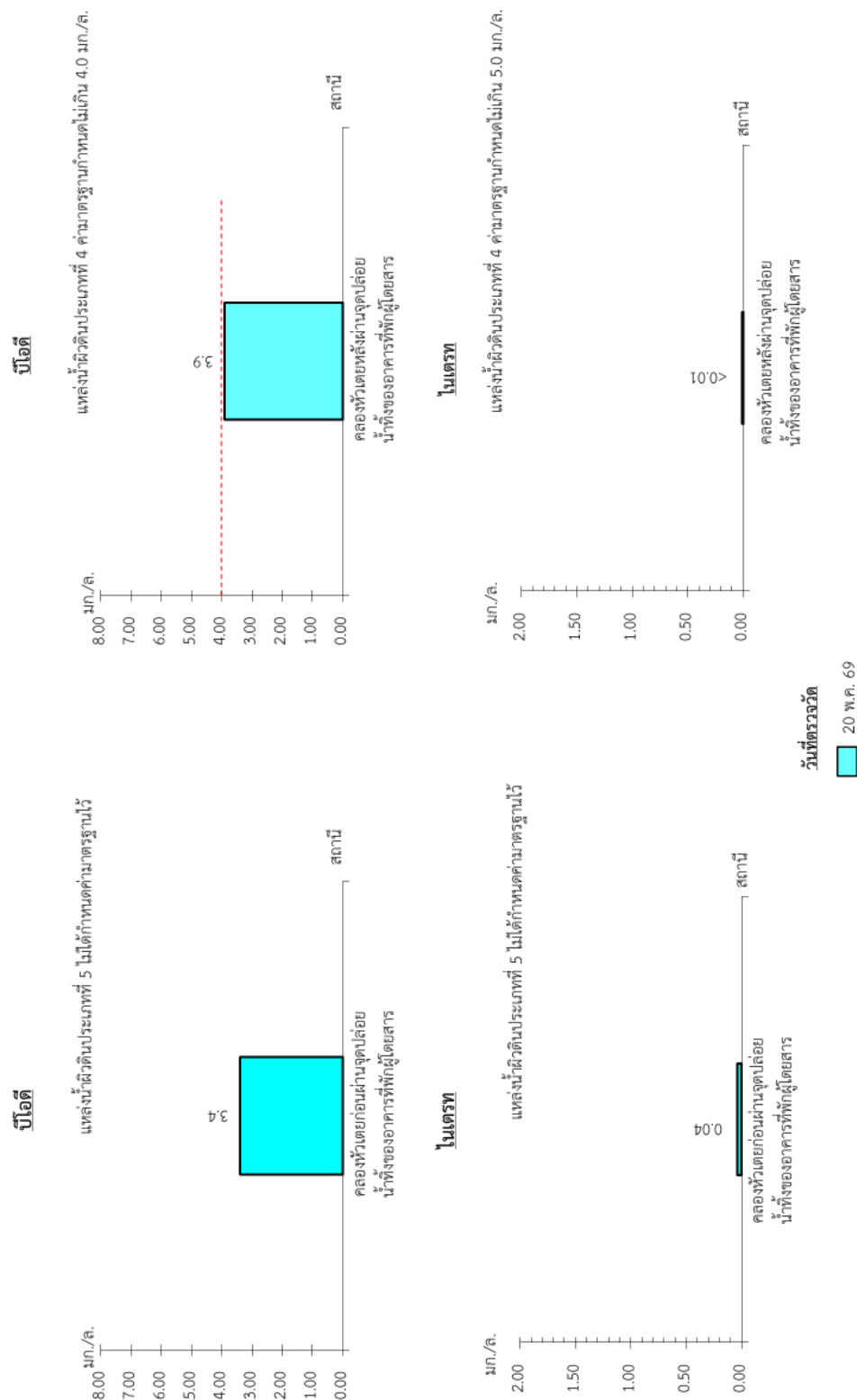
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิมาตรฐานตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

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

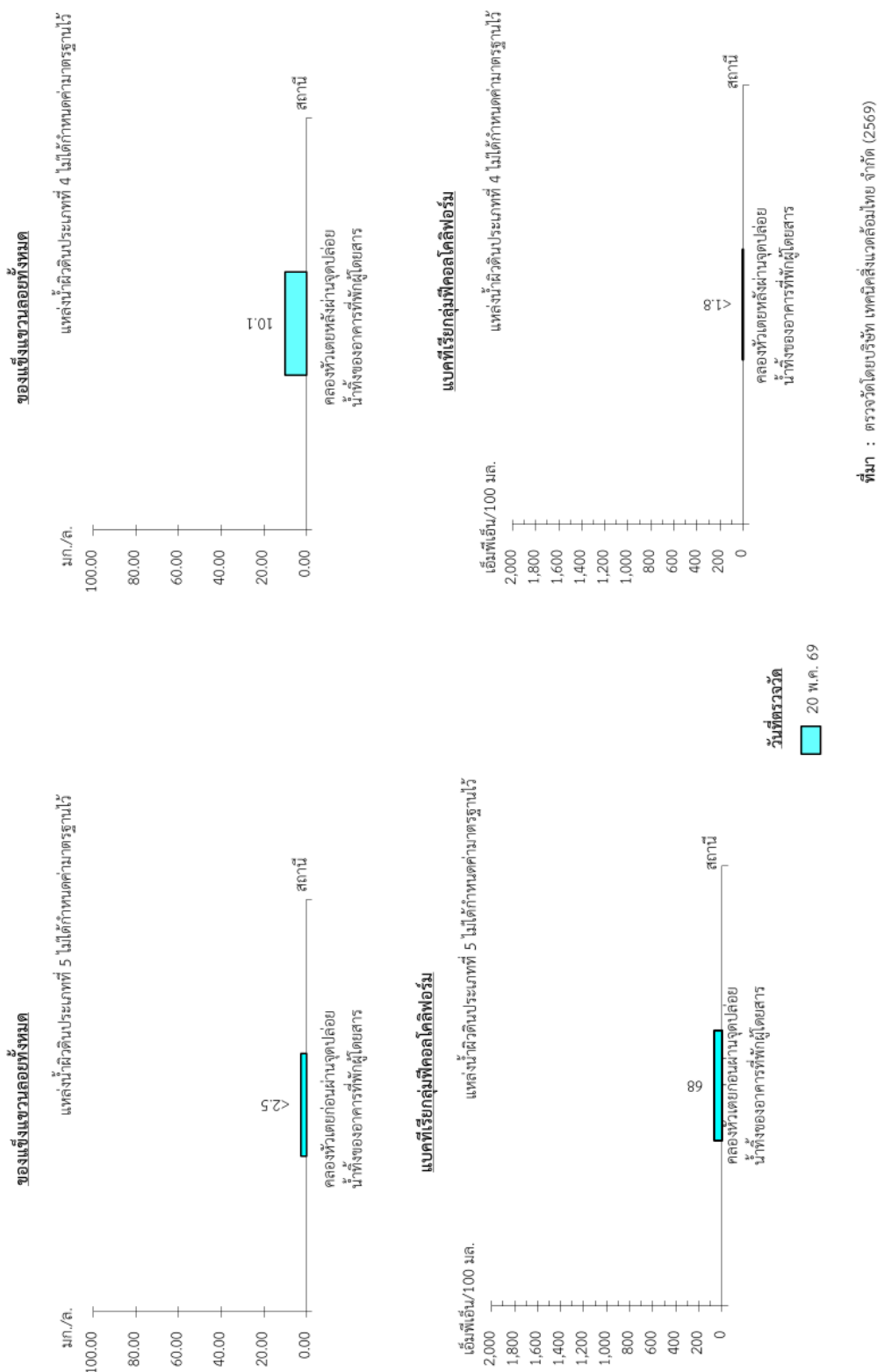


รูปที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี



ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

รูปที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)



รูปที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

(4) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ทำการเก็บตัวอย่างในวันที่ 20 พฤษภาคม 2569 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดังตารางที่ 1.5.2-4 รูปที่ 1.5.2-4 โดยมีรายละเอียดดังนี้

จุดที่ 1 บ่อพักน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการบิน พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.44 บีโอดีเท่ากับ 2.7 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 2.7 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งละลายทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 271 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณซิลิไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.01 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็นมีค่าเท่ากับ 22.55 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 1.8 มิลลิกรัม/ลิตร และของแข็งจมน้ำมีค่าเท่ากับ 0.40 มิลลิกรัม/ลิตร

จุดที่ 2 จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.54 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 7.0 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งแขวนลอยทั้งหมดมีค่าน้อยกว่า 2.5 มิลลิกรัม/ลิตร ของแข็งละลายทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 285 มิลลิกรัม/ลิตร ปริมาณซิลิไฟด์มีค่าน้อยกว่า 0.01 มิลลิกรัม/ลิตร ทีเคเอ็นมีค่าเท่ากับ 36.83 มิลลิกรัม/ลิตร น้ำมันและไขมันมีค่าเท่ากับ 1.5 มิลลิกรัม/ลิตร และของแข็งจมน้ำมีค่าน้อยกว่า 0.10 มิลลิกรัม/ลิตร

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

งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง

นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2569

รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1

ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

ตารางที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

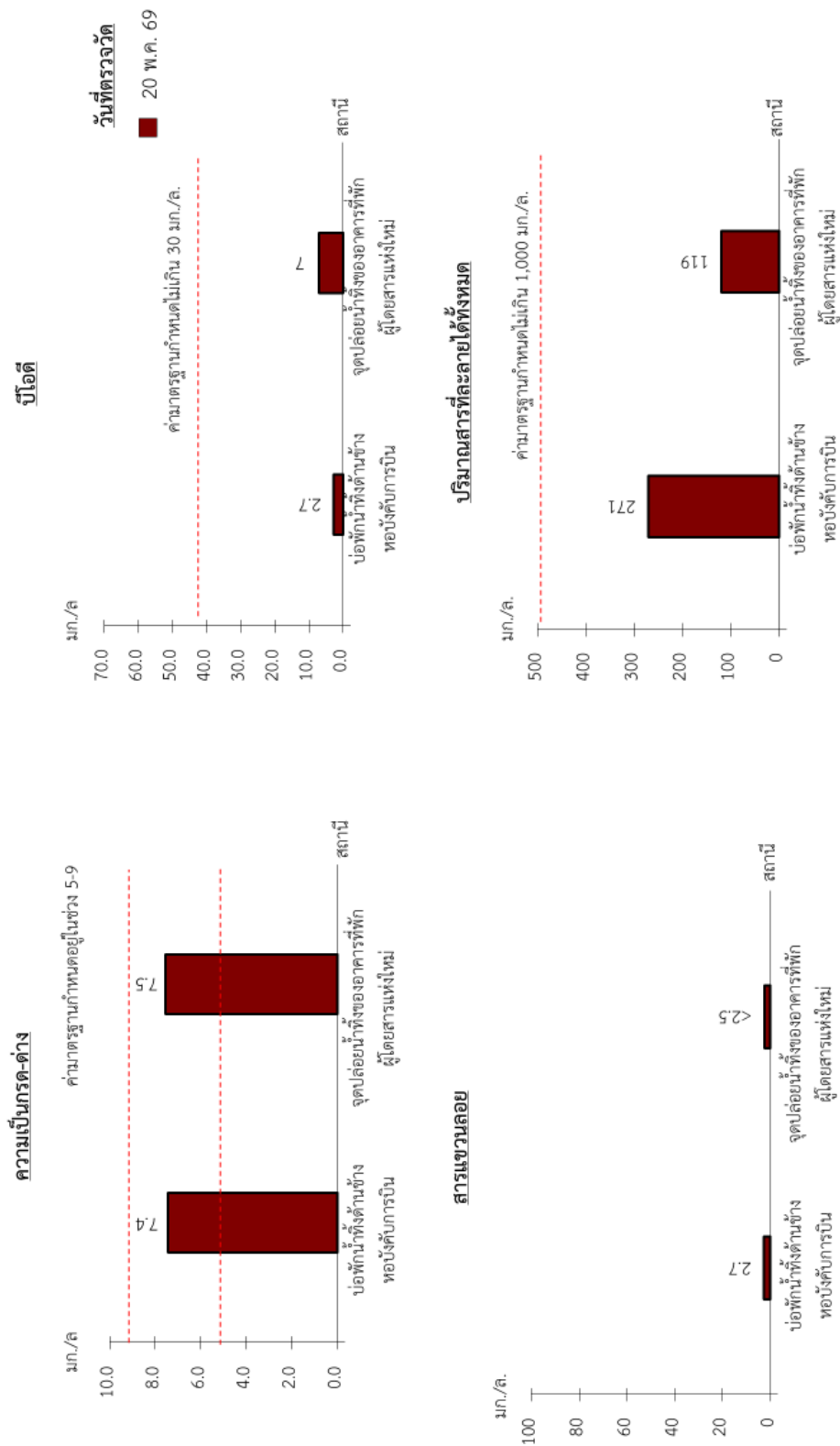
สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวิเคราะห์							
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (มก./ล.)	ของแข็งละลายทั้งหมด (มก./ล.)	ซัลไฟด์ (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ของแข็งจมตัว (มก./ล.)
บ่อกักน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการบิน	20 พ.ค. 69	7.44	2.7	2.7	271	<0.01	22.55	1.8	0.40
จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่	20 พ.ค. 69	7.54	7.0	<2.5	285	<0.01	36.83	1.5	<0.10
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข *		5-9	≤30	-	≤1,000	≤1.0	≤35	≤20	-

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

หมายเหตุ : * ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567

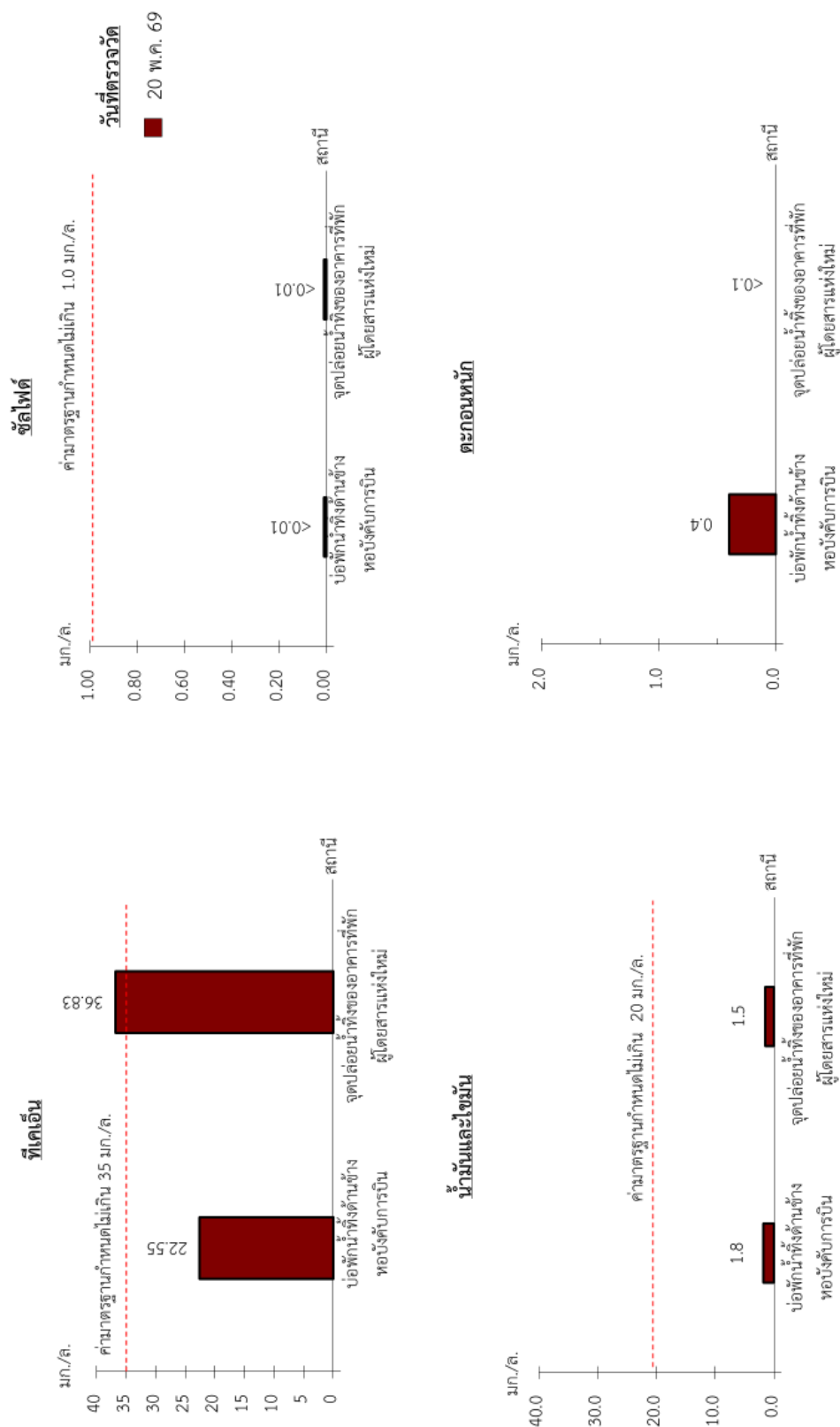
≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≤ หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

Detection limit ของน้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล. และของแข็งจมตัวเท่ากับ 0.1 มก./ล



ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

รูปที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี



ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท เทคนิควิเคราะห์สิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

รูปที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

(5)คุณภาพน้ำใช้

ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ในวันที่ 20 พฤษภาคม 2569 สรุปผลการตรวจวิเคราะห์ดัง
 ตารางที่ 1.5.2-5 โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำประปาภายในอาคารที่พักอาศัยผู้โดยสาร คุณลักษณะทางด้านกายภาพ สีของน้ำ มีค่าเท่ากับ 6
 แพลตตินัมโคบอลต์ กลิ่นไม่เป็นที่น่ารังเกียจ ความขุ่นมีค่าเท่ากับ 0.9 เอ็นทียู และความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.09

คุณลักษณะทางเคมี พบว่า ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 197 มิลลิกรัม/ลิตร ความกระด้าง
 ทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 171.2 มิลลิกรัม/ลิตร ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 17.37 มิลลิกรัม/ลิตร คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 18.7
 มิลลิกรัม/ลิตร ฟลูออไรด์มีค่าเท่ากับ 0.14 มิลลิกรัม/ลิตร ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 0.09 มิลลิกรัม/ลิตร เหล็กมีค่าน้อยกว่า
 0.05 มิลลิกรัม/ลิตร แมงกานีสมีค่าน้อยกว่า 0.02 มิลลิกรัม/ลิตร ทองแดงมีค่าน้อยกว่า 0.05 มิลลิกรัม/ลิตร และ
 สังกะสีมีค่าน้อยกว่า 0.04 มิลลิกรัม/ลิตร

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 แบเรียมมีค่าเท่ากับ 328 ไมโครกรัม/ลิตร ไชยาไนต์มีค่าน้อยกว่า 1
 ไมโครกรัม/ลิตร โปรทมีค่าน้อยกว่า 0.500 ไมโครกรัม/ลิตร ตะกั่วมีค่าน้อยกว่า 5.000 ไมโครกรัม/ลิตร สารหนูมีค่า
 5.761 ไมโครกรัม/ลิตร ซีลีเนียมมีค่าน้อยกว่า 0.500ไมโครกรัม/ลิตร โครเมียมมีค่าน้อยกว่า 20 ไมโครกรัม/ลิตร และ
 แคดเมียมมีค่าน้อยกว่า 1.000 ไมโครกรัม/ลิตร

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

ตารางที่ 1.5.2-5 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์	ค่ามาตรฐาน
คุณลักษณะทางด้านกายภาพ			
1. สีปรากฏ (Apparent color)	Pt-Co	6	ไม่เกิน 15
2. กลิ่น (odor)	-	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ	ไม่เป็นที่น่ารังเกียจ
3. ความขุ่น (Turbidity)	NTU	0.9	ไม่เกิน 5
4. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	-	8.09	6.5-8.5
คุณลักษณะทางเคมี			
5. ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (Total dissolved solids)	mg/L	197	ไม่เกิน 1000
6. เหล็ก (Fe)	mg/L	<0.05	ไม่เกิน 0.3
7. แมงกานีส (Mn)	mg/L	<0.02	ไม่เกิน 0.1
8. ทองแดง (Cu)	mg/L	<0.05	ไม่เกิน 2.0
9. สังกะสี (Zn)	mg/L	<0.04	ไม่เกิน 3.0

ตารางที่ 1.5.2-5 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

ดัชนีตรวจวัด	หน่วย	ผลการตรวจวิเคราะห์	ค่ามาตรฐาน
10. ความกระด้างทั้งหมด (Total hardness as CaCO ₃)	mg/L	171.2	ไม่เกิน 300
11. ซัลเฟต (Sulfate)	mg/L	17.37	ไม่เกิน 250
12. คลอไรด์ (Chloride)	mg/L	18.7	ไม่เกิน 250
13. ฟลูออไรด์ (Fluoride)	mg/L	0.14	ไม่เกิน 1.5
14. ไนเตรท (Nitrate as NO ₃)	mg/L	0.09	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> ssp.)	ต่อ 100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
19. คลอสทริเดียม เพอร์ฟริงเจนส์ (<i>Clostridium perfringens</i>)	ต่อ 100 ml	ตรวจไม่พบ	ไม่พบ
สารเป็นพิษ (โลหะหนัก)			
20.ปรอท (Hg)	µg/L	<0.500	ไม่เกิน 1
21. ตะกั่ว (Pb)	µg/L	<5.000	ไม่เกิน 10
22. สารหนู (As)	µg/L	5.761	ไม่เกิน 10
23. ซีลีเนียม (Se)	µg/L	<0.500	ไม่เกิน 10
24. โครเมียม (Cr)	µg/L	<20	ไม่เกิน 50
25. แคดเมียม (Cd)	µg/L	<1.000	ไม่เกิน 3
26. แบเรียม (Ba)	µg/L	328	ไม่เกิน 700
27. โซเดียมไนต์ (Cn)	µg/L	<1	ไม่เกิน 70

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

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

ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

Detection limit ของความขุ่น เท่ากับ 0.01 NTU และโซเดียมไนต์ เท่ากับ 0.004 µg/L

1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

(1) คุณภาพอากาศ

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในปี 2565-2569 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน 2569 ดังตารางที่ 1.6-1 และรูปที่ 1.6-1 พบว่า ผลการตรวจวัดที่ผ่านมาของทั้ง 2 สถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(2) ระดับเสียง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดระดับเสียงในปี 2565-2569 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน 2569 ดังตารางที่ 1.6-2 และรูปที่ 1.6-2 พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดที่ผ่านมาของทั้ง 3 สถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(3) คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในปี 2565-2569 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน 2569 ดังตารางที่ 1.6-3 และรูปที่ 1.6-3 พบว่าคุณภาพน้ำโดยส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภท 4

(4) คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ในปี 2565-2569 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน 2569 ดังตารางที่ 1.6-4 และรูปที่ 1.6-4 พบว่าคุณภาพน้ำส่วนใหญ่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข ยกเว้น ในปี 2567 และ 2568 พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

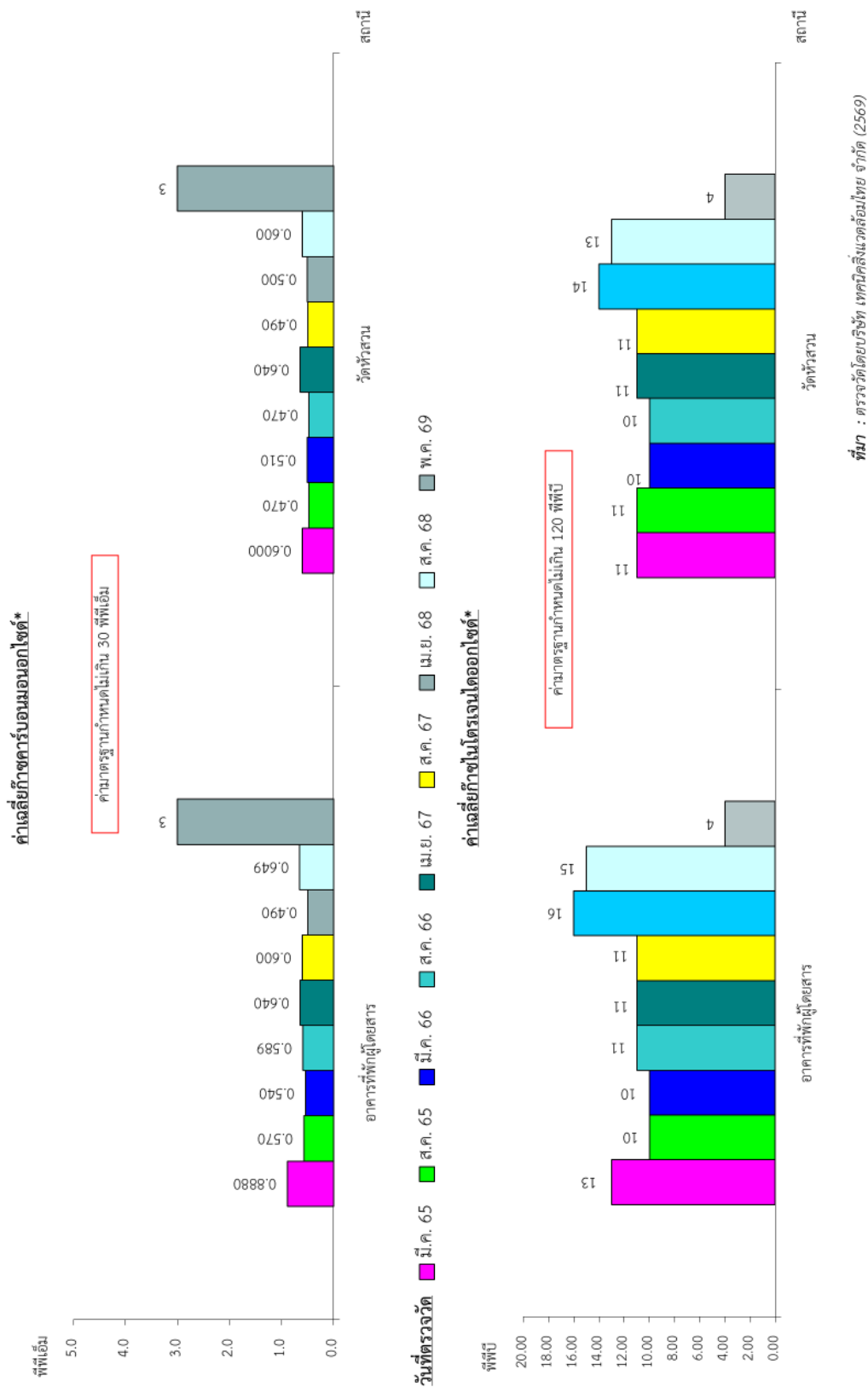
ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ * (พีพีเอ็ม)	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ * (พีพีบี)
บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	มี.ค. 65 ^{1/}	0.888	13
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.570	10
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.540	10
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.589	11
	เม.ย. 67 ^{1/}	0.640	11
	ส.ค. 67 ^{1/}	0.600	11
	เม.ย. 68 ^{1/}	0.490	16
	ส.ค. 68 ^{1/}	0.649	15
	พ.ค. 69 ^{2/}	3	4
วัดหัวสวน	มี.ค. 65 ^{1/}	0.600	11
	ส.ค. 65 ^{1/}	0.470	11
	มี.ค. 66 ^{1/}	0.510	10
	ส.ค. 66 ^{1/}	0.470	10
	เม.ย. 67 ^{1/}	0.640	11
	ส.ค. 67 ^{1/}	0.490	11
	เม.ย. 68 ^{1/}	0.500	14
	ส.ค. 68 ^{1/}	0.600	13
	พ.ค. 69 ^{2/}	3	4
ค่ามาตรฐาน		30	120

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2568)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2569 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป



รูปที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
บ้านพักเจ้าหน้าที่ ทำอาภาศยาน	มี.ค. 65 ^{1/}	53.2	46.5	89.1
	ส.ค. 65 ^{1/}	49.0	42.8	80.2
	มี.ค. 66 ^{1/}	50.9	44.2	77.4
	ส.ค. 66 ^{1/}	53.2	41.3	95.5
	เม.ย. 67 ^{1/}	53.3	46.9	84.6
	ส.ค. 67 ^{1/}	53.0	44.3	88.1
	เม.ย 68 ^{1/}	54.3	45.5	79.1
	ส.ค. 68 ^{1/}	58.0	48.8	94.4
	พ.ค. 69 ^{2/}	59.6	52.3	84.4
วัดหัวสวน	มี.ค. 65 ^{1/}	58.6	50.1	90.2
	ส.ค. 65 ^{1/}	51.5	43.1	77.6
	มี.ค. 66 ^{1/}	46.8	40.1	71.2
	ส.ค. 66 ^{1/}	50.8	42.4	80.6
	เม.ย. 67 ^{1/}	55.8	46.9	86.0
	ส.ค. 67 ^{1/}	48	39.9	87.2
	เม.ย 68 ^{1/}	54.3	39.8	82.5
	ส.ค. 68 ^{1/}	50.7	42.5	79.4
	พ.ค. 69 ^{2/}	49.7	47.2	65.5

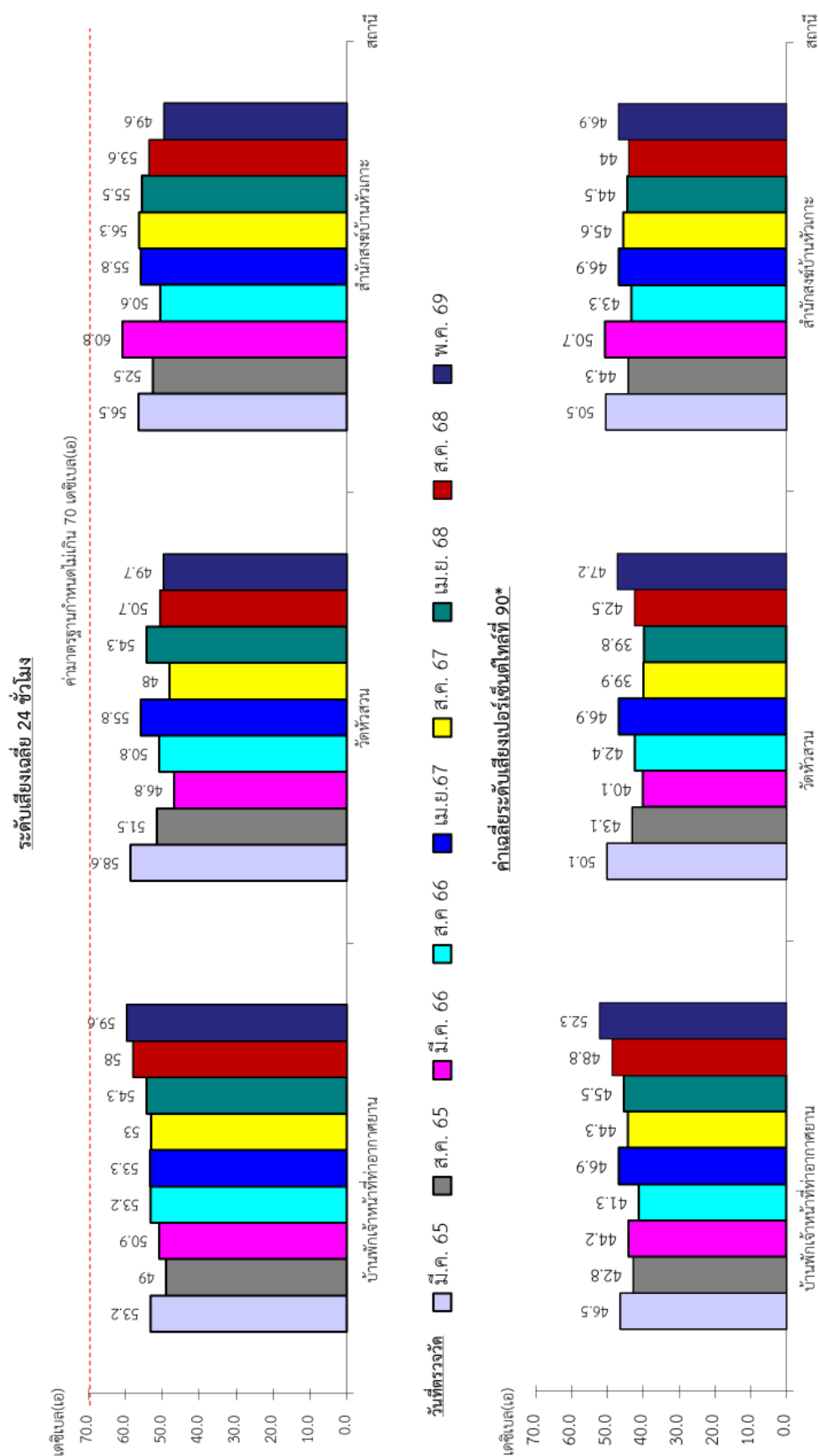
ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ	มี.ค. 65 ^{1/}	56.5	50.5	98.3
	ส.ค. 65 ^{1/}	52.5	44.3	87.2
	มี.ค. 66 ^{1/}	60.8	50.7	89.4
	ส.ค. 66 ^{1/}	50.6	43.3	78.4
	เม.ย. 67 ^{1/}	55.8	46.9	86.0
	ส.ค. 67 ^{1/}	56.3	45.6	87.5
	เม.ย 68 ^{1/}	55.5	44.5	88.2
	ส.ค. 68 ^{1/}	53.6	44.0	85.3
	พ.ค. 69 ^{2/}	49.6	46.9	66.1
ค่ามาตรฐาน *		70	-	115

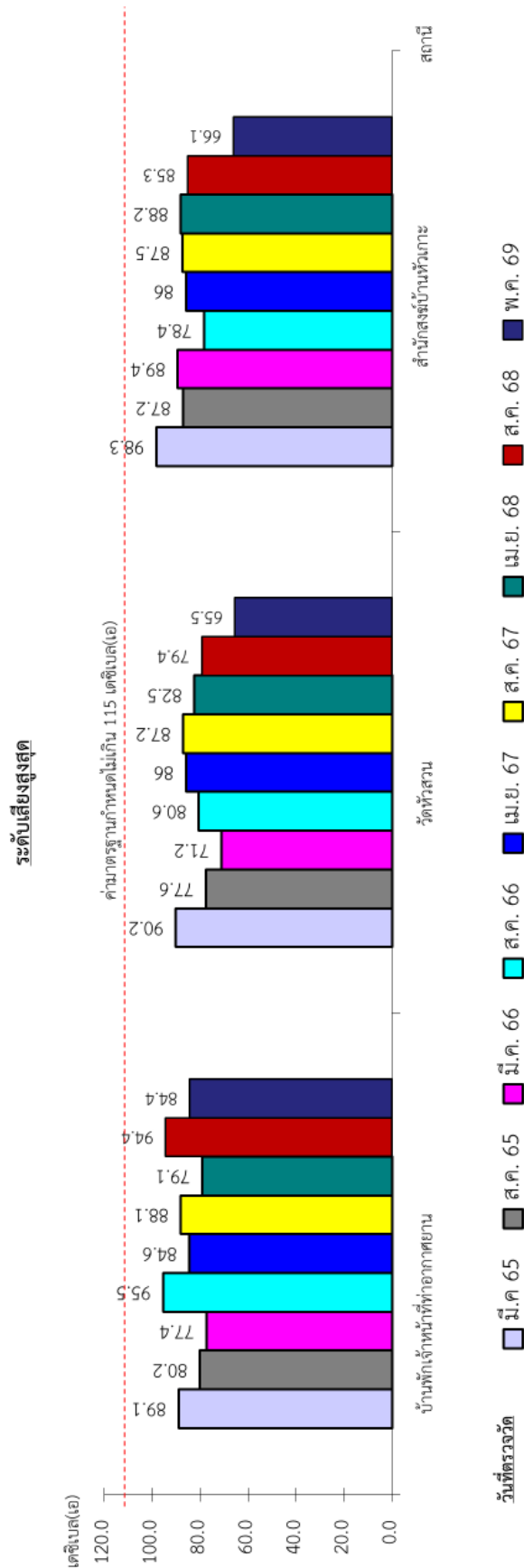
ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาดูตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2568)

^{2/}ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

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



รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569



รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569 (ต่อ)

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวิเคราะห์						
		ความเป็น กรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองห้วยเตยก่อนไหลผ่านจุด ปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	มี.ค. 65 ^{1/}	6.6	5.4	2	2.2	12	-	480
	ส.ค. 65 ^{1/}	6.7	7.1	1.8	<0.1	19	-	1,600
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.1	5.8	2.6	2.6	29	-	920
	ส.ค. 66 ^{1/}	8.0	3.6	2.9	7.5	90	-	920
	เม.ย. 67 ^{1/}	8.1	4.6	1.9	1.7	>100	-	540
	ส.ค. 67 ^{1/}	6.0	1.9	3.9	3.6	38	-	1,600
	เม.ย. 68 ^{1/}	7.4	2.4	3.8	3.2	23	-	920
	ส.ค. 68 ^{1/}	7.1	6.6	1.3	4.8	22	-	13
	พ.ค. 69 ^{2/}	7.78	7.70	3.4	0.04	<2.5	-	68
คลองห้วยเตยหลังไหลผ่านจุด ปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	มี.ค. 65 ^{1/}	6.9	5.5	1.9	3.7	28	-	480
	ส.ค. 65 ^{1/}	6.6	7.6	1.2	<0.1	16	-	920
	มี.ค. 66 ^{2/}	6.9	5.6	2.8	2.8	37	-	1,600
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.4	5.4	1.7	1.2	12	-	540
	เม.ย. 67 ^{1/}	7.7	4.8	1.5	1.0	>100	-	920
	ส.ค. 67 ^{1/}	6.5	5.4	2.0	3.3	46	-	540

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวิเคราะห์						
		ความเป็น กรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองห้วยเตยหลังไหลผ่านจุด ปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	เม.ย. 68 ^{1/}	6.8	2.0	4.4	3.1	19	-	1,600
	ส.ค. 68 ^{1/}	5.3	5.2	1.4	4.0	32	-	23
	พ.ค. 69 ^{2/}	7.12	2.95	3.9	<0.01	10.1	-	<1.8
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	๘'	-	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≥6.0	≤1.5	≤5.0	-	-	≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≥4.0	≤2.0	≤5.0	-	-	≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≥2.0	≤4.0	≤5.0	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2568)

^{2/}ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

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

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

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

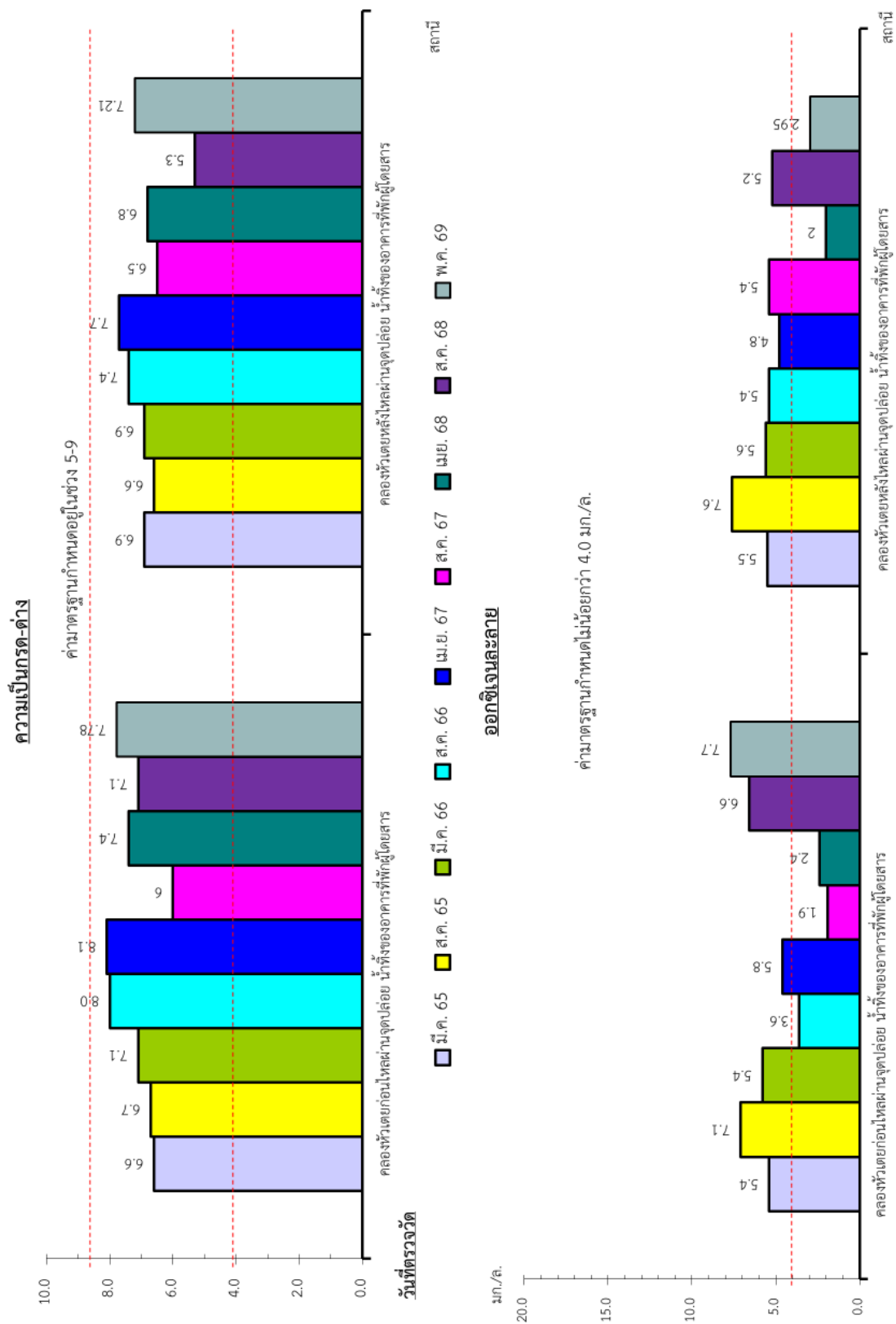
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตรกรรม

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

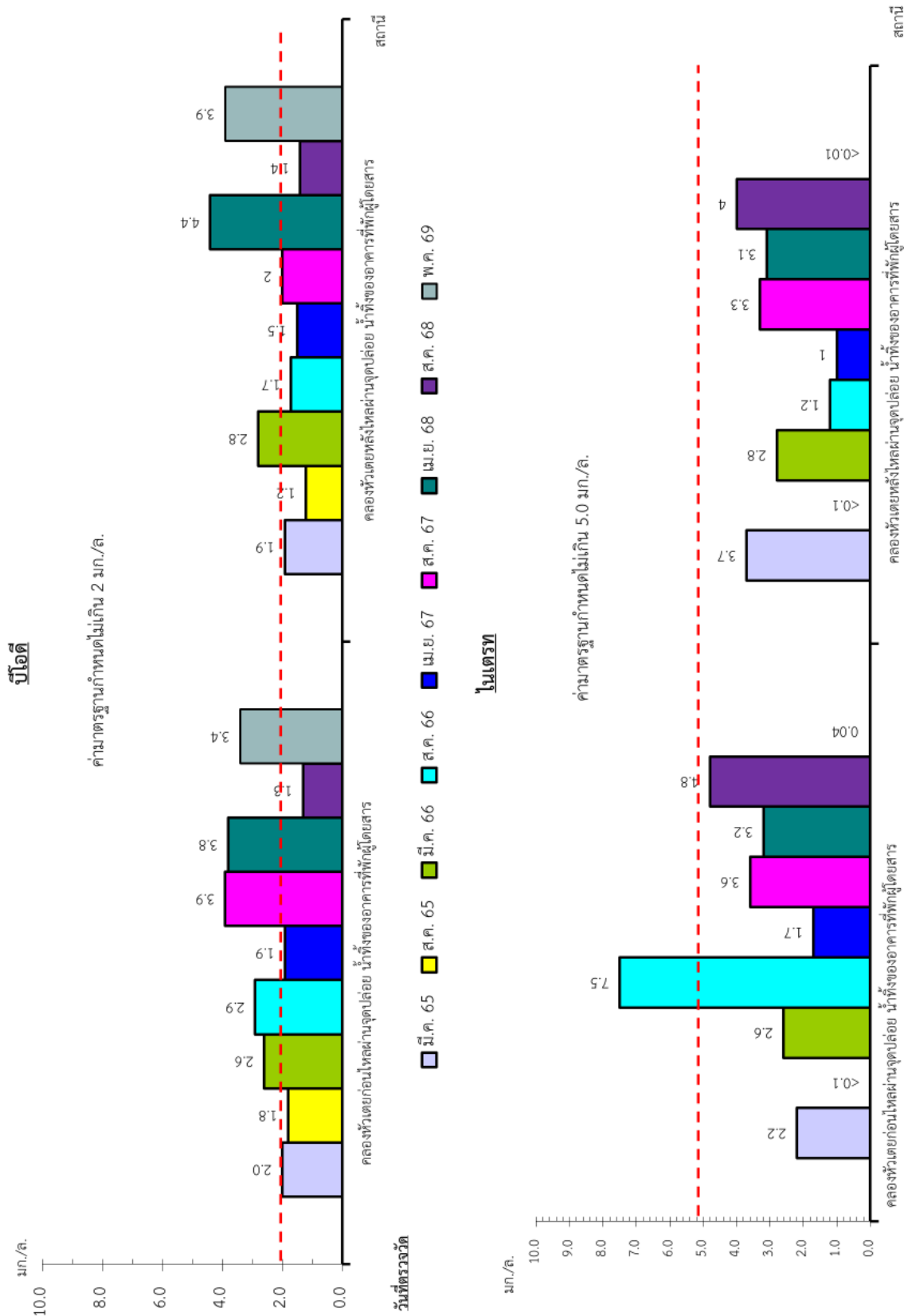
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

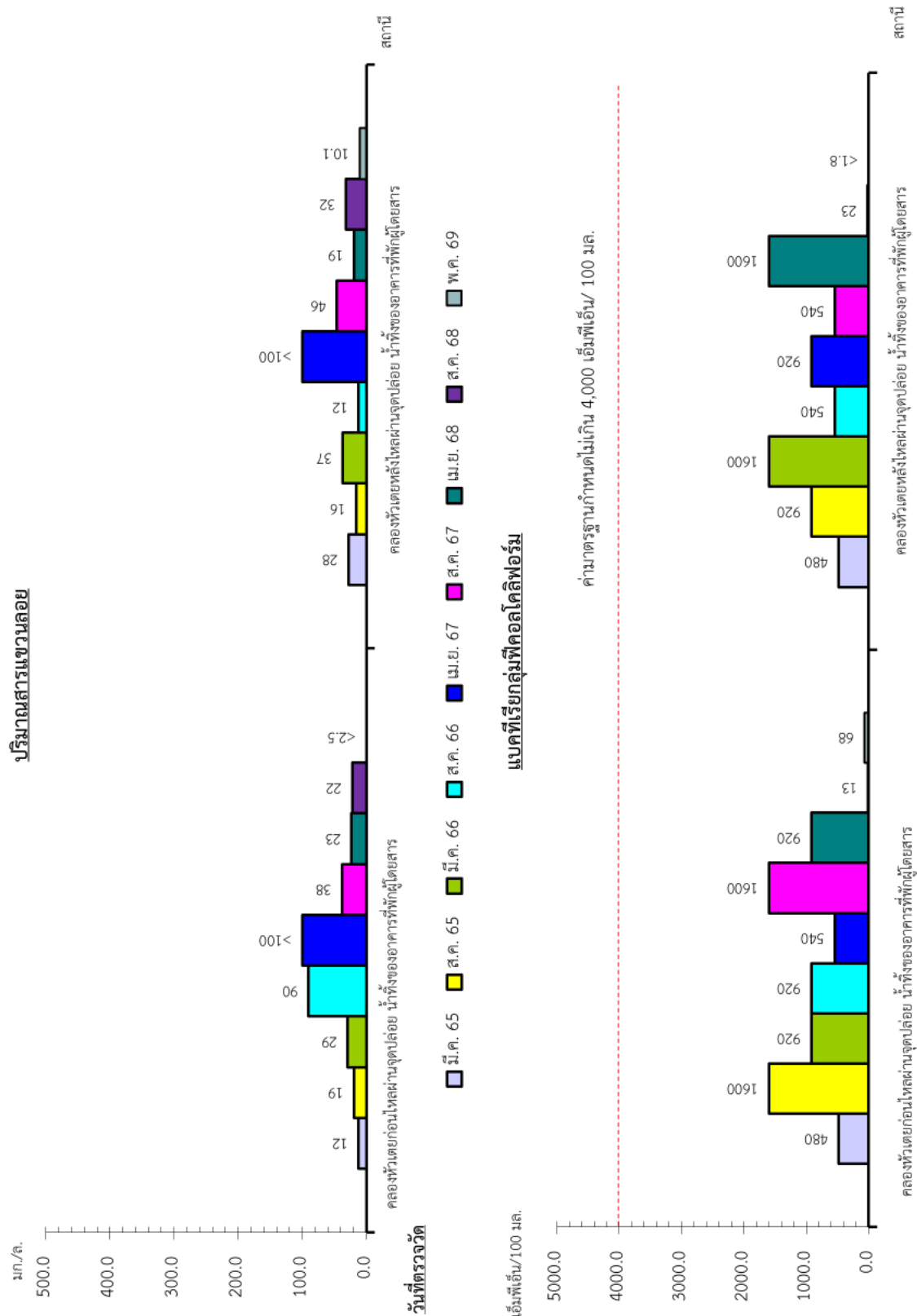
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน > หมายถึง มีค่ามากกว่า < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า



รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569



รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569 (ต่อ)



รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569 (ต่อ)

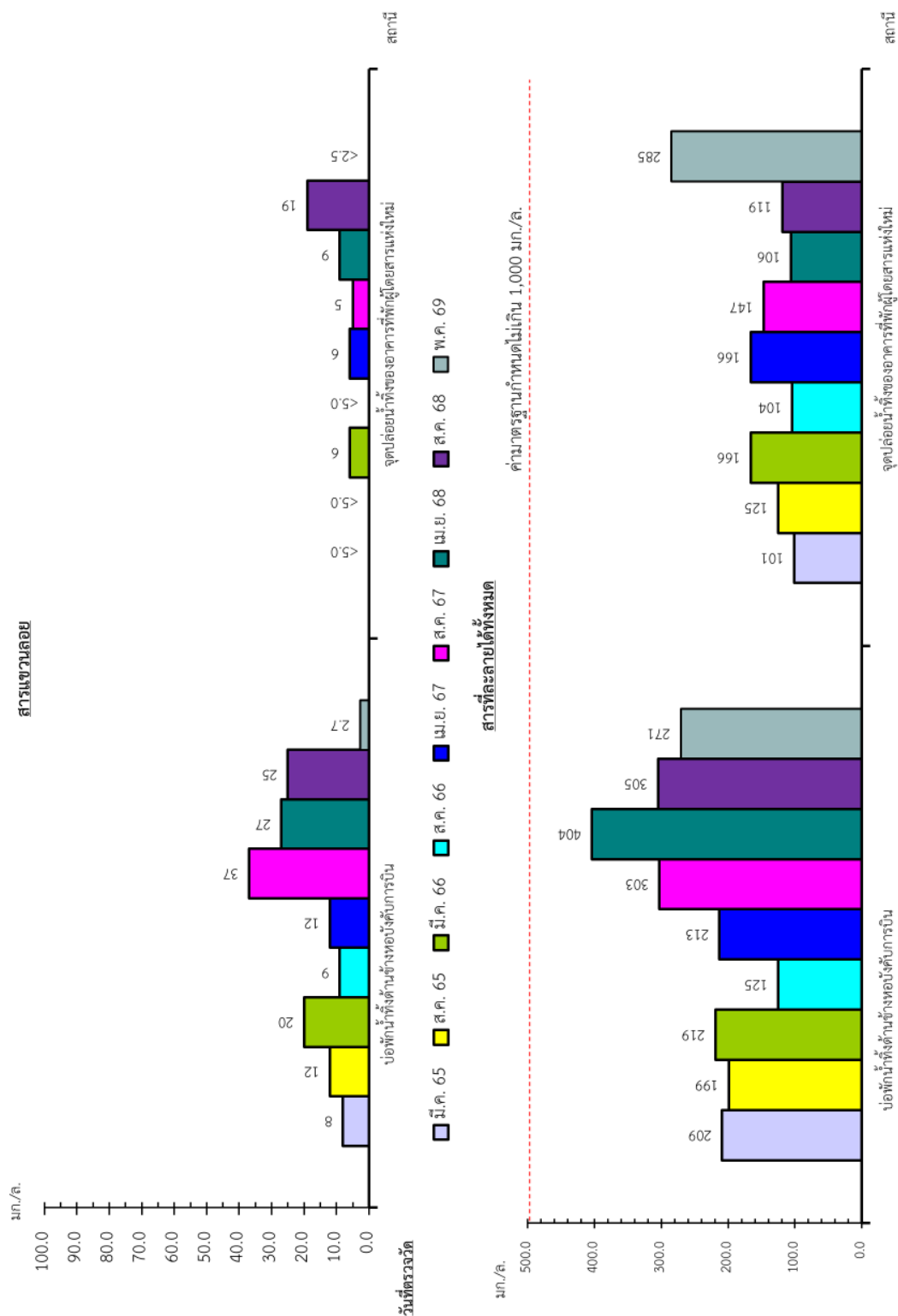
ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวิเคราะห์							
		ความเป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	สารที่ละลายได้ทั้งหมด (มก./ล.)	ตะกอนหนัก (มก./ล.)	ซิลิเกต (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
บ่อพักน้ำทั้ง ด้านข้างหอบังคับการบิน	มี.ค. 65 ^{1/}	7.5	10.1	8	209	<0.1	0.08	0.45	<1
	ส.ค. 65 ^{1/}	7.9	4.6	12	199	0.32	0.67	<1.0	<0.1
	มี.ค. 66 ^{1/}	7.9	6.2	20	219	0.4	0.4	0.7	1
	ส.ค. 66 ^{1/}	7.8	4.0	9	125	<0.1	0.07	0.50	<1
	เม.ย. 67 ^{1/}	8.4	4.8	12	213	0.2	0.73	16.10	1
	ส.ค. 67 ^{1/}	7.8	35.5	37	303	0.4	0.98	27.72	5
	เม.ย. 68 ^{1/}	8.2	66.2	27	404	0.1	0.93	21.84	2
	ส.ค. 68 ^{1/}	7.9	15.8	25	305	0.1	0.64	34.44	2
จุดปล่อยน้ำทั้ง ของอาคารที่พักผู้โดยสาร แห่งใหม่	พ.ค. 69 ^{2/}	7.44	2.7	2.7	271	0.40	<0.01	22.55	1.8
	มี.ค. 65 ^{1/}	8.3	4	<5.0	101	<0.1	0.28	0.22	<1
	ส.ค. 65 ^{1/}	8.9	4.5	<5.0	125	0.25	0.45	<1.0	<0.1
	มี.ค. 66 ^{1/}	8.1	6.4	6.0	166	<0.1	0.6	0.62	<1
	ส.ค. 66 ^{1/}	9.0	5.2	<5.0	104	<0.1	0.07	0.73	<1
	เม.ย. 67 ^{1/}	8.1	10.2	6	166	0.5	0.47	29.68	<1
	ส.ค. 67 ^{1/}	8.3	4.1	5	147	0.1	0.19	0.39	<1
	เม.ย. 68 ^{1/}	8.3	4.6	9	106	<0.1	0.27	1.12	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข *	ส.ค. 68 ^{1/}	8.2	4.0	19	119	<0.1	0.37	0.98	<1
	พ.ค. 69 ^{2/}	7.54	7.0	<2.5	285	<0.10	<0.01	36.83	1.5
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข *		5-9	≤30	-	≤1,000	-	≤1.00	≤35	≤20

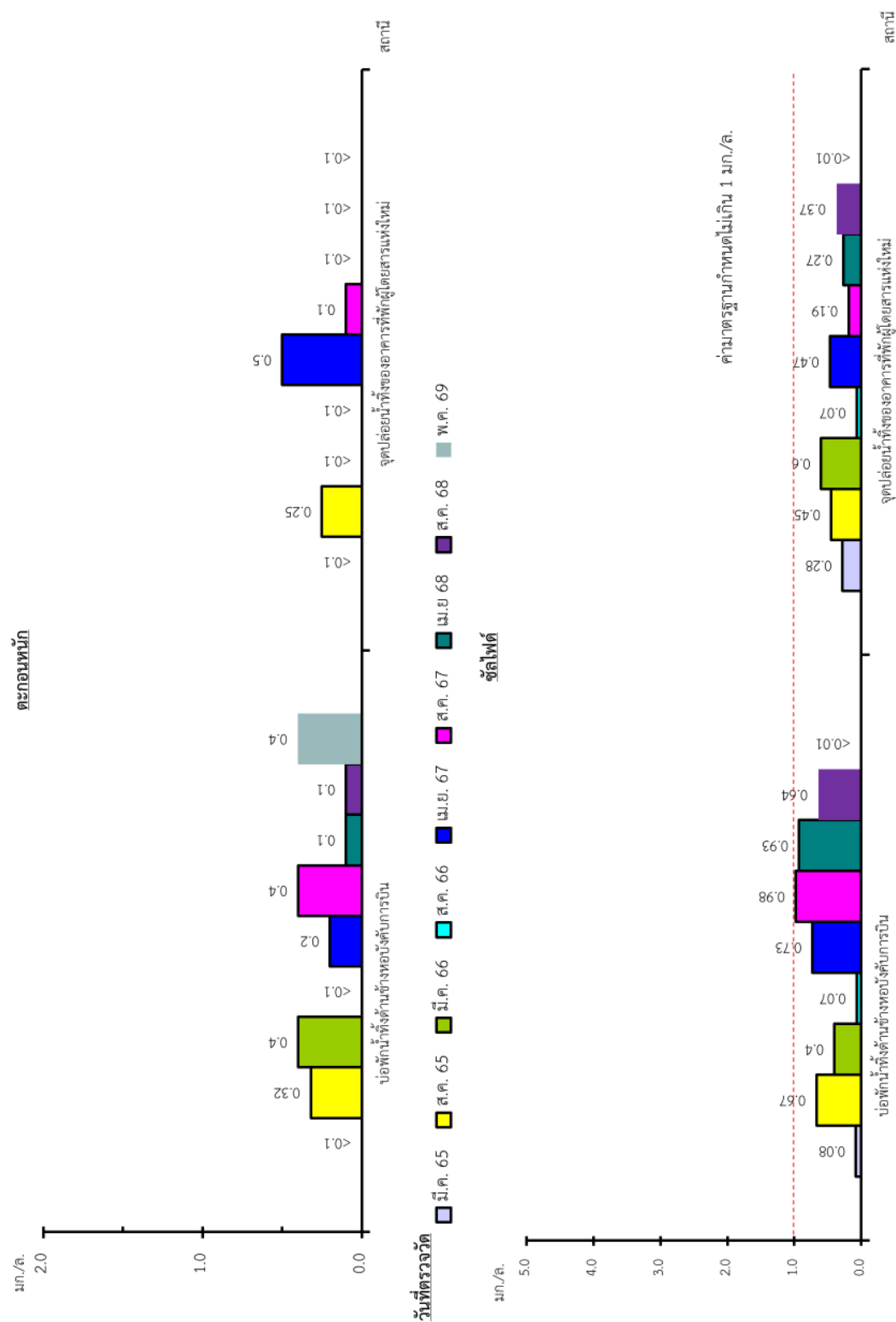
ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2568)

^{2/}ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด (2569)

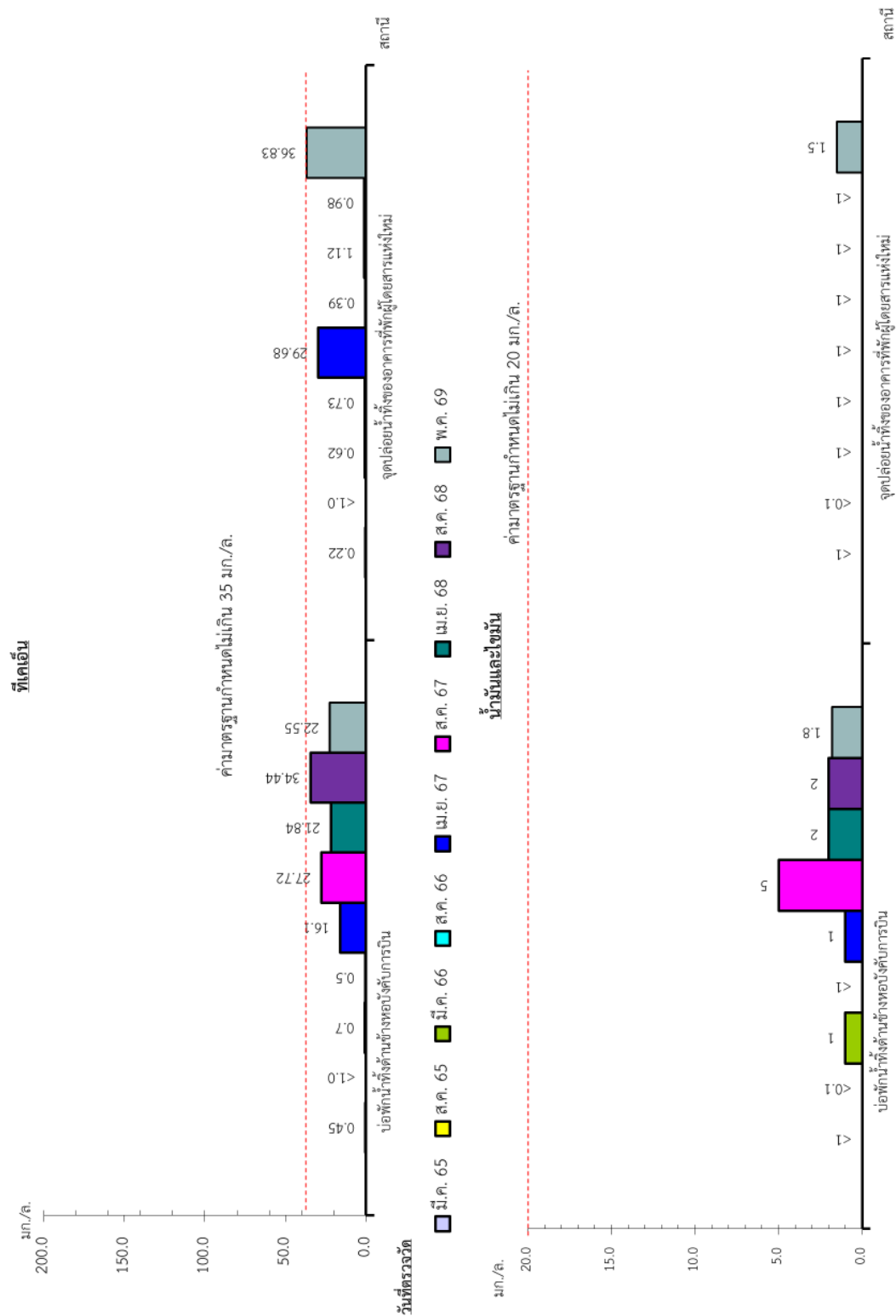
หมายเหตุ : * ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2567 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 141 ตอนที่ 233 ง วันที่ 27 สิงหาคม 2567 (ประเภท ข)
ND หมายถึง ตรวจไม่พบ ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569 (ต่อ)



รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569 (ต่อ)



รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2565-2569 (ต่อ)

1.7 การประเมินผลกระทบด้านเสียง

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2569 ที่ปรึกษาจะดำเนินการโดยใช้วิธีการประเมินค่าระดับเสียง (NEF) จากอากาศยานโดยแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.7.1 แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง

1) การทำนายค่าระดับเสียง (NEF)

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

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

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

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

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

โดย I = จำนวนเครื่องบินแต่ละประเภท
 J = จำนวนเส้นทางการบินทั้งหมด

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

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

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

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

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

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

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

เหตุผลของการเลือกใช้ค่า NEF ประกอบในการศึกษา มีดังนี้

- มีการกำหนดระดับของผลกระทบ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในพื้นที่ที่อยู่ในเส้นระดับเสียง NEF ในแต่ละช่วงไว้ค่อนข้างชัดเจน สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของโครงการได้

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

- คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ใช้ค่า NEF เป็นหลักในการพิจารณาระดับของผลกระทบและพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบมาโดยต่อเนื่อง 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 1.7.1-1 และข้อมูลที่ใช้นำเข้าในแบบจำลอง มีรายละเอียดดังนี้

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

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

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

หมายเหตุ: (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน

(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

1.7.2 การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

1) การใช้หัวทางวิ่ง

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

2) เส้นทางการบินขึ้น-ลง (Track)

ทิศทางการบินขึ้น-ลง ของอากาศยาน จากข้อมูลสถิติการขึ้นลงของอากาศยานภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงเดือนมิถุนายน 2568 - พฤษภาคม 2569 ดังนี้

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

3) ช่วงเวลาที่ทำการบิน

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

4) สถิติการให้บริการของอากาศยาน

สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของอากาศยานในช่วงเดือนมิถุนายน 2568 - พฤษภาคม 2569 ของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังตารางที่ 1.7.2-1

5) แหล่งกำเนิดเสียง

รวบรวมสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบิน ในช่วงเดือนมิถุนายน 2568 - พฤษภาคม 2569 ของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในตารางที่ 1.7.2-2

จากสถิติเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ในช่วงเดือนมิถุนายน 2568 - พฤษภาคม 2569 รวมทั้งสิ้นจำนวน 14,900 เที่ยวบิน โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 8 สิงหาคม 2568 จำนวน 76 เที่ยวบิน อย่างไรก็ตามในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ AEDT ที่ปรึกษาใช้ชนิดของอากาศยานและการคำนวณเที่ยวบินเฉลี่ย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7.2-2

ตารางที่ 1.7.2-1 สถิติการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีในช่วงเดือน

มิถุนายน 2568 - พฤษภาคม 2569

เดือน	เที่ยวบิน (Movement)			ผู้โดยสาร (Passengers)		
	ขาเข้า	ขาออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม
มิถุนายน 2568	326	326	652	49,073	51,002	100,075
กรกฎาคม 2568	403	403	806	67,843	62,666	130,509
สิงหาคม 2568	439	439	878	72,222	75,119	147,341
กันยายน 2568	346	346	692	57,140	58,828	115,969
ตุลาคม 2568	417	417	834	65,845	66,888	132,733
พฤศจิกายน 2568	413	413	826	62,174	58,264	120,438
ธันวาคม 2568	492	492	984	78,280	62,208	140,488
มกราคม 2569	530	530	1,060	81,437	85,878	167,315
กุมภาพันธ์ 2569	458	459	917	77,282	75,895	153,177
มีนาคม 2569	504	504	1,008	73,381	74,045	147,426
เมษายน 2569	465	465	930	67,508	68,128	135,633
พฤษภาคม 2569	340	340	680	56,752	56,829	113,581
รวม	5,133	5,134	10,267	808,937	795,750	1,604,415
เฉลี่ยต่อเดือน	428	428	856	67,411	66,313	133,701

ที่มา : www.airports.go.th, เดือนมิถุนายน 2569

หมายเหตุ : เฉพาะเที่ยวบินพาณิชย์

ตารางที่ 1.7.2-2 ตัวแทนชนิดอากาศยานและจำนวนเที่ยวบินในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ชนิดอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเดือนมิ.ย. 68 - พ.ค. 69 (เที่ยว)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ในช่วงเดือนมิ.ย. 68 - พ.ค. 69 (เที่ยว/วัน)
Airbus 320	7,333	20
Airbus 321	2,079	6
Boeing 737-800	3,653	10
Boeing 737-900	1,601	4
C172	234	2
รวม	14,900	42

ที่มา : ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี, มิถุนายน 2569

หมายเหตุ : ข้อมูลเข้าแบบจำลองใช้เฉพาะอากาศยานพาณิชย์ ผักบิน ฝนหลวง และเฮลิคอปเตอร์ ไม่รวมอากาศยานที่ใช้ทางการทหาร
 จำนวนเที่ยวบินสูงสุดในวันที่ 8 สิงหาคม 2568 จำนวน 76 เที่ยวบิน

6) ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน

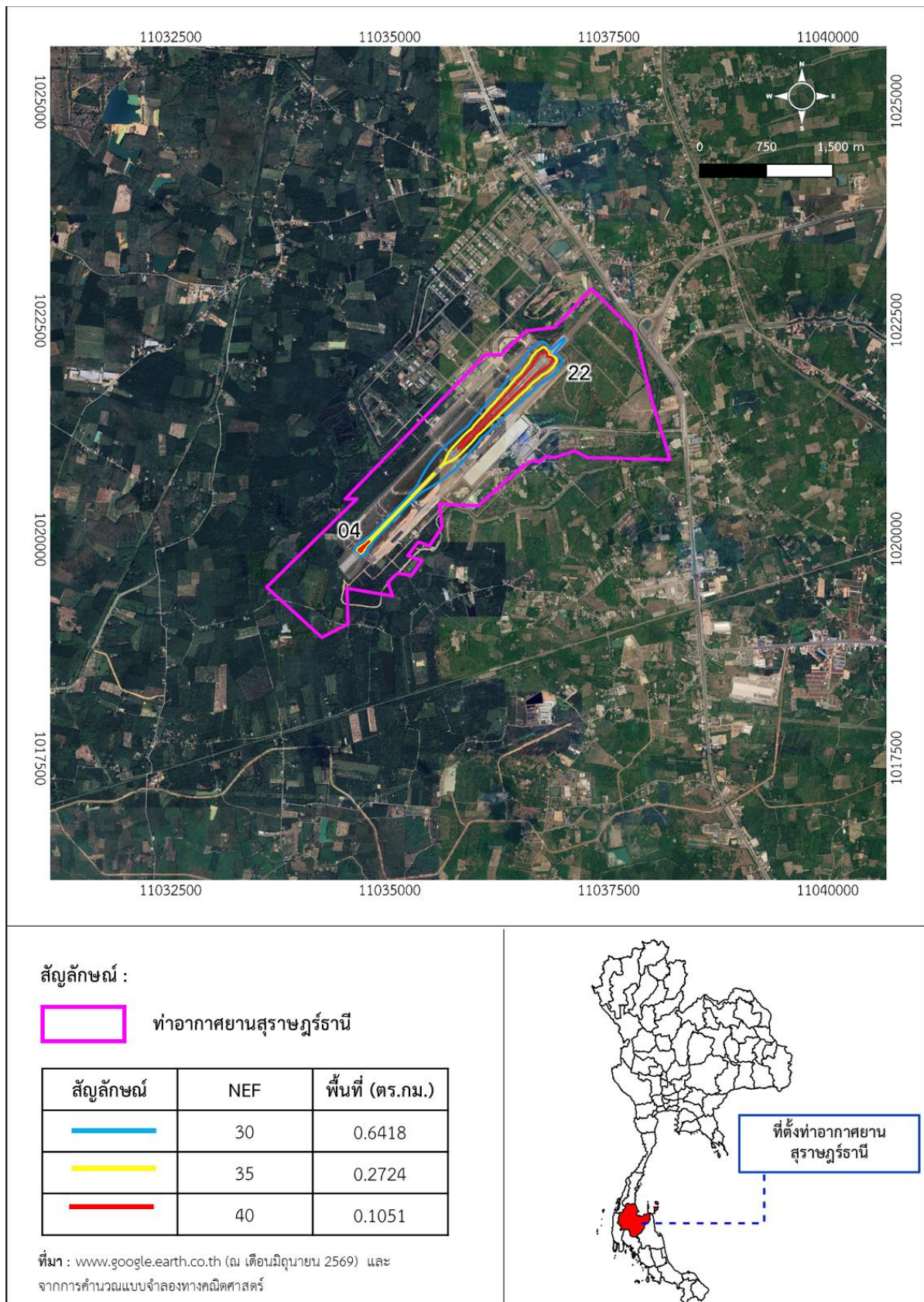
จากการประเมินเสียงจากอากาศยานเฉลี่ยในช่วงเดือนมิถุนายน 2568 - พฤษภาคม 2569 พบว่าระดับเส้นเสียง (NEF) 30-40 ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน ดังรูปที่ 1.7.2-1 รายละเอียดดังนี้

แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ 0.6418 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ 0.2724 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ 0.1051 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง

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



รูปที่ 1.7.2-1 ระดับเส้นเสียง (NEF) ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี
 ในช่วงเดือนมิถุนายน 2568 - พฤษภาคม 2569

1.8 การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ตามขอบเขตข้อกำหนดสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) ประจำปีงบประมาณ 2569 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.8.1 วิธีการศึกษา

1) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น เพื่อจำแนกสภาพพื้นที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร แหล่งหลบภัยของนกในบริเวณทำอาภาศยาน และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลจากรายงาน เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

2) วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ภายในทำอาภาศยาน และพื้นที่เขตปฏิบัติการทางการบิน และมีรายละเอียด วิธีการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

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

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

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

ส่วนการสำรวจโดยอ้อม ด้วยการสอบถามเจ้าหน้าที่ของทำอาภาศยานโดยเฉพาะผู้ดูแลทำอาภาศยาน เจ้าหน้าที่ดับเพลิงที่มีความคุ้นเคยต่อการพบเห็น และขับไล่คน และสัตว์อื่น ซึ่งใช้เป็นข้อมูลเสริมของชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการสำรวจโดยตรง

3) การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล

(1) การจำแนกชนิดนก และสัตว์อื่นๆ และการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธานใช้เอกสารเกี่ยวข้องกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

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

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

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

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

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

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

ทั้งนี้กำหนดความชุกชุมเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์ คือ

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

(3) ตรวจสอบสถานภาพสัตว์ป่า ได้แก่ สถานภาพตามกฎหมาย และสถานภาพด้านการอนุรักษ์

- สถานภาพตามกฎหมาย คือ สัตว์ป่าที่ได้รับการคุ้มครองโดยพระราชบัญญัติสงวนและการคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 จำแนกเป็น 2 ประเภท คือ
 - สัตว์ป่าสงวน (reserved animal) คือ สัตว์ป่าที่มีรายชื่อตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 (ราชกิจจานุเบกษา, 2562) เป็นชนิดสัตว์ป่าที่หายากและใกล้สูญพันธุ์ หรือสูญพันธุ์ไปแล้ว
 - สัตว์ป่าคุ้มครอง (protected animal) คือ สัตว์ป่าที่มีรายชื่อตามบัญชีท้ายกฎกระทรวง พ.ศ. 2546 ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 (ราชกิจจานุเบกษา, 2537) เป็นชนิดสัตว์ป่าที่คุ้มครองไว้มิให้มีจำนวนลดน้อยลง

สัตว์ป่าควบคุม (controlled species) คือสัตว์ป่าที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต้องมีมาตรการควบคุมที่เหมาะสม

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

สำหรับสัตว์ป่าชนิดอื่นๆ ที่อยู่นอกเกณฑ์นี้เป็นสัตว์ป่าไม่ได้รับการคุ้มครอง (Non-protected animal) ซึ่งเป็นชนิดสัตว์ป่าที่เพาะเลี้ยงในเชิงพาณิชย์ หรือเป็นสัตว์ป่าที่ยังมีประชากรมากในสภาพธรรมชาติ หรือเป็นสัตว์ป่าที่ก่อความเสียหายต่อเศรษฐกิจ

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

- ใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง (Critically endangered, Cr) หมายถึงสัตว์ป่าที่มีความเสี่ยงสูงต่อการสูญพันธุ์จากพื้นที่ธรรมชาติในขณะนี้

- ใกล้สูญพันธุ์ (Endangered, En) หมายถึงสัตว์ป่าที่กำลังอยู่ในภาวะอันตรายที่ใกล้จะสูญพันธุ์ไปจากโลก หรือสูญพันธุ์ไปจากแหล่งที่มีการกระจายพันธุ์อยู่ ถ้าปัจจัยต่างๆที่เป็นสาเหตุให้เกิดการสูญพันธุ์ยังดำเนินต่อไป

- มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable, Vu) สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

- ใกล้ถูกคุกคาม (Near threatened, Nt) หมายถึงสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มอาจถูกคุกคามในอนาคตอันใกล้ เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ยังไม่มีผลกระทบมาก

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

- นกประจำถิ่น (Resident) เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่น หรือพื้นที่ศึกษาตลอดทั้งปี

- นกอพยพในช่วงฤดูหนาว (Winter visitor) 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) ประกอบกับประสบการณ์ของที่ปรึกษาที่ใช้ในการประเมินอันตรายที่เกิดจากนกของทำอากาศยานต่างๆ เพื่อให้ได้ชนิดของสัตว์ที่มีความเสี่ยงสูงจะต้องมีมาตรการในการจัดการและควบคุมต่อไป

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

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

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

ตารางที่ 1.8.1-1 แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออากาศยาน

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

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

^{2/} โอลาส ขอบเขตต์, 2543

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

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

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

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

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

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

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

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

ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง (ตารางที่ 1.8.1-2)

ตารางที่ 1.8.1-2 ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง

Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	อันตรายต่ำ นกกระเต็นน้อยธรรมดา (Common Kingfisher)	อันตรายต่ำ นกเขาใหญ่ (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 และจากการวิเคราะห์พบว่า มีปริมาณความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการชนอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่นกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรืออาจไม่เกิดความเสียหายเลย จึงสรุปได้ว่า นกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสาขาวจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่า อยู่ในระดับต่ำมีโอกาสในการชนน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมาก ก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

1.8.2 ผลการศึกษาในเขตอุทยานและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

การศึกษาสำรวจภาคสนาม ได้ดำเนินการไปในเดือนเมษายน 2569 โดยได้ศึกษาในพื้นที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบทำอาภาศยาน มีรายละเอียด ดังนี้

1) พืชพรรณในบริเวณทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

จากการสำรวจภาคสนามของที่ปรึกษาในช่วงเดือนเมษายน 2569 สภาพพื้นที่ของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นทำอาภาศยาน มีลักษณะที่หลากหลาย ทั้งเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติ ป่าละเมาะ สวนยางพารา และสวนปาล์มน้ำมัน ปัจจุบันทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีได้รับการดูแลจากสองหน่วยงาน ประกอบด้วยกองทัพอากาศ (กองบิน 7 สุราษฎร์ธานี) ซึ่งมีพื้นที่ดูแลทางด้านทิศเหนือของแนวทางวิ่ง ส่วนพื้นที่ตามทางวิ่งและทางซ้ายอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทำอาภาศยาน อย่างไรก็ตามในเขตทำอาภาศยานยังคงมีพื้นที่ที่มีพืชขึ้นปกคลุมมีชนิดพันธุ์ไม้ที่พบมีทั้งไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้ล้มลุก หญ้า และเถาวัลย์ สำหรับในบริเวณเขตพื้นที่การบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งในระยะ 50 เมตร เป็นพื้นที่ปลูกหญ้าเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง จึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดออกไปจากพื้นที่ปลูกหญ้าข้างทางวิ่ง ในบางพื้นที่ถูกปล่อยทิ้งไว้ตามธรรมชาติจนมีลักษณะเป็นป่าไม้ และบริเวณรอบๆ ทำอาภาศยานที่ห่างออกไป ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ในการทำสวนปาล์มน้ำมัน (*Elaeis guineensis* Jacq.s) และสวนยางพารา (*Hevea brasiliensis* Mull-Arg) จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบินและพื้นที่โดยรอบทำอาภาศยานรัศมี 5 กิโลเมตร พบพืชพรรณต่าง ๆ ไม่น้อยกว่า 60 ชนิด ไม้ยืนต้นที่พบ เช่น พะยอม (*Shorea roxburghii* G. Don) ประดู่บ้าน (*Pterocarpus indicus* Willd.) ชีเหล็ก (*Senna siamea* (Lam.) Irwin & Barneby.) จิกน้ำ (*Barringtonia acutangula* (L.) Gaertn.) และกาสามปีก (*Vitex peduncularis* Wall. ex Schauer) เป็นต้น บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชในวงศ์หญ้า เช่น หญ้าคา (*Imperata cylindrica* Beauv.) หญ้าชันกาด (*Panicum repens* Linn.) และหญ้าจรจบ (*Pennisetum polystachyon* Schumach.)

เป็นต้น นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ทำอาภาศยาน ลานจอดรถยนต์ โดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน เช่น หมากเขี่ยว (*Ptychosperma macarthurii* Nichols.) ราชพฤกษ์หรือคูณ (*Cassia fistula* Linn.) อินทนิลน้ำ (*Lagerstroemia speciosa* Pers.) และตีนเป็ดหรือพญาสัตบรรณ (*Alstonia scholaris* R. Br.) เป็นต้น

2) ความหลากหลายของสัตว์ และนกบริเวณทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

จากการศึกษาสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในบริเวณพื้นที่ทำอาภาศยานฯ ครอบคลุมพื้นที่ทำอาภาศยานฯ และเขตปฏิบัติการบิน พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 65 ชนิด ประกอบด้วย สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibian) 5 ชนิด (species) ใน 5 (genuses) สกุล 4 วงศ์ (families) 1 อันดับ (orders) สัตว์เลื้อยคลาน (reptile) 10 ชนิด ใน 9 สกุล 4 วงศ์ 1 อันดับ นก (birds) 45 ชนิด ใน 40 สกุล 28 วงศ์ 10 อันดับ และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) 5 ชนิด ใน 4 สกุล 3 วงศ์ 2 อันดับ ในจำนวนนี้เป็นชนิดของสัตว์ป่าที่พบเห็นได้ทางตรงจำนวน 61 ชนิด และได้รับข้อมูลจากการสอบถามจำนวน 4 ชนิด ดังแสดงในภาคผนวก และสรุปในตารางที่ 1.8.2-1

ตารางที่ 1.8.2-1 จำนวนชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น จำแนกตามสกุล วงศ์ และ อันดับที่สำรวจพบทั้งทางตรงและทางอ้อม

ชั้นสัตว์ป่า	จำนวน			
	อันดับ	วงศ์	สกุล	ชนิด
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibia)	1	4	5	5
สัตว์เลื้อยคลาน (reptilia)	1	4	9	10
นก (birds)	10	28	40	45
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammalia)	2	3	4	5
รวม	14	39	58	65

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2569)

3) ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์บริเวณทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

สำหรับบริเวณพื้นที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีกล่าวได้ว่ามีสัตว์ป่าอาศัยและหากินค่อนข้างน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นพื้นที่โล่งของทำอาภาศยานเต็มพื้นที่ และมีการควบคุมในเรื่องความปลอดภัยต่อการบิน จึงอาจทำให้สัตว์บางชนิดได้อาศัย และหากินอยู่ได้อย่างปลอดภัยตามพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา นอกเหนือจากพื้นที่ทำการบิน จากการวิเคราะห์ปริมาณความชุกชุมของนก และสัตว์อื่นๆ ดังแสดงในตารางที่ 1.8.2-2

ตารางที่ 1.8.2-2 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละชั้นที่พบในพื้นที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีตามระดับความชุกชุม

ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิด			รวมทั้งสิ้น
	ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย	
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibia)	2	2	1	5
สัตว์เลื้อยคลาน (reptilia)	3	1	6	10
นก (birds)	22	16	7	45
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammalia)	1	3	1	5
รวม	28	22	15	65

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2569)

(1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibia) จำนวน 5 ชนิด สัตว์ป่าในชั้นนี้จากการสำรวจในบริเวณพื้นที่ทำอาภาศยานกล่าวได้ว่าพบเห็นได้น้อยทั้งจำนวนชนิด และจำนวนประชากร เนื่องจากช่วงสำรวจในครั้งแรกเป็นช่วงฤดูแล้งที่พบเห็นทั้งหมดอาศัยอยู่ตามบริเวณอาคารสำนักงาน บริเวณแหล่งน้ำที่มีอยู่ ซึ่งในจำนวน 5 ชนิดนี้ เป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีระดับความชุกชุมมาก 2 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*) และ อึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีระดับความชุกชุมปานกลาง 2 ชนิด ได้แก่ กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) และ ปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) และที่เหลือหนึ่งชนิดมีระดับความชุกชุมน้อย ได้แก่ เขียดจิก (*Hylarana erythraea*)

(2) สัตว์เลื้อยคลาน (reptilia) จำนวน 10 ชนิด จากการสำรวจพบว่ามีกลุ่มของสัตว์เลื้อยคลานชนิดที่มีปริมาณความชุกชุมมาก 3 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) และ จิ้งเหลนบ้าน (*Mabuya multifasciata*) และที่มีระดับความชุกชุมปานกลางมี 1 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) สัตว์เลื้อยคลานที่เหลือ 6 ชนิดส่วนใหญ่เป็นสัตว์เลื้อยคลานในกลุ่มงู (serpent) มีระดับ

ความชุกชุมน้อยหรือพบเห็นได้ไม่บ่อยครั้ง ตัวอย่างเช่น งูลายสาบคอแดง (*Rhabdophis subminiatus*) งูทางมะพร้าวลายขีด (*Elaphe radiata*) งูสิงบ้าน (*Ptyas korros*) และงูลายม่านพระอินทร์ (*Dendrelaphis pictus*) เป็นต้น

(3) นก (birds) จำนวน 45 ชนิดโดยส่วนใหญ่เป็นนกที่พบได้ในบริเวณพื้นที่ทั่วไปโดยเฉพาะชนิดนกที่หา กินแมลง เมล็ดหญ้า ตามพื้นที่เปิดโล่ง นกที่อาศัยและหากินอยู่เฉพาะแต่ภายใต้เรือนยอดของต้นไม้มีเพียงไม่กี่ชนิด จากการวิเคราะห์ความชุกชุมของนกที่พบเห็นในบริเวณพื้นที่ทำอาภาศยานพบว่า มีนก 22 ชนิดที่มีปริมาณความชุก ชุมมากพบเห็นได้บ่อยครั้งจากการสำรวจ ตัวอย่างเช่น นกยางโทนน้อย (*Mesophoyx intermedia*) นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*) และนกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*) เป็นต้น นกที่มีระดับความชุกชุมปานกลาง 16 ชนิด ตัวอย่างเช่น นกกระสาแดง (*Ardea purpurea*) นกยางควาย (*Bubulcus ibis*) นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*) และนกยางกรอกพันธุ์จีน (*Ardeola bacchus*) เป็นต้น และ นกที่มีระดับความชุกชุมน้อยจำนวน 7 ชนิด ตัวอย่างเช่น นกอ้ายจ้าว (*Anhinga melanogaster*) นกกระสานวล (*Ardea cinerea*) เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) และนกแขวก (*Nycticorax nycticorax*) เป็นต้น

(4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammal) จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ ทำอาภาศยานนั้นจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่ามีสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่มีปริมาณความชุกชุมมาก 1 ชนิด ได้แก่ หนูท้องขาว (*Rattus rattus*) ชุกชุมปานกลาง 3 ชนิด ได้แก่ กระแตไต่ (*Tupaia gils*) กระรอกปลายหางดำ (*Callosciurus caniceps*) และหนูหริ่งบ้าน (*Mus musculus*) และอีก 1 ชนิดมีความชุกชุมน้อย ได้แก่ กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysoni*)

4) สถานภาพของนก และสัตว์บริเวณทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

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

(1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibia) ไม่พบว่ามีสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ ป่าสงวน และสัตว์ป่าคุ้มครอง และไม่พบว่ามีสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูก คุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(2) สัตว์เลื้อยคลาน (reptilia) ไม่พบว่ามีสัตว์เลื้อยคลานชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน แต่มี 4 ชนิดที่ ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง ตัวอย่างเช่น กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) งูสิงบ้าน (*Ptyas korros*) และงูทางมะพร้าวลายขีด (*Elaphe radiata*) เป็นต้น และไม่พบว่ามีสัตว์เลื้อยคลานชนิดใดถูกจัด ให้เป็นสัตว์ป่าที่มีสถานภาพถูกคุกคามรวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(3) นก ไม่พบว่ามีนกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าสงวน แต่โดยส่วนใหญ่ถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง 41 ชนิด ตัวอย่างเช่น นกยางเปีย (*Egretta garzetta*) นกยางควาย (*Bubulcus ibis*) นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*) และนกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) เป็นต้น และไม่พบว่ามีนกชนิดใดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าที่มี สถานภาพถูกคุกคามและรวมถึงใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

(4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ไม่พบว่ามียีสต์เลี้ยงลูกด้วยนมชนิดใดถูกจัดให้มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวน รวมทั้งชนิดถูกจัดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง และนอกจากนี้ไม่พบว่ามียีสต์เลี้ยงลูกด้วยนมชนิดใดที่อยู่ในสภาพที่ถูกคุกคาม รวมทั้งใกล้ถูกคุกคามแต่อย่างใด

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

ตารางที่ 1.8.2-3 จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพปัจจุบันตามกฎหมาย

ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิด					รวมทั้งสิ้น (ชนิด)
	Re	Pr	Np	Cn	Da	
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibia)	0	0	5	0	0	5
สัตว์เลื้อยคลาน (reptilia)	0	4	6	0	0	10
นก (birds)	0	41	4	0	0	45
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammalia)	0	0	5	0	0	5
รวม	0	45	20	0	0	65

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2569)

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

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

Np (Non-protected species) สัตว์ป่าที่ไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย

Cn (Controlled species) สัตว์ป่าควบคุม สัตว์ป่าที่ได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญาว่าด้วยการค้า ระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต้องมีมาตรการควบคุมที่เหมาะสม

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

ตารางที่ 1.8.2-4 จำนวนชนิดสัตว์ป่าจำแนกสถานภาพการอนุรักษ์

ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิด				รวมทั้งสิ้น
	Cr	En	Vu	Nt	
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (amphibia)	0	0	0	0	0
สัตว์เลื้อยคลาน (reptilia)	0	0	0	0	0
นก (birds)	0	0	0	0	0
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (mammalia)	0	0	0	0	0
รวม	0	0	0	0	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2569)

หมายเหตุ : Vu : Vulnerable species สัตว์ป่าเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์

En : Endangered species สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

Cr : Critical Endangered species สัตว์ใกล้ต่อการสูญพันธุ์อย่างยิ่ง

Nt : Near threatened species สัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม

5) การกระจายพันธุ์ และการอพยพย้ายถิ่นของนก

นกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 45 ชนิด สามารถจำแนกการกระจายพันธุ์รวมทั้งการอพยพย้ายถิ่นของนกได้เป็น 3 กลุ่มด้วยกัน (ตารางที่ 1.8.2.5) ประกอบด้วย

(1) **นกประจำถิ่น (Resident)** เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่น หรือพื้นที่ศึกษาตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น 38 ชนิด ได้แก่ นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*) นกกวัก (*Amauromis phoenicurus*) นกกระแต้แต้แว๊ด (*Vanellus indicus*) และนกกาเหว่า (*Eudynamis scolopacea*) เป็นต้น

(2) **นกอพยพในช่วงฤดูหนาว (Winter visitor)** เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาวซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นภายในประเทศ บางชนิดย้ายถิ่นเพื่อเข้ามาหากินจากต่างประเทศ นกที่อพยพในช่วงฤดูหนาวมี 11 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยส่วนใหญ่เป็นนกในกลุ่มนกน้ำ (Waterfowl) ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน (*Ardeola bacchus*) นกยางเปีย (*Egretta garzetta*) และนกยางควาย (*Bubulcus ibis*) เป็นต้น อย่างไรก็ตามมีจำนวนหลายชนิดที่ใช้พื้นที่ศึกษาอาศัย และหากิน ค่อนข้างยาวนาน โดยเฉพาะตามแหล่งน้ำที่มีน้ำตลอดทั้งปี จนบางครั้งทำให้มองว่าเป็นนกประจำถิ่น ได้แก่ ยางเปีย (*Egretta garzetta*) นกยางกรอกพันธุ์จีน (*Ardeola bacchus*) และนกยางควาย (*Bubulcus ibis*) เป็นต้น

(3) **นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่ (Breeding visitor)** เป็นชนิดนกที่อพยพโยกย้ายถิ่นเพื่อผสมพันธุ์สร้างรังวางไข่ มี 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) นกชนิดนี้พบได้ตามพื้นที่เปิดโล่งของพื้นที่ปลายทางวัง ทางวัง และทางซับ

6) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

จากการสำรวจภาคสนามในช่วงเดือนเมษายน 2569 ได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอาภาศยานและก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน มีจำนวน 7 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

(1) **โอกาสในการชนนก (Potential of Strike)** ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสในการชนนกลอยๆบ้างน้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อาภาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อาภาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.8.2-5

ตารางที่ 1.8.2-5 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2569)

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

ตารางที่ 1.8.2-6 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอาภาศยานหากเกิดการชน

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2569)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อาภาศยานชนนกและการประเมินโอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหายหากชนนก สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ดังตารางที่ 1.8.2-7 รายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 1.8.2-7 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

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

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (เมษายน, 2569)

(3) ผลการประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

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

1.8.3 สถิติอากาศยานชนนก

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติอากาศยานชนนกของทำอากาศยาน ในช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือน
 มิถุนายน 2569 พบเหตุการณ์อากาศยานชนนก จำนวน 3 ครั้ง โดยขนาดของนกที่พบมีขนาดเล็ก
 ดังภาคผนวก ค

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

หนังสือแจ้งผลการพิจารณาของสำนักงาน
นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14638
เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2540

ที่ วว 0804/ 75



สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
รัฐมนตรีช่วยฯ 7 ถนนพหลโยธินที่ 6
กรุงเทพฯ 10400

๖ มิ.ย. 2540
กระทรวง-2539

เรื่อง ผลการพิจารณาของคณะกรรมการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน
สุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ของกรมการบินพาณิชย์

เรียน ยอธิตกกรมการบินพาณิชย์

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

สิ่งที่ส่งมาด้วย มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ
คุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี
ของกรมการบินพาณิชย์

ตามที่หนังสืออ้างอิง 1 และ 2 กรมการบินพาณิชย์ เสนอเรื่องการพัฒนาท่าอากาศยาน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเอกสารแนบมาเรียนคณะกรรมการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ
ก่อสร้างท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดยบริษัท เช้าทิสต์
เอชซี เทคโนโลยี จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานพิจารณา มีความละเอียด
แจ้งแล้ว

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน
รายงานดังกล่าวให้คณะกรรมการวิเคราะห์ผลกระทบการพัฒนาท่าอากาศยานผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐาน พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 18/2539 เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน
2539 และคณะกรรมการฯ มีมติให้กรมการบินพาณิชย์เพิ่มเติมข้อมูลประเด็นการขยายตัว ซึ่ง

2/ กรมการบิน.....

- 2 -

กรมการบินพาณิชย์ได้เสนอให้คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2539 แล้ว
คณะกรรมการฯ มีมติเห็นชอบกับรายงานฯ โดยให้กรมการบินพาณิชย์ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังรายละเอียด
ในสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาขอ โปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายศักดิ์สิทธิ์ ตันเตง)

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โทร. 2792792 2793703
โทรสาร 2785469 2794765

การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๓

- ไม่ให้การต่อต้านศรัทธาของระบบเสียภายในอนาคตที่ใกล้ไกล ในขั้วที่วางมองว่า ระบบ สืบสายภายใน ยากำราบผู้ใกล้ชิดสายวีรชนสืบสืบเป็นสายฐาน ก่อให้เกิดการกบฏต่อราชวงศ์ที่นำใช้วิธีการ ให้รวม การเป็นชาติ ศาสนาการปกครอง ก็และได้มีรัฐทั้งส่วน

2. เมื่อผลการศึกษาค้นคว้าจบลงได้ผลดังต่อไปนี้ให้แจ้งผู้บังคับบัญชาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
คำดำเนินการปรับปรุงแก้ไขผู้จัดทำ: พล.ต.ท. ปิยะธร

3. หากเกิดเหตุภาวะใด ๆ ที่นำมาจากข้อ 1 ให้เกิดผลกระทบต่อบุคคลนั้น รวมถึง การการ บังคับใช้ ต้องแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนฯ ทราบโดยเร็ว จะใช้ให้ความร่วมมือในการ แก้ไขปัญหาดังกล่าว

4. การกวนปั่นส่วนผสม ต้องใส่ยา อยงา ผลการปฏิบัติตามโครงการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการจัดการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สีปึกงานใน โยธาและแผนกโยธา

5. หากพบการแพร่รังหรือขยายไปต้องแปลว่าสายละเอียดยิ่งกว่าการ แผลง/สัณยิตเวลการ บัองเกี่ยวและกับไขเชลกรรณและมมตารากพิศม นมวออสอยนคกรวกรกสิ่งบวกล้อม การทการนิพนธ์นี้ ต้อง เสาะเอารายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้รู้กันทั่วปณ โยบายและแผนสั้งวอ้อยในให้รู้ ม. พ้นขอบเขต การทำงานส่งมวอ้อม กอคือคำนิพนการเปลี่ยนแปลงการสักรั้ง

ชื่อแผน	มาตรการ	สถานที่	ระยะเวลา	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. แผนป้องกันและแก้ไขคุณภาพน้ำผิวดิน	• รวบรวมและบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ • ทำจุดลบล้างมลพิษที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีให้ถูกวิธี โดยให้เทศบาลตำบลท่าข้ามดูแลลบล้างมลพิษอย่างสม่ำเสมอ • ก่อนการใช้อาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ให้กรมการขนส่งทางอากาศประสานงานกับบริษัทผู้ผลิตถังบำบัดน้ำเสียสำหรับรูปที่นำมาติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี เพื่อให้อบรมวิธีการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียแก่เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางอากาศ • ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักพนักงาน ตลอดจนอาคารต่าง ๆ ใช้ระบบพอเกรอะ-บ่อซึม การใช้งานและการบำรุงรักษาที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีจะต้องปฏิบัติเพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียมีประสิทธิภาพที่สำคัญ มีดังนี้ - ห้ามเสารทั้งที่เป็นพืชต้อจุลินทรีย์ลงในบ่อเกรอะ เช่น น้ำกรตหรือต่างเข้มน เช่น น้ำยาล้างห้องน้ำเข้มน้ำและคลอรีนเข้มน้ำ เพราะจะทำให้ประสิทธิภาพการทำงานของบ่อเกรอะลดลง - น้ำทิ้งสารอินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก เช่น พลาสติก ค้าง่ายนํย นอกจากจะทำให้ส่วนเติมก่อนทำเหมดล้วยยังอาจเกิดการอุดตันในท่อระบาย - กรณีนํยในบ่อเกรอะเอื้อสูงและวาดล้วยไม่ลง ให้ตรวจการระบายหรือประสิทธิภาพของบ่อซึม - ตรวจสอบและบำรุงรักษารูปรณนํยบำบัดน้ำเสีย เช่น เครื่องเค็มอากาศ เป็นประจำล้วยเสมอ - ระบบเติมอากาศควรเปิดอย่างต่อเนื่อง ห้ามหยุดการเติมนานเกินกว่า 6 ชั่วโมง - ควรมีระบบไฟส่องถูกเงินสำหรับเครื่องเติมอากาศ • การดูแลรักษาทางระบายน้ำที่อยู่ในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี โดยเฉพาะจะต้องทำความสะอาดก่อนเข้าสู่ผู้ต้อผู้ • ติดตั้งตะแกรงตักขยะและบ่อค้ำไขนํยเพื่อรองรับน้ำทิ้งจากบ้านพักพนักงาน โดยปริมาตรบ่อค้ำไขนํยที่ต้อประมาณกว่า 2.0 ลบ.ม. จำนวน 4 บ่อ	• ทบ.สุราษฎร์ธานี • ทบ.สุราษฎร์ธานี • ทบ.สุราษฎร์ธานี • ทบ.สุราษฎร์ธานี • ทบ.สุราษฎร์ธานี • ทบ.สุราษฎร์ธานี • บ้านพักพนักงาน	ต่อเนื่อง	อยู่ในงบปกติ	กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ชื่อแผน	มาตรการ	สถานที่	ระยะเวลา	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
2. แผนป้องกันและแก้ไขคุณภาพอากาศ	- ช่วงเวลากลางวัน กำหนดเครื่องปั้นพาดิษฐ์ขึ้น-ลง ไม่เกิน 4 เทียวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง โดยเป็นเครื่องปั้นชนิด B 747-400 จำนวน 3 เทียวบิน และ B 737-400 จำนวน 1 เทียวบิน - ช่วงกลางคืน กำหนดให้เครื่องปั้นพาดิษฐ์ชนิด B 737-400 ขึ้น-ลง ไม่เกิน 2 เทียวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง - ติดตามขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์และจอด - ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่งในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัดในช่วงที่รถยนต์มาก จะส่งผลให้อิทธิพลที่ระบายจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น	- ทพ.สุราษฎร์ธานี - ทพ.สุราษฎร์ธานี - ลานจอดรถยนต์ ทพ.สุราษฎร์ธานี - ด้านหลังอาคารที่พักผู้โดยสาร ทพ.สุราษฎร์ธานี	ต่อเนื่อง	งบจัดทำปี 2,000 บาท	กรมการขนส่งทางอากาศ
3. แผนป้องกันและแก้ไขเสียง	- หลีกเลี่ยงการบินในช่วงเวลากลางคืน - พนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบินขณะเครื่องบินเข้ามาให้บริการภายในท่าอากาศยาน ต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง - ผู้อำนวยการท่าอากาศยานหรือตัวแทนแจ้งให้ประมุขหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดทราบเป็นระยะ โดยเฉพาะจังหวัดสุราษฎร์ธานีเพื่อรับทราบถึงข้อเสน NEF ที่เกิดขึ้นจากโครงการ - ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ให้หน่วยงานประชาสัมพันธ์รับข้อร้องเรียนต่าง ๆ ที่อาจเกิดจากสนามบิน เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานแสดงข้อคิดเห็นร้องเรียนข้อขัดข้องต่าง ๆ โดยเฉพาะประเด็นผลกระทบด้านเสียง - กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากท่าอากาศยาน ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน	- ทพ.สุราษฎร์ธานี - ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี - ส่วนราชการจังหวัดสุราษฎร์ธานี - ทพ.สุราษฎร์ธานี - ทพ.สุราษฎร์ธานี	ต่อเนื่อง	งบปกติ	กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ชื่อแผน	มาตรการ	สถานที่	ระยะเวลา	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
4. แผนป้องกันและแก้ไขการใช้ที่ดิน	- กรมการขนส่งทางอากาศประสานงานกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี กรมการผังเมือง เพื่อให้การปรับปรุงผังเมืองรวมพื้นที่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในแต่ละครั้งสอดคล้องกับลักษณะของเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและสภาพผลกระทบด้านเสียงที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของเครื่องบิน - กรมการขนส่งทางอากาศแลกเปลี่ยนข้อมูลกับทางจังหวัดและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภทที่จะได้รับผลเสียจากโครงการหากอยู่ใกล้กับแนวเขตการขึ้น-ลงของเครื่องบิน โดยเฉพาะชุมชนหรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวด้านเสียง เช่น โรงพยาบาล และสถานศึกษา - กรมการขนส่งทางอากาศประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เนื่องจากเป็นหน่วยงานเบื้องต้นเกี่ยวกับการอนุญาตด้านสิ่งปลูกสร้างและจะใกล้ชิดกับกิจกรรมต่าง ๆ ภายในชุมชน	- สำนักงานจังหวัดสุราษฎร์ธานี - สำนักงานจังหวัดสุราษฎร์ธานี - โยธาจังหวัด - เทศบาลตำบลท่าข้าม - อบค.บางเคียน - อบค.บางมะเคือ - อบค.น้ำรอบ - อบค.หนองไทย - อบค.หัวเตย - อบค.มะสวน - อบค.ศรีวิชัย - อบค.ลิเล็ด - อบค.บางเคียน - อบค.บางมะเคือ - อบค.น้ำรอบ - อบค.หนองไทย - อบค.หัวเตย - อบค.มะสวน - อบค.ศรีวิชัย - อบค.ลิเล็ด	ต่อเนื่อง	งบปกติ	กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ชื่อแผน	มาตรการ	สถานที่	ระยะเวลา	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
5. แผนป้องกันและแก้ไข การกำจัดมูลฝอย	- จัดภาชนะสำหรับรวบรวมให้เหมาะสมและเพียงพอ - ดำเนินการแยกขยะอย่างน้อย 2 ครั้ง/สัปดาห์ - ทำความสะอาดพื้นที่ทิ้งขยะในปัจจุบันโดยเก็บรวบรวมขยะและเผา - สนับสนุนการจำแนกขยะโดยแบ่งประเภทขยะทั่วไปและขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ - หลีกเลี่ยงการเผาขยะที่ทำจากส่วนประกอบของคลอรีน พลาสติก สายไฟฟ้า และโฟม - สนับสนุนการจำแนกขยะโดยแบ่งประเภทขยะทั่วไปและขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่	- ทต.สุราษฎร์ธานี - ทต.สุราษฎร์ธานี - ทต.สุราษฎร์ธานี - ทต.สุราษฎร์ธานี - ทต.สุราษฎร์ธานี			กรมการขนส่งทางอากาศ
6. แผนป้องกันและแก้ไข ความปลอดภัย	จัดทำแผนดับประสารัตน์และคู่มือให้ประชาชนและหน่วยงานต่าง ๆ ทราบถึงข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศ	- ผังเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี - โยธาจังหวัดสุราษฎร์ธานี - สำนักงานจังหวัดสุราษฎร์ธานี - อบต.บางเดือน - อบต.บางมะเคือ - อบต.น้ำรอบ - อบต.หนองไทย - อบต.หัวเคย - อบต.มะลวน - อบต.ศรีวิชัย - อบต.สีเล็ด	ปีละ 1 ครั้ง	- จัดทำแผนดับ 1,000 แผ่น งบประมาณ 4,000 บาท - จัดทำคู่มือ 100 เล่ม งบประมาณ 2,500 บาท	กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ชื่อแผน	มาตรการ	สถานที่	ระยะเวลา	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
6. แผนป้องกันและแก้ไข ความปลอดภัย (ต่อ)	แจ้งให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดความสูงของอาคารและขอบเขตปลอดภัย	- ชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการในเขตของอบต. ดังนี้ - อบต.บางเดือน - อบต.บางมะเคือ - อบต.น้ำรอบ - อบต.หนองไทย - อบต.หัวเคย - อบต.มะลวน - อบต.ศรีวิชัย - อบต.สีเล็ด			

ตารางที่ 2 แผนปฏิบัติการมาตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ชื่อแผน	ดัชนี	สถานที่	ความถี่	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. แผนติดตามตรวจสอบความคิดเห็นของผู้อยู่ชุมชน	- สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน - ผลกระทบ/ภาวะเบี่ยงเบนสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน - ทัศนคติต่อโครงการ	ชุมชนโดยรอบ ทบ. สุราษฎร์ธานี ได้แก่ - บ้านห้วยเกาะ - บ้านห้วยสวน - บ้านห้วยพรา - บ้านเกาะกลาง	6 เดือนครั้ง	10,000 บาท/ครั้ง	กรมการปกครอง
2. แผนติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ	- คุณภาพน้ำผิวดิน • ความเป็นกรด-ด่าง • ออกซิเจนละลาย • บีโอดี • ไนเตรต • ของแข็งแขวนลอย • แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม - คุณภาพน้ำทิ้ง • ความเป็นกรด-ด่าง • บีโอดี • ของแข็งแขวนลอย • ของแข็งละลาย • ปริมาณตะกอนหนัก • ซัลไฟด์ • ฟีเคเน็น • ไนโตรเจน	- คุณภาพน้ำผิวดิน • สถานีที่ 1 คลองห้วยเค็ม/คลองผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร • สถานีที่ 2 คลองห้วยเค็ม/คลองผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร - คุณภาพน้ำทิ้ง • บ่อกักน้ำทิ้งด้านห้องอบแห้งกับการบิน • จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่	ปีละ 2 ครั้ง	20,000 บาท/ครั้ง	กรมการปกครอง

หน้า 6

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ชื่อแผน	ดัชนี	สถานที่	ความถี่	งบประมาณ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
3. แผนติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ	- ก๊าซ CO - ก๊าซ NO₂	ตรวจวัด 2 สถานี - บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร - วัดห้วยสวน	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง	- 50,000 บาท/ครั้ง สำหรับค่าตรวจวัดคุณภาพอากาศ - 80,000 บาท/ครั้ง สำหรับค่าประเมินคุณภาพอากาศโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์	กรมการปกครอง
4. แผนติดตามตรวจสอบเสียง	- Leq (24 ชม.) - L₉₀	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - บ้านพักพนักงานท่าอากาศยาน - วัดห้วยสวน - สำนักสงฆ์บ้านห้วยเกาะ	2 ครั้ง/ปี	- 30,000 บาท/ครั้ง สำหรับค่าตรวจวัดระดับเสียง - 80,000 บาท/ครั้ง สำหรับค่าแบบจำลองทางคณิตศาสตร์	กรมการปกครอง

หน้า 7

ภาคผนวก ข

รายงานการสำรวจนก

ตารางที่ 3 แสดงรายชื่อสัตว์ป่าที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

ลำดับที่	ชั้น, อันดับ, วงศ์ ชื่อไทย (ชื่อวิทยาศาสตร์), ชื่อสามัญ	ข้อมูลการพบเห็น		ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี					สถานภาพของสัตว์ป่า														
		พื้นที่ศึกษา		ปริมาณความชุกชุม					สถานภาพตามกฎหมาย						สถานภาพอนุรักษ์ ONEP				สถานภาพอนุรักษ์ IUCN red list version 2024				
5	หนูท้องขาว (<i>Rattus rotus</i>) Roof Rat	DI	In	LS	AS	Out	Vc	Co	Un	Re	Pr	Np	Cn	Da	Cr	En	Vu	Nt	Cr	En	Vu	Nt	
		x	-	x	x	-	x	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		รวม (ชนิด)	4	1	5	3	0	1	3	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		ร้อยละ	80.00	20.00	100.00	60.00	0.00	20.00	60.00	20.00	0.00	0.00	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		รวมทั้งสิ้น (ชนิด)	61	4	63	58	0	28	22	15	0	45	20	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
	ร้อยละ	93.85	6.15	96.92	89.23	0.00	43.08	33.85	23.08	0.00	69.23	30.77	0.00	0.00	0.00	0.00	1.54	0.00	0.00	0.00	1.54	1.54	

ที่มา : จากการศึกษาจากคสมน เดือนเมษายน-พฤษภาคม 2569

หมายเหตุ :

ข้อมูลการพบเห็นสัตว์ป่า

DI (direct method) หมายถึง ข้อมูลจากการพบเห็นสัตว์ป่าโดยตรง

พื้นที่ศึกษา

LS (landside) หมายถึง พื้นที่ภายในท่าอากาศยาน

ปริมาณความชุกชุมของสัตว์ป่า

Vc (very common) หมายถึง ชุกชุมมาก

สถานภาพตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

Re (Reserved species) สัตว์ป่าสงวน หมายถึง สัตว์ป่าที่หายากตามบัญชีอพยพรราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

Cn (Controlled species) สัตว์ป่าควบคุม หมายถึง สัตว์ป่าที่ได้รับความคุ้มครองทางอนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ และสัตว์ป่าอื่นที่ต่อเนื่องมีมาตรการควบคุมเพื่อรักษามวล

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

สถานภาพการถูกคุกคาม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

CR (Critically Endangered Species) หมายถึง สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

Vu (Vulnerable Species) หมายถึง สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์

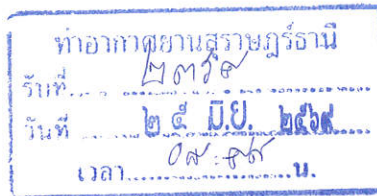
สถานภาพการถูกคุกคาม องค์การระหว่างประเทศเพื่อการอนุรักษ์ธรรมชาติ (International Union for Conservation of Nature, IUCN red list version 2024)

CR (Critically Endangered Species) หมายถึง สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

Vu (Vulnerable Species) หมายถึง สัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพใกล้สูญพันธุ์

ภาคผนวก ค

รายงานสถิติอากาศยานชนนก



Notice to users:

- Please fill in the form, use drop-down list where applicable, and submit it with supporting document files to safetyreport@caat.or.th.
- Additional information can be filled into the PDF form and resubmitted via email to CAAT later.
- Please ensure that the same 'Report identification' is used for future references.
- In the event of a Dangerous Goods, please use the Dangerous Goods form.
- For more details about how to use the form, please refer to the relevant CAAT guidance material.
- Field type: ☐ = Mandatory fields required for "Initial Report", ☐ = Mandatory fields for "Final Report", ☐ = Optional fields.

General Information

Title of occurrence

UTC date
(YYYY/MM/DD)

UTC time
(HH:MM)

Report Administration Information

Report identification

Report status

The identifying file reference of the report that is internally used by operator or reporter to uniquely identify the report.

Country	Organisation category	Organisation type	Organisation name
Reporting entity 176	5176	6176	ALN - Thai AirAsia

Parties informed

☐ State of Registry
☐ State of Operator
☐ State of Occurrence
☐ Aircraft Product Design & Manufacturer
☐ Aerodrome Operator
☐ ANSP
☐ Aircraft Operator
☐ Approved Maintenance Organisation
☐ Other Civil Aviation Authorities
☐ Accident Investigation Authority
☐ Other

- Indicate which entities you have forwarded this report to.
- In the event of an accident or serious incident, also send a copy of this report without delay to MOT_AAPIG_GR@mot.go.th.
- If the event involves air traffic management, also send a copy of this report to relevant Air Traffic Control Unit.
- If the event involves ground handling, and / or the operator of the aircraft, also send a copy of this report to relevant agencies / airlines.

CTRL and click for multiple selection

Occurrence Location Information

World region	State / area	Sub-area	Other (specify)
State or area of occurrence 902	234		

Country	ICAO code and aerodrome name	Other (specify)
Aerodrome of occurrence 234	196074	

The airport / heliport where the incident took place (even for the event that took place during climb or approach).

Location of occurrence

Details of the event location (Runway number, taxiway number, parking lot number or details if the occurrence happened during en-route).

Environment Information

Light condition

- เรียน ผอ.ทสภ. ผ่าน ทน.กัญหิ
- ☒ เพื่อโปรดทราบ ต่อ นทก. กบง.
- ☐ เพื่อโปรดพิจารณา

(นางสาวประภัทร เจริญฤทธิ์)

นักวิชาการขนส่ง

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database.
Do not transmit them by fax or as a scanned document.

This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).

Aircraft Information

	Country	Operator	Other (specify)	
Aircraft operator	2340000	10003524		
Aircraft registration	HS-BBO			
	Manufacturer	Model	Series	Other (specify)
Aircraft model	12	2544	4644	
	Main category	Subcategory (1)	Subcategory (2)	Subcategory (3)
Aircraft category	1	8	12	17
Flight number	FD3332		Call sign THAI ASIA 3332	
Aircraft flight phase of occurrence	3		Aircraft altitude	30 ft

Bird / Wildlife Strike Information

Parts struck

Radome
Windshield
Nose excluding radome / windshield
Engine 1
Engine 2
Engine 3
Engine 4
Propeller
Wing
Rotor
Fuselage
Landing gear
Tail
Lights
Other

CTRL and click for multiple selection

Parts damaged

Radome
Windshield
Nose excluding radome / wind
Engine 1
Engine 2
Engine 3
Engine 4
Propeller
Wing
Rotor
Fuselage
Landing gear
Tail
Lights
Other

CTRL and click for multiple selection

	Category	Species	Other (specify)
Species description	UNKNOWN		
Bird / Wildlife size	2	Pilot advised of birds	2
Bird / Wildlife seen	3	Bird / Wildlife struck	1
	Manufacturer	Model	Other (specify)
Engine / Propeller model (if affected)	6329	6329	
Engine / Propeller position (if affected)			

Severity Information

Highest damage to aircraft	None	Highest injury level to person	None
Total number of serious injuries		Total number of fatalities	

Occurrence Information

Event type and information

Aircraft collision with bird/bird strike

Description of the occurrence (narrative)

FD3332

CM1 was the PF

The incident occurred while the aircraft was taking off from runway 04 at URT.

While the aircraft was about to lift off, a medium size bird flew toward the aircraft. Right after airborne, a loud bang was heard followed by strange odor was observed.

All aircraft parameters were normal.

ATC was informed of the bird strike.

After landing, ramp personnel informed pilots that there was blood stains on the left side fuselage as well as some remains were stuck on the aircraft

Technical logbook entry was made regarding the bird strike and engineer was also informed

Occurrence Analysis Information

Occurrence analysis result (description of hazards / threats / root causes)

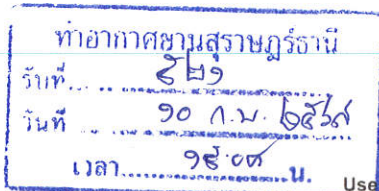
If the required final report cannot be completed within the required timeframe mandated by the requirement, specify the reasons, difficulties, and the progress here before the deadline.

Preventive / corrective actions

Description of the measures taken to reduce / mitigate the risk.

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document.

This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).



CAAT Aviation Safety Report Bird / Wildlife

Use Adobe Acrobat / Reader DC to compile this form.
Version 2.1.1 - October 2020
AE 3.4.0.2

Notice to users:

- Please fill in the form, use drop-down list where applicable, and submit it with supporting document files to safetyreport@caat.or.th.
- Additional information can be filled into the PDF form and resubmitted via email to CAAT later.
- Please ensure that the same 'Report identification' is used for future references.
- In the event of a Dangerous Goods, please use the Dangerous Goods form.
- For more details about how to use the form, please refer to the relevant CAAT guidance material.
- Field type: = Mandatory fields required for "Initial Report", = Mandatory fields for "Final Report", = Optional fields.

General Information

Title of occurrence

UTC date (YYYY/MM/DD) UTC time (HH:MM)

Report Administration Information

Report identification Report status

The identifying file reference of the report that is internally used by operator or reporter to uniquely identify the report.

Country	Organisation category	Organisation type	Organisation name
Reporting entity Thailand	Other	Aircraft operator	Thai AirAsia Co.,Ltd.

Parties informed

CTRL and click for multiple selection

- Indicate which entities you have forwarded this report to.
- In the event of an accident or serious incident, also send a copy of this report without delay to MOT_AAIPG_GR@mot.go.th.
- If the event involves air traffic management, also send a copy of this report to relevant Air Traffic Control Unit.
- If the event involves ground handling, and / or the operator of the aircraft, also send a copy of this report to relevant agencies / airlines.

Occurrence Location Information

State or area of occurrence

Aerodrome of occurrence

The airport / heliport where the incident took place (even for the event that took place during climb or approach).

Location of occurrence

Details of the event location (Runway number, taxiway number, parking lot number or details if the occurrence happened during en-route).

Environment Information

Light condition

เรียน ผอ.ทสภ. ผ่าน ทน.กบท. *นางสาว*

- ☒ เพื่อโปรดทราบ
☐ เพื่อโปรดพิจารณา

① รังนก

② อพ. ๖๖ + นก. ปก. เพื่อทราบและ
ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

ทราบ ผอ. ก.ล.อ.
อ.ก.อ.บ.บ. *เลอ*

(นางบริดา ชัยคง)

ผอ.ทสภ. *๑๐ ก.ค. ๒๕๖๓*

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document. This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).

Aircraft Information

Country		Operator		Other (specify)	
Aircraft operator		Thailand		Thai Air Asia Co., Ltd	
Aircraft registration HS-ABY					
Manufacturer		Model		Series	
Aircraft model		AIRBUS		A320	
Main category		Subcategory (1)		Subcategory (2)	
Aircraft category					
Flight number		FD4212		Call sign	
Aircraft flight phase of occurrence		Taxi		Aircraft altitude	
				20 ft	

Bird / Wildlife Strike Information

Parts struck

Radome
Windshield
Nose excluding radome / wind
Engine 1
Engine 2
Engine 3
Engine 4
Propeller
Wing
Rotor
Fuselage
Landing gear
Tail
Lights
Other

CTRL and click for multiple selection

Parts damaged

Radome
Windshield
Nose excluding radome / wind
Engine 1
Engine 2
Engine 3
Engine 4
Propeller
Wing
Rotor
Fuselage
Landing gear
Tail
Lights
Other

CTRL and click for multiple selection

Category		Species		Other (specify)	
Species description					
Bird / Wildlife size		Small		Pilot advised of birds	
				No	
Bird / Wildlife seen		More		Bird / Wildlife struck	
				2-10	

Manufacturer		Model		Other (specify)	
Engine / Propeller model (if affected)					
Engine / Propeller position (if affected)					

Severity Information

Highest damage to aircraft		None		Highest injury level to person	
				None	
Total number of serious injuries				Total number of fatalities	

Occurrence Information

Event type and information

Aircraft collision with bird/bird strike

Description of the occurrence (narrative)

A birdstrike on landing roll , no damage was reported

Occurrence Analysis Information

Occurrence analysis result (description of hazards / threats / root causes)

If the required final report cannot be completed within the required timeframe mandated by the requirement, specify the reasons, difficulties, and the progress here before the deadline.

Birdstrike with no damage

Preventive / corrective actions

Description of the measures taken to reduce / mitigate the risk.

TAA Engineering team
To perform inspection per AMM

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database.
Do not transmit them by fax or as a scanned document.

This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software
on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).



Notice to users:

- Please fill in the form, use drop-down list where applicable, and submit it with supporting document files to safetyreport@caat.or.th.
- Additional information can be filled into the PDF form and resubmitted via email to CAAT later.
- Please ensure that the same 'Report identification' is used for future references.
- In the event of a Dangerous Goods, please use the Dangerous Goods form.
- For more details about how to use the form, please refer to the relevant CAAT guidance material.
- Field type: ☐ = Mandatory fields required for "Initial Report", ☐ = Mandatory fields for "Final Report", ☐ = Optional fields.

General Information

Title of occurrence **BIRD STRIKE**

UTC date **2026/02/23**

(YYYY/MM/DD)

UTC time **06:13**

(HH:MM)

Report Administration Information

Report identification **EVT-69368**

Report status **Closed on issue**

The identifying file reference of the report that is internally used by operator or reporter to uniquely identify the report.

Country	Organisation category	Organisation type	Organisation name
Reporting entity Thailand	Other	Aircraft operator	Thai AirAsia Co.,Ltd.

Parties informed

State of Registry
State of Operator
State of Occurrence
Aircraft Product Design & Manufacturer
Aerodrome Operator
ANSP
Aircraft Operator
Approved Maintenance Organisation
Other Civil Aviation Authorities
Accident Investigation Authority
Other

CTRL and click for multiple selection

- Indicate which entities you have forwarded this report to.
- In the event of an accident or serious incident, also send a copy of this report without delay to MOT_AAPIOG_GR@mot.go.th.
- If the event involves air traffic management, also send a copy of this report to relevant Air Traffic Control Unit.
- If the event involves ground handling, and / or the operator of the aircraft, also send a copy of this report to relevant agencies / airlines.

Occurrence Location Information

World region	State / area	Sub-area	Other (specify)
State or area of occurrence Asia	Thailand		

Country	ICAO code and aerodrome name	Other (specify)
Aerodrome of occurrence Thailand	VTSB (URT) Surat th	Runway 22

The airport / heliport where the incident took place (even for the event that took place during climb or approach).

Location of occurrence **Runway**

Details of the event location (Runway number, taxiway number, parking lot number or details if the occurrence happened during en-route).

Environment Information

Light condition **Daylight**

Aircraft Information

Country		Operator		Other (specify)	
Aircraft operator		Thailand	Thai Air Asia Co., Ltd		
Aircraft registration HS-CBA					
Manufacturer		Model		Series	
Aircraft model		AIRBUS	A320	200	
Main category		Subcategory (1)		Subcategory (2)	
Aircraft category		Fixed Wing	Aeroplane	Large Aeroplane	Large Aeroplane
Flight number		FD4212		Call sign	
Aircraft flight phase of occurrence		Taxi		Aircraft altitude 15 ft	

Bird / Wildlife Strike Information

Parts struck

- Radome
- Windshield
- Nose excluding radome / wind
- Engine 1
- Engine 2
- Engine 3
- Engine 4
- Propeller
- Wing
- Rotor
- Fuselage
- Landing gear
- Tail
- Lights
- Other

CTRL and click for multiple selection

Parts damaged

- Radome
- Windshield
- Nose excluding radome / wind
- Engine 1
- Engine 2
- Engine 3
- Engine 4
- Propeller
- Wing
- Rotor
- Fuselage
- Landing gear
- Tail
- Lights
- Other

CTRL and click for multiple selection

Category		Species		Other (specify)	
Species description					
Bird / Wildlife size		Small	Pilot advised of birds		No
Bird / Wildlife seen		2-10	Bird / Wildlife struck		1
Engine / Propeller model (if affected)		Manufacturer		Model	
Engine / Propeller position (if affected)				Other (specify)	

Severity Information

Highest damage to aircraft	None	Highest injury level to person	None
Total number of serious injuries	0	Total number of fatalities	0

Occurrence Analysis Information

Occurrence analysis result (description of hazards / threats / root causes)

If the required final report cannot be completed within the required timeframe mandated by the requirement, specify the reasons, difficulties, and the progress here before the deadline.

Birdstrike with no damage

Preventive / corrective actions

Description of the measures taken to reduce / mitigate the risk.

TAA Engineering team
Inspection per AMM was performed , no damage found

ภาคผนวก ง

ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1



Thai Environmental Technic Limited
บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

1/6 Soi Ramkhamhaeng 145, Khwaeng / Khet Saphansung, Bangkok 10240

E-mail : th08_contact@eurofinsasia.com

1/6 ซอยรามคำแหง 145 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240

Tel : 0-2373-7799 (Auto) Fax : 0-2373-7979

Page 1 of 5

TEST REPORT

Analysis No. : R26-1988

Received Date : 22/05/26

Customer : Technical Division of Thai Environmental Technic Limited

For บริษัท อินโนเวชั่น คอนซิลแตนท์ จำกัด

โครงการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Address : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Contact : -

Report Date : 13/07/26

Analysis Date : 22-27/05/26

Job No. : S690502/May

Sampling Date : 20/05/26

Sampling By : TET

Type of Sample : Wastewater

Sample Conditions : 2605-WW0774 = yellow turbid/slight black sediment/smell

Item	Parameter	Unit	Method	Result	Standard	Analysis Date
				2605-WW0774		
				บ่อพักน้ำทั้งด้านข้าง		
				หอบังคับการบิน		
1	pH	-	Electrometric Method (SM 4500 B)	7.44	5.5-9.0	26/05/26
2	Settleable Solids	ml/L	Volumetric (SM 2540 F)	0.40	-	25/05/26
3	SS	mg/L	Dried at 103-105 °C (2540 D)	2.7	-	26/05/26
4	TDS	mg/L	Dried at 180 °C (SM 2540 C)	271	1,000	27/05/26
5	BOD	mg/L	5-Days BOD Test, Azide Modification Method (SM 5210 B)	2.7	30	22-27/05/26
6	Oil & Grease	mg/L	Liquid-Liquid, Partition Gravimetric Method (SM 5520 B)	1.8	20	25/05/26
7	TKN	mg/L	Macro-Kjeldahl/Titrimetric Method (SM 4500-N _{org} B&4500-NH ₃ C)	22.55	35	26/05/26
8	Sulfide	mg/L	ZnS Precipitation, Methylene Blue Colorimetric Method (SM 4500-S ²⁻ D)	< 0.01	1.0	22/05/26

Remarks : บ่อพักน้ำทั้งด้านข้างหอบังคับการบิน = 47P 0515539 UTM 1009510

: BOD มีค่าปริมาณต่ำสุดที่สามารถรายงานเป็นตัวเลขได้ = 2 mg/L

Method : SM = Standard Method for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th Edition, 2023

Standard : Notification of the Ministry of Natural Resource and Environmental for Effluent Standard of Specific Type and Size of Building (2024) (B.E. 2567) ; Type ๗

Reviewed by

Ms. Wareerat Prachumdaeng

Chief of Laboratory

13/7/26



Approved by

Mrs. Pornpip Pethshee

Laboratory Manager

13/7/26

• REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY

• DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL



Thai Environmental Technic Limited
บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

1/6 Soi Ramkhamhaeng 145, Khwaeng / Khet Saphansung, Bangkok 10240

E-mail : th08_contact@eurofinsasia.com

1/6 ซอยรามคำแหง 145 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240

Tel : 0-2373-7799 (Auto) Fax : 0-2373-7979

TEST REPORT

Page 2 of 5

Analysis No. : R26-1988

Received Date : 22/05/26

Customer : Technical Division of Thai Environmental Technic Limited

For บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

โครงการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Address : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Contact : -

Report Date : 13/07/26

Analysis Date : 22-27/05/26

Job No. : S690502/May

Sampling Date : 20/05/26

Sampling By : TET

Type of Sample : Wastewater

Sample Conditions : 2605-WW0775 = yellow turbid/slight black sediment/smell

Item	Parameter	Unit	Method	Result	Standard	Analysis Date
				2605-WW0775		
				จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคาร ที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่		
1	pH	-	Electrometric Method (SM 4500 B)	7.54	5.5-9.0	26/05/26
2	Settleable Solids	ml/L	Volumetric (SM 2540 F)	< 0.10	-	25/05/26
3	SS	mg/L	Dried at 103-105 °C (2540 D)	< 2.5	-	26/05/26
4	TDS	mg/L	Dried at 180 °C (SM 2540 C)	285	1,000	27/05/26
5	BOD	mg/L	5-Days BOD Test, Azide Modification Method (SM 5210 B)	7.0	30	22-27/05/26
6	Oil & Grease	mg/L	Liquid-Liquid, Partition Gravimetric Method (SM 5520 B)	1.5	20	25/05/26
7	TKN	mg/L	Macro-Kjeldahl/Titrimetric Method (SM 4500-N _{org} B&4500-NH ₃ C)	36.83	35	26/05/26
8	Sulfide	mg/L	ZnS Precipitation, Methylene Blue Colorimetric Method (SM 4500-S ²⁻ D)	< 0.01	1.0	22/05/26

Remarks : จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ = 47P 0515783 UTM 1009767

: BOD มีค่าปริมาณต่ำสุดที่สามารถรายงานเป็นตัวเลขได้ = 2 mg/L

Method : SM = Standard Method for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th Edition, 2023

Standard : Notification of the Ministry of Natural Resource and Environmental for Effluent Standard of Specific Type and Size of Building (2024) (B.E. 2567) ; Type ข

Reviewed by

Ms. Wareerat Prachumdaeng
Chief of Laboratory
13/7/26



Approved by

Mrs. Porntip Pethshee
Laboratory Manager
13/7/26

• REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY

• DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL



Thai Environmental Technic Limited บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

1/6 Soi Ramkhamhaeng 145, Khwaeng / Khet Saphansung, Bangkok 10240

E-mail : th08_contact@eurofinsasia.com

1/6 ซอยรามคำแหง 145 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240

Tel : 0-2373-7799 (Auto) Fax : 0-2373-7979

TEST REPORT

Page 3 of 5

Analysis No. : R26-1988

Received Date : 22/05/26

Customer : Technical Division of Thai Environmental Technic Limited

For บริษัท อินโนเวชั่น คอนสัลแตนท์ จำกัด

โครงการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Address : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Contact : -

Report Date : 13/07/26

Analysis Date : 20-27/05/26

Job No. : S690502/May

Sampling Date : 20/05/26

Sampling By : TET

Type of Sample : Surface Water

Sample Conditions : 2605-WF0777 = yellow turbid/slight black sediment/smell

Item	Parameter	Unit	Method	Result	Standard					Analysis Date
				2605-WF0777						
				คลองหัวเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
1	pH	-	Electrometric Method (SM 4500 B)	7.78	๕'	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	*	26/05/26
2	SS	mg/L	Volumetric, Dried at 103-105 °C (SM 2540 F)	< 2.5	๕'	-	-	-	-	26/05/26
3	DO	mg/L	Membrane Electrode (SM 4500 G)	7.70	๕'	≥6.0	≥4.0	≥2.0	*	20/05/26
4	BOD	mg/L	5-Days BOD Test, Azide Modification Method (SM 5210 B)	3.4	๕'	≤1.5	≤2.0	≤4.0	*	22-27/05/26
5	Nitrate-Nitrogen	mg/L	Cadmium Reduction (SM 4500-NO ₃ E)	0.04	๕'	≤5.0	≤5.0	≤5.0	*	25/05/26
6	Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 mL	Multiple-Tube Fermentation Technique (SM 9221 C&E)	68	๕'	≤1,000	≤4,000	-	-	22-27/05/26

Remarks : คลองหัวเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร = 47P 0514368 UTM 1008471

: BOD มีค่าปริมาณต่ำสุดที่สามารถรายงานเป็นตัวเลขได้ = 2 mg/L

Method : SM = Standard Method for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th Edition, 2023

Standard (1) Notification of the National Environment Board No. 8 (1994) (B.E. 2537), Class 1

๕' : มีสภาพตามธรรมชาติ

(2) Notification of the National Environment Board No. 8 (1994) (B.E. 2537), Class 2

(3) Notification of the National Environment Board No. 8 (1994) (B.E. 2537), Class 3

(4) Notification of the National Environment Board No. 8 (1994) (B.E. 2537), Class 4

(5) Notification of the National Environment Board No. 8 (1994) (B.E. 2537), Class 5

* : มีมาตรฐานต่ำกว่า คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำ ประเภทที่ 4

Reviewed by

Ms. Wareerat Prachumdaeng

Chief of Laboratory

13/ 7 / 26



Approved by

Mrs. Porntip Pethshee

Laboratory Manager

13/ 7 / 26

• REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY

• DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL



Thai Environmental Technic Limited

บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

1/6 Soi Ramkhamhaeng 145, Khwaeng / Khet Saphansung, Bangkok 10240

E-mail : th08_contact@eurofinsasia.com

1/6 ซอยรามคำแหง 145 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240

Tel : 0-2373-7799 (Auto) Fax : 0-2373-7979

Page 4 of 5

TEST REPORT

Analysis No. : R26-1988
 Received Date : 22/05/26
 Customer : Technical Division of Thai Environmental Technic Limited
 For บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด
 โครงการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี
 Address : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี
 Contact : -
 Report Date : 13/07/26
 Analysis Date : 20-27/05/26
 Job No. : S690502/May
 Sampling Date : 20/05/26
 Sampling By : TET
 Type of Sample : Surface Water

Sample Conditions : 2605-WF0778 = orange turbid/slight black sediment/smell

Item	Parameter	Unit	Method	Result	Standard					Analysis Date
				2605-WF0778	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
				คลองหัวเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร						
1	pH	-	Electrometric Method (SM 4500 B)	7.12	๕'	50-90	50-90	50-90	*	26/05/26
2	SS	mg/L	Volumetric, Dried at 103-105 °C (SM 2540 F)	10.1	๕'	-	-	-	-	26/05/26
3	DO	mg/L	Membrane Electrode (SM 4500 G)	2.95	๕'	≥6.0	≥4.0	≥2.0	*	20/05/26
4	BOD	mg/L	5-Days BOD Test, Azide Modification Method (SM 5210 B)	3.9	๕'	≤1.5	≤2.0	≤4.0	*	22-27/05/26
5	Nitrate-Nitrogen	mg/L	Cadmium Reduction (SM 4500-NO ₃ E)	< 0.01	๕'	≤5.0	≤5.0	≤5.0	*	25/05/26
6	Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 mL	Multiple-Tube Fermentation Technique (SM 9221 C&E)	< 1.8	๕'	≤1,000	≤4,000	-	-	22-27/05/26

Remarks : คลองหัวเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร = 47P 0517124 UTM 1009798

: BOD มีค่าปริมาณต่ำสุดที่สามารถรายงานเป็นตัวเลขได้ = 2 mg/L

Method : SM = Standard Method for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th Edition, 2023

Standard (1) Notification of the National Environment Board No. 8 (1994) (B.E. 2537), Class 1

๕' : มีสภาพตามธรรมชาติ

(2) Notification of the National Environment Board No. 8 (1994) (B.E. 2537), Class 2

(3) Notification of the National Environment Board No. 8 (1994) (B.E. 2537), Class 3

(4) Notification of the National Environment Board No. 8 (1994) (B.E. 2537), Class 4

(5) Notification of the National Environment Board No. 8 (1994) (B.E. 2537), Class 5

* : มีมาตรฐานต่ำกว่า คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำ ประเภทที่ 4

Reviewed by

Ms. Wareerat Prachumdaeng

Chief of Laboratory

13/07/26



Approved by

Mrs. Porntip Pethshee

Laboratory Manager

13/07/26

• REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY

• DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL

TEST REPORT

Page 5 of 5

Analysis No. : R26-1988

Received Date : 22/05/26

Customer : Technical Division of Thai Environmental Technic Limited

For บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

โครงการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Address : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Contact : -

Report Date : 13/07/26

Analysis Date : 22-27/05/26

Job No. : S690502/May

Sampling Date * : 20/05/26

Sampling By * : TET

Type of Sample : Tap Water

Sample Conditions : 2605-W0776 = clear/slight black sediment, Odor = no smell

Item	Parameter	Unit	Method	Result	Standard	Analysis Date
				2605-W0776 อาคารที่พักผู้โดยสาร		
1	pH *	-	Electrometric Method (SM 4500 B)	8.09	6.5-8.5	26/05/26
2	Color *	Pt-Co Unit	Spectrophotometric- Single-Wavelength Method (SM 2120C)	6	15	25/05/26
3	Turbidity *	NTU	Nephelometric Method (SM 2130 B)	0.9	5	25/05/26
4	TDS *	mg/L	Dried at 180 °C (SM 2540 C)	197	1,000	27/05/26
5	Total Hardness *	mg/L as CaCO ₃	EDTA Titrimetric (SM 2340 C)	171.2	300	25/05/26
6	Nitrate as NO ₃ *	mg/L	Cadmium Reduction (SM 4500-NO ₃ E)	0.09	50	25/05/26
7	CN *	µg/L	Distillation, Colorimetric Method (SM 4500-CN B/E)	< 1	70	27/05/26
8	Sulfate *	mg/L	Turbidimetric (SM 4500-SO ₄ ²⁻ E)	17.37	250	25/05/26
9	Chloride *	mg/L	Argentometric Method (SM 4500-Cl ⁻ B)	18.7	250	25/05/26
10	Fluoride *	mg/L	Distillation (4500-B)/ ISE (SM 4500-F ⁻ C)	0.14	1.5	27/05/26
11	Pb *	µg/L	Digestion, Electrothermal AAS Method (SM 3030E and 3113B)	< 5.000	10	26/05/26
12	Cd *	µg/L	Digestion, Electrothermal AAS Method (SM 3030E and 3113B)	< 1.000	3	25/05/26
13	Hg *	µg/L	Cold-Vapor AAS Method (SM 3112 B)	< 0.500	1	27/05/26
14	As *	µg/L	Digestion, Continuous Hydride generation/AAS Method (SM 3114C)	5.761	10	22/05/26
15	Se *	µg/L		< 0.500	10	26/05/26
16	Ba	µg/L	Digestion, ICP-OES Method (SM 3030F and 3120B)	328	700	27/05/26
17	Cr	µg/L	Digestion, ICP-OES Method (SM 3030F and 3120B)	< 20	50	27/05/26
18	Cu	mg/L	Digestion, ICP-OES Method (SM 3030F and 3120B)	< 0.05	2.0	27/05/26
19	Fe	mg/L	Digestion, ICP-OES Method (SM 3030F and 3120B)	< 0.05	0.3	27/05/26
20	Mn	mg/L	Digestion, ICP-OES Method (SM 3030F and 3120B)	< 0.02	0.1	27/05/26
21	Zn	mg/L	Digestion, ICP-OES Method (SM 3030F and 3120B)	< 0.04	3.0	27/05/26
22	E. Coli *	/100 mL	Multiple-Tube Fermentation Technique (SM 9221 C&F)	Not Detected	Not Found	22-27/05/26
23	Total Coliform Bacteria *	/100 mL	Multiple-Tube Fermentation Technique (SM 9221 B&C)	Not Detected	Not Found	22-27/05/26
24	Salmonella ssp. *	/100 mL	Detection Method (SM 9260B)	Not Detected	Not Found	22-26/05/26
25	Staphylococcus a. *	/100 mL	Detection Method (SM 9210B)	Not Detected	Not Found	22-24/05/26
26	Clostridium p. *	/100 mL	Detection Method (ISO14189, 1 st Edition, 2013-11-01)	Not Detected	Not Found	22-24/05/26

Remarks * "Test marked "Not TISI Accredited" in this Report are not included in the TISI Accreditation Schedule for our Laboratory"

: อาคารที่พักผู้โดยสาร = 47P 0515702 UTM 1009658

Method : SM = Standard Method for the Examination of Water and Wastewater, APHA, 19th Edition, 2023

Standard : Provincial Waterworks Authority Order No. 197.02/2565 Rev. Improvement of Tap Water Quality Standards of the Provincial Waterworks Authority

Reviewed by

Ms. Wareerat Prachumdaeng
Chief of Laboratory

13/07/26

Approved by

Mrs. Pornpip Pethshee
Laboratory Manager

13/07/26

END OF REPORT

- REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY
- DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL



Thai Environmental Technic Limited

บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

1/6 Soi Ramkhamhaeng 145, Khwaeng / Khet Saphansung, Bangkok 10240

E-mail : TH08_Contact@eurofinsasia.com

1/6 ซอยรามคำแหง 145 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240

Tel : 0-2373-7799 (Auto) Fax : 0-2373-7979

TEST REPORT

Customer Name : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

Report No. : 1988/2026/1-7

Project : โครงการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Report Date : May 29, 2026

Address : ตำบลหัวเตย อำเภอพนมพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Sampling Date : May 19-20, 2026

Job No. : S690502/May

Type of Sample : Ambient Air

Item	Time	Result
		อาคารที่พักผู้โดยสาร
		CO (ppm)
		19-20/05/26
1.	10.00-11.00	2
2.	11.00-12.00	2
3.	12.00-13.00	2
4.	13.00-14.00	1
5.	14.00-15.00	3
6.	15.00-16.00	3
7.	16.00-17.00	2
8.	17.00-18.00	1
9.	18.00-19.00	2
10.	19.00-20.00	3
11.	20.00-21.00	1
12.	21.00-22.00	1
13.	22.00-23.00	1
14.	23.00-00.00	1
15.	00.00-01.00	1
16.	01.00-02.00	2
17.	02.00-03.00	1
18.	03.00-04.00	1
19.	04.00-05.00	1
20.	05.00-06.00	1
21.	06.00-07.00	2
22.	07.00-08.00	3
23.	08.00-09.00	3
24.	09.00-10.00	2
Minimum		1
Maximum		3
Average		2
Standard CO ^(1 hr)		30
CO ^(8 hr) : 10.00-18.00 น.		2
CO ^(8 hr) : 18.00-02.00 น.		1
CO ^(8 hr) : 02.00-10.00 น.		1
Standard CO ^(8 hr)		9

Standard : ⁽¹⁾ Notification of the National Environment Board (2026) (B.E. 2569)

Pramual M.

Pramual Moonsarn



Wannasiri S.

Wannasiri Suriyawong

- REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY
- DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL



Thai Environmental Technic Limited
บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

1/6 Soi Ramkhamhaeng 145, Khwaeng / Khet Saphansung, Bangkok 10240

E-mail : TH08_Contact@eurofinsasia.com

1/6 ซอยรามคำแหง 145 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240

Tel : 0-2373-7799 (Auto) Fax : 0-2373-7979

TEST REPORT

Customer Name : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด
Project : โครงการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี
Address : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี
Job No. : S690502/May

Report No. : 1988/2026/2-7
Report Date : May 29, 2026
Sampling Date : May 19-20, 2026
Type of Sample : Ambient Air

Item	Time	Result
		วัดหัวสวน
		CO (ppm)
		19-20/05/26
1.	10.00-11.00	3
2.	11.00-12.00	1
3.	12.00-13.00	2
4.	13.00-14.00	1
5.	14.00-15.00	1
6.	15.00-16.00	1
7.	16.00-17.00	1
8.	17.00-18.00	3
9.	18.00-19.00	3
10.	19.00-20.00	1
11.	20.00-21.00	1
12.	21.00-22.00	2
13.	22.00-23.00	2
14.	23.00-00.00	1
15.	00.00-01.00	1
16.	01.00-02.00	2
17.	02.00-03.00	1
18.	03.00-04.00	1
19.	04.00-05.00	1
20.	05.00-06.00	1
21.	06.00-07.00	1
22.	07.00-08.00	3
23.	08.00-09.00	3
24.	09.00-10.00	3
Minimum		1
Maximum		3
Average		1
Standard CO (1 hr)		30
CO (8 hr) : 10.00-18.00 น.		1
CO (8 hr) : 18.00-02.00 น.		1
CO (8 hr) : 02.00-10.00 น.		1
Standard CO (8 hr)		9

Standard : ⁽¹⁾ Notification of the National Environment Board (2026) (B.E. 2569)

Pramual M.

Pramual Moonsarn



Wannasiri S.

Wannasiri Suriyawong

- REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY
- DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL



Thai Environmental Technic Limited

บริษัท เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

1/6 Soi Ramkhamhaeng 145, Khwaeng / Khet Saphansung, Bangkok 10240

E-mail : TH08_Contact@eurofinsasia.com

1/6 ซอยรามคำแหง 145 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240

Tel : 0-2373-7799 (Auto) Fax : 0-2373-7979

TEST REPORT

Customer Name : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

Report No. : 1988/2026/3-7

Project : โครงการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Report Date : May 29, 2026

Address : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Sampling Date : May 19-20, 2026

Job No. : S690502/May

Type of Sample : Ambient Air

Item	Time	Result
		อากาศที่פקผู้โดยสาร
		NO ₂ (ppb)
		19-20/05/26
1.	10:00-11:00	2
2.	11:00-12:00	4
3.	12:00-13:00	3
4.	13:00-14:00	3
5.	14:00-15:00	1
6.	15:00-16:00	2
7.	16:00-17:00	4
8.	17:00-18:00	3
9.	18:00-19:00	1
10.	19:00-20:00	3
11.	20:00-21:00	3
12.	21:00-22:00	2
13.	22:00-23:00	1
14.	23:00-00:00	4
15.	00:00-01:00	3
16.	01:00-02:00	2
17.	02:00-03:00	2
18.	03:00-04:00	2
19.	04:00-05:00	1
20.	05:00-06:00	1
21.	06:00-07:00	1
22.	07:00-08:00	2
23.	08:00-09:00	3
24.	09:00-10:00	3
Minimum		1
Maximum		4
Average		2
Standard		120

Standard : Notification of the National Environment Board (2026) (B.E. 2569)

Pramual M.

Pramual Moonsarn



Wannasiri S.

Wannasiri Suriyawong

- REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY
- DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL



Thai Environmental Technic Limited

บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

1/6 Soi Ramkhamhaeng 145, Khwaeng / Khet Saphansung, Bangkok 10240

E-mail : TH08_Contact@eurofinsasia.com

1/6 ซอยรามคำแหง 145 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240

Tel : 0-2373-7799 (Auto) Fax : 0-2373-7979

TEST REPORT

Customer Name : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

Report No. : 1988/2026/4-7

Project : โครงการทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Report Date : May 29, 2026

Address : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Sampling Date : May 19-20, 2026

Job No. : S690502/May

Type of Sample : Ambient Air

Item	Time	Result
		วัดห้วงวน
		NO ₂ (ppb)
		19-20/05/26
1.	10:00-11:00	2
2.	11:00-12:00	3
3.	12:00-13:00	3
4.	13:00-14:00	2
5.	14:00-15:00	2
6.	15:00-16:00	3
7.	16:00-17:00	3
8.	17:00-18:00	2
9.	18:00-19:00	4
10.	19:00-20:00	3
11.	20:00-21:00	2
12.	21:00-22:00	4
13.	22:00-23:00	4
14.	23:00-00:00	3
15.	00:00-01:00	3
16.	01:00-02:00	2
17.	02:00-03:00	4
18.	03:00-04:00	3
19.	04:00-05:00	3
20.	05:00-06:00	3
21.	06:00-07:00	4
22.	07:00-08:00	3
23.	08:00-09:00	2
24.	09:00-10:00	3
Minimum		2
Maximum		4
Average		3
Standard		120

Standard : Notification of the National Environment Board (2026) (B.E. 2569)

Pramual M.

Pramual Moonsarn



Wannasiri S.

Wannasiri Suriyawong

- REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY
- DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL



Thai Environmental Technic Limited

บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

1/6 Soi Ramkhamhaeng 145, Khwaeng / Khet Saphansung, Bangkok 10240

E-mail : TH08_Contact@eurofinsasia.com

1/6 ซอยรามคำแหง 145 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240

Tel : 0-2373-7799 (Auto) Fax : 0-2373-7979

TEST REPORT

Customer Name : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

Report No. : 1988/2026/5-7

Project : โครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Report Date : May 29, 2026

Address : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Sampling Date : May 19-20, 2026

Job No. : S690502/May

Type of Sample : Sound Level

Item	Time	Result dB(A)		
		บ้านพักพนักงานท่าอากาศยาน		
		19-20/05/26		
		Leq	Lmax	L90
1.	10.00-11.00	47.2	71.0	41.3
2.	11.00-12.00	52.9	73.4	46.4
3.	12.00-13.00	55.2	68.3	51.8
4.	13.00-14.00	54.2	78.8	48.5
5.	14.00-15.00	54.3	78.1	46.6
6.	15.00-16.00	51.5	73.1	43.4
7.	16.00-17.00	49.8	75.8	43.8
8.	17.00-18.00	49.8	73.9	43.2
9.	18.00-19.00	59.2	72.4	46.8
10.	19.00-20.00	51.1	69.0	49.1
11.	20.00-21.00	58.1	70.3	57.4
12.	21.00-22.00	61.0	75.8	60.0
13.	22.00-23.00	62.2	71.5	61.7
14.	23.00-00.00	64.7	71.9	64.5
15.	00.00-01.00	64.9	67.6	64.0
16.	01.00-02.00	62.7	67.8	61.0
17.	02.00-03.00	60.7	64.3	59.4
18.	03.00-04.00	61.1	68.9	60.6
19.	04.00-05.00	62.3	70.8	60.0
20.	05.00-06.00	64.8	83.7	61.1
21.	06.00-07.00	54.1	70.5	50.5
22.	07.00-08.00	52.3	80.9	43.7
23.	08.00-09.00	54.0	79.6	47.1
24.	09.00-10.00	53.2	84.4	43.0
Leq 24 hr		59.6	-	-
Lmax		-	84.4	-
Standard ⁽¹⁾⁽²⁾		70	115	-
Ldn		68.6	-	-

Standard : ⁽¹⁾ Notification of the National Environment Board No. 15 (1997) (B.E 2540)

⁽²⁾ Notification of the Ministry of Industry (2005) (B.E 2548)

Pramual M.

Pramual Moonsarn



Wannasiri S.

Wannasiri Suriyawong

- REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY
- DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL



Thai Environmental Technic Limited

บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

1/6 Soi Ramkhamhaeng 145, Khwaeng / Khet Saphansung, Bangkok 10240

E-mail : TH08_Contact@eurofinsasia.com

1/6 ซอยรามคำแหง 145 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240

Tel : 0-2373-7799 (Auto) Fax : 0-2373-7979

TEST REPORT

Customer Name : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

Report No. : 1988/2026/6-7

Project : โครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Report Date : May 29, 2026

Address : ตำบลหัวเตย อำเภอบ้านนา จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Sampling Date : May 19-20, 2026

Job No. : S690502/May

Type of Sample : Sound Level

Item	Time	Result dB(A)		
		วัดหัวสวน		
		19-20/05/26		
		Leq	Lmax	L ₉₀
1.	10.00-11.00	48.9	63.5	45.9
2.	11.00-12.00	48.7	62.9	46.1
3.	12.00-13.00	49.6	63.0	47.6
4.	13.00-14.00	49.1	63.1	45.9
5.	14.00-15.00	50.0	63.8	47.8
6.	15.00-16.00	49.7	62.8	46.6
7.	16.00-17.00	49.6	62.2	46.9
8.	17.00-18.00	50.6	65.5	48.1
9.	18.00-19.00	49.1	64.0	45.9
10.	19.00-20.00	50.8	65.3	47.9
11.	20.00-21.00	50.7	65.3	48.3
12.	21.00-22.00	49.4	63.0	47.0
13.	22.00-23.00	50.1	64.1	48.0
14.	23.00-00.00	50.3	63.0	48.0
15.	00.00-01.00	49.5	62.3	47.4
16.	01.00-02.00	49.8	64.9	48.0
17.	02.00-03.00	49.4	64.0	47.4
18.	03.00-04.00	49.1	64.8	46.3
19.	04.00-05.00	49.8	63.3	47.6
20.	05.00-06.00	49.0	63.8	45.7
21.	06.00-07.00	49.9	65.2	47.8
22.	07.00-08.00	49.2	65.3	46.7
23.	08.00-09.00	49.8	63.8	47.5
24.	09.00-10.00	49.2	62.2	47.4
Leq 24 hr		49.7	-	-
Lmax		-	65.5	-
Standard ⁽¹⁾⁽²⁾		70	115	-
Ldn		56.1	-	-

Standard : ⁽¹⁾ Notification of the National Environment Board No. 15 (1997) (B.E 2540)

⁽²⁾ Notification of the Ministry of Industry (2005) (B.E 2548)

Pramual M.

Pramual Moonsarn



Wannasiri S.

Wannasiri Suriyawong

- REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY
- DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL



Thai Environmental Technic Limited

บริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด

1/6 Soi Ramkhamhaeng 145, Khwaeng / Khet Saphansung, Bangkok 10240

E-mail : TH08_Contact@eurofinsasia.com

1/6 ซอยรามคำแหง 145 แขวงสะพานสูง เขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร 10240

Tel : 0-2373-7799 (Auto) Fax : 0-2373-7979

TEST REPORT

Customer Name : บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

Report No. : 1988/2026/7-7

Project : โครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Report Date : May 29, 2026

Address : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Sampling Date : May 19-20, 2026

Job No. : S690502/May

Type of Sample : Sound Level

Item	Time	Result dB(A)		
		สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ		
		19-20/05/26		
		Leq	Lmax	L90
1.	10.00-11.00	50.1	63.9	47.7
2.	11.00-12.00	49.9	63.2	47.9
3.	12.00-13.00	49.5	65.1	47.1
4.	13.00-14.00	50.6	66.1	48.4
5.	14.00-15.00	49.4	63.7	45.7
6.	15.00-16.00	50.0	64.9	47.4
7.	16.00-17.00	49.5	63.9	46.6
8.	17.00-18.00	49.4	63.4	45.6
9.	18.00-19.00	49.0	64.1	46.0
10.	19.00-20.00	49.9	64.9	45.7
11.	20.00-21.00	49.5	63.2	47.0
12.	21.00-22.00	47.8	60.8	45.7
13.	22.00-23.00	49.3	64.9	46.3
14.	23.00-00.00	50.4	63.8	47.8
15.	00.00-01.00	49.5	62.8	46.9
16.	01.00-02.00	50.0	65.2	48.2
17.	02.00-03.00	48.2	61.7	46.1
18.	03.00-04.00	49.0	63.3	46.3
19.	04.00-05.00	49.6	61.7	47.0
20.	05.00-06.00	50.2	64.9	47.0
21.	06.00-07.00	49.8	63.2	46.8
22.	07.00-08.00	50.6	62.8	48.2
23.	08.00-09.00	49.1	62.3	47.0
24.	09.00-10.00	49.6	60.6	46.3
Leq 24 hr		49.6	-	-
Lmax		-	66.1	-
Standard ⁽¹⁾⁽²⁾		70	115	-
Ldn		56.0	-	-

Standard : ⁽¹⁾ Notification of the National Environment Board No. 15 (1997) (B.E 2540)

⁽²⁾ Notification of the Ministry of Industry (2005) (B.E 2548)

Pramual M.

Pramual Moonsarn



Wannasiri S.

Wannasiri Suriyawong

- REPORTED RESULTS REFER TO SUBMITTED SAMPLE(S) ONLY
- DO NOT COPY PARTIAL OF THIS ANALYSIS REPORT WITHOUT OFFICIAL APPROVAL