

## ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

ผลการศึกษาของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในรายงานฉบับนี้นำเสนอผลการศึกษา ประกอบด้วย ความเป็นมาของทำอากาศยาน รายละเอียดโครงการโดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอากาศยาน การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 รายละเอียดดังนี้

### 1.1 ประวัติความเป็นมาของทำอากาศยาน

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

ในปี 2534 ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ได้ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร และระหว่างปี 2534-2539 ได้มีเที่ยวบินเข้าหามาจากประเทศเยอรมัน สิงคโปร์ จีน และเกาหลี นำนักท่องเที่ยวมายังจังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นผลให้ธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดสุราษฎร์ธานีคึกคักมากขึ้น

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

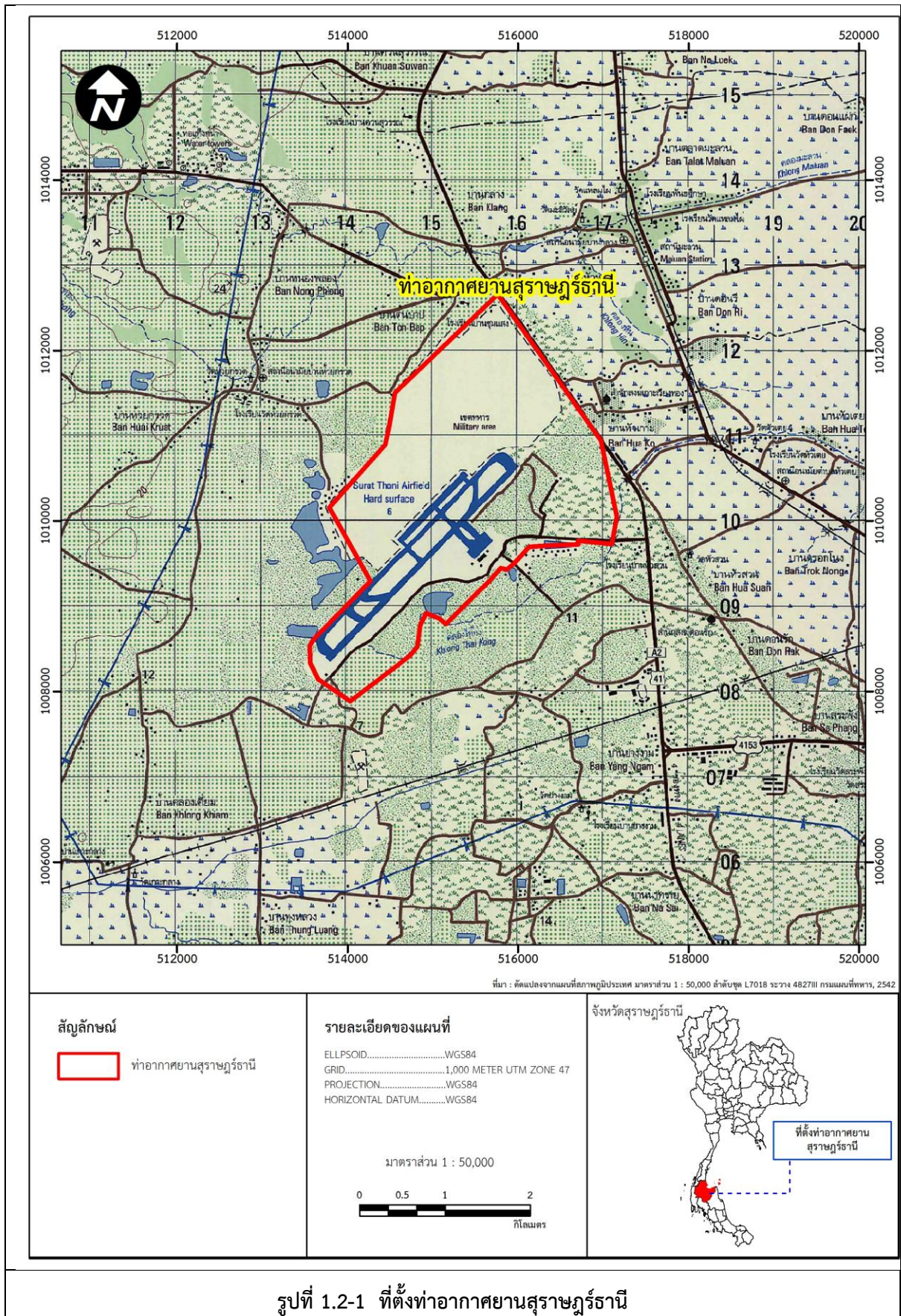
โดยโครงการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ เป็นโครงการที่อยู่ในประเภทที่จะต้องมีการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชนที่ต้องจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 สิงหาคม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

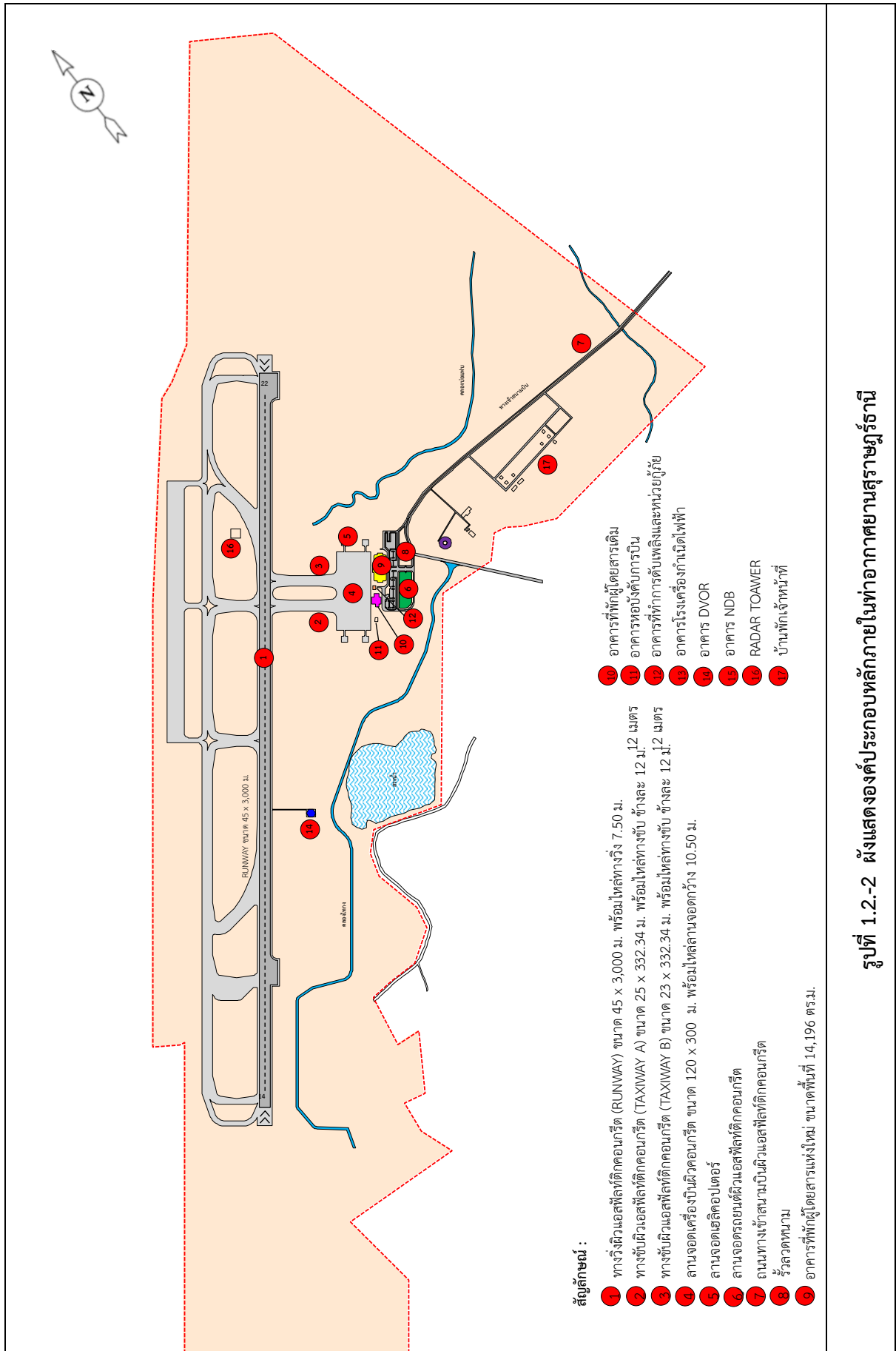
ในการประชุมครั้งที่ 19/2539 เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2539 คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีมติให้กรมการบินพาณิชย์ (กรมทำอากาศยานในปัจจุบัน) เพิ่มเติมข้อมูลประเด็นการระบายน้ำ และเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2539 คณะกรรมการฯ มีมติเห็นชอบรายงานฯ โดยให้กรมการบินพาณิชย์ (กรมทำอากาศยานในปัจจุบัน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14638 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2539 เป็นต้นมา

## 1.2 รายละเอียดโครงการ

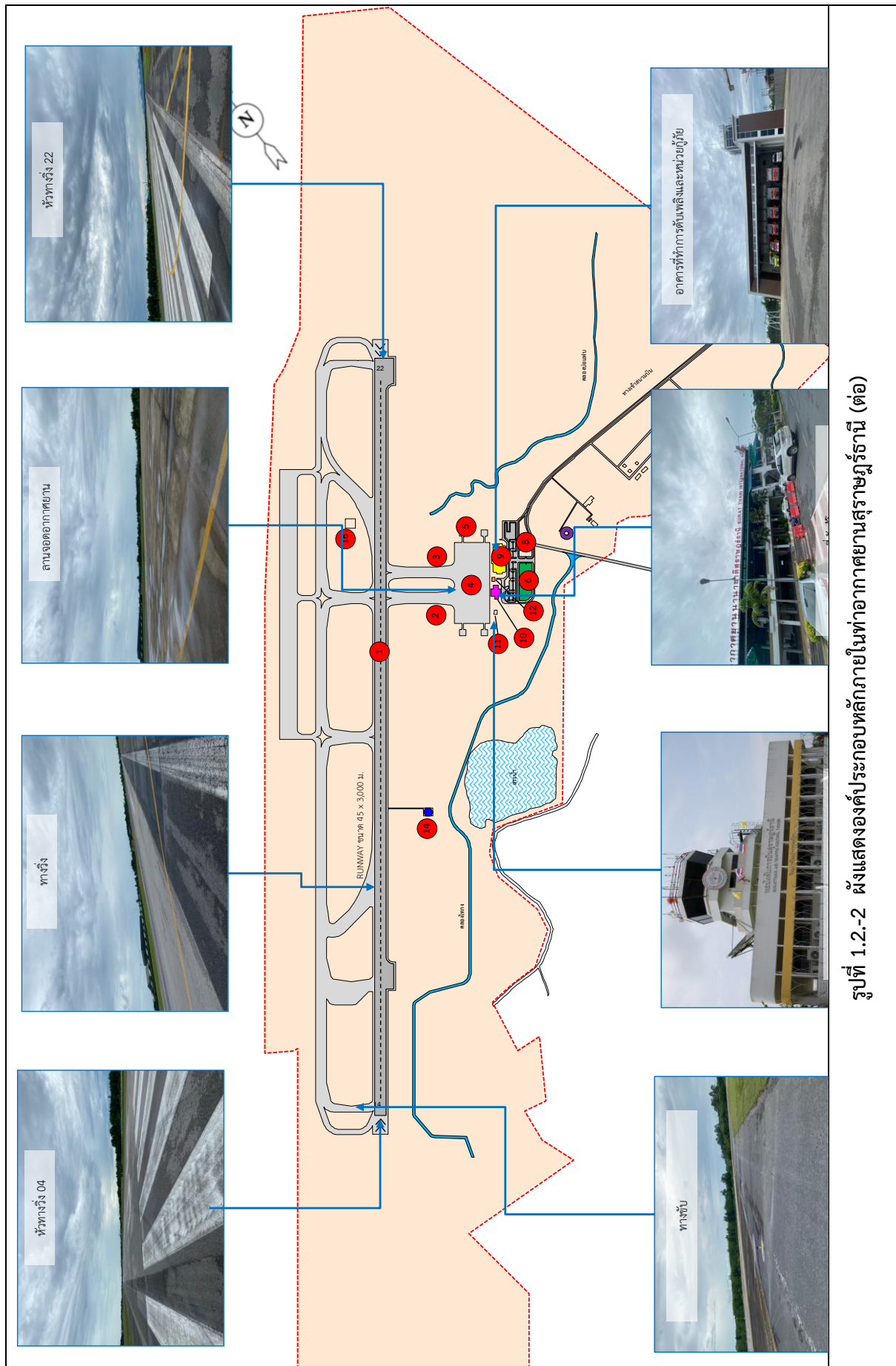
ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีพื้นที่ 3,225 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตตำบลห้วยเตย อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี อยู่ห่างจากตัวเมืองสุราษฎร์ธานีไปทางทิศตะวันตกเป็นระยะทางประมาณ 30 กม. (รูปที่ 1.2-1) มีองค์ประกอบหลักภายในทำอากาศยาน ดังนี้ (รูปที่ 1.2-2)

- (1) ทางวิ่ง (Runway) อยู่ในทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และตะวันตกเฉียงใต้ สูงกว่าระดับน้ำทะเลเฉลี่ย 6 ม. กว้าง 45 ม. ยาว 3,000 ม. พื้นผิวทางวิ่งสร้างด้วยผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
- (2) ทางขับ (Taxi way) 2 สาย ได้แก่ A และ B พื้นผิวทางขับสร้างด้วยผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต
- (3) ลานจอดอากาศยาน พื้นผิวลานจอดสร้างด้วยคอนกรีตมีขนาดความกว้าง 120 ม. ความยาว 300 ม.
- (4) มีระบบไฟนำร่อง (Approach Light) ไฟทางวิ่งทางขับ (Runway and Taxiway Lights)
- (5) อาคารหอบังคับการบิน
- (6) อาคารผู้โดยสาร มีจำนวน 1 หลัง มีพื้นที่ 14,196 ตร.ม. ประกอบด้วย ห้องพักผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก ห้องประชุม ห้องทำการ ห้องรับแขก ห้องอาหาร สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสาร 6,272 คน/วัน
- (7) อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เป็นอาคารที่พักผู้โดยสารระหว่างประเทศ









รูปที่ 1.2.-2 ผังแสดงองค์ประกอบหลักภายในทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

### 1.2.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ

ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ปี 2550-2563 ที่รวบรวมจากข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศของกรมท่าอากาศยาน (www.airports.go.th, มิถุนายน 2564) แสดงดังตารางที่ 1.2.1-1 โดยมีจำนวนเที่ยวบินขาออกและขาเข้าเฉลี่ยปีละ 8,940 เที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสารขาออกเฉลี่ยปีละ 609,234 คน ผู้โดยสารขาเข้าเฉลี่ยปีละ 610,876 คน จำนวนสินค้าขาออก-ขาเข้าเฉลี่ยปีละ 1,266,290 กก.

ตารางที่ 1.2.1-1 สถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีปี 2543-2563

ปี พ.ศ.	จำนวน (เที่ยวบิน)			จำนวนผู้โดยสาร (คน)			สินค้า (กก.)		
	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม
2550	1,658	1,658	3,316	179,226	180,214	359,440	659,809	402,138	1,061,947
2551	2,875	2,883	5,758	402,046	392,872	794,918	530,770	721,330	1,252,100
2552	1,634	1,632	3,266	196,137	197,959	394,096	749,427	552,558	1,301,985
2553	2,229	2,231	4,460	254,268	251,508	505,776	419,757	732,556	1,152,313
2554	2,624	2,627	5,251	298,574	296,610	595,184	494,265	874,863	1,369,128
2555	3,151	3,157	6,308	406,517	409,967	816,484	572,663	968,335	1,540,998
2556	4,227	4,230	8,431	540,360	540,148	1,080,508	704,316	863,751	1,568,067
2557	5,325	5,317	10,642	662,668	676,022	1,338,690	712,552	851,901	1,564,453
2558	6,627	6,630	13,257	928,677	927,638	1,856,315	558,006	1,043,256	1,601,262
2559	6,907	6,906	13,813	1,020,458	1,011,584	2,032,042	543,044	1,032,726	1,575,770
2560	7,691	7,705	15,396	1,117,075	1,130,269	2,247,344	366,667	670,135	1,036,802
2561	6,996	7,004	14,000	1,051,126	1,057,163	2,108,289	507,392	637,594	1,144,986
2562	6,172	6,168	12,340	933,255	931,742	1,864,997	-	-	829,868
2563	4,462	4,461	8,923	538,888	548,565	1,087,453	-	-	728,376
รวม	62,578	62,609	125,161	8,529,275	8,552,261	17,081,536	6,818,668	9,351,143	17,728,055
เฉลี่ย	4,470	4,472	8,940	609,234	610,876	1,220,110	487,048	667,939	1,266,290

ที่มา : www.airports.go.th , มิถุนายน 2564

หมายเหตุ : - หมายถึง ไม่มีข้อมูล

### 1.2.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ

เนื่องจากปัจจุบันมีสถานการณ์โรคติดเชื้อโคโรนา (โควิด-19) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี มีเที่ยวบินภายในประเทศให้บริการจำนวนเที่ยวบิน 2 เที่ยวบิน/วัน (ข้อมูล ณ วันที่ 18 มิถุนายน 2564) ซึ่งในสถานการณ์ปกติจะมีเที่ยวบินพาณิชย์ภายในประเทศให้บริการเส้นทางกรุงเทพ (ดอนเมือง) – สุราษฎร์ธานี จำนวน 3 เที่ยวบิน/วัน และให้บริการเส้นทางกรุงเทพ (สุวรรณภูมิ) – สุราษฎร์ธานี จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน โดยมีสายการบินให้บริการทั้งหมด 4 สายการบิน ได้แก่ ไทยไลอ้อนแอร์ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยสมายล์

### 1.2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในรูปที่ 1.2.3-1 รายละเอียดดังนี้

#### (1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ปลูกปาล์มน้ำมันและยางพารา โดยกระจายรอบพื้นที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

#### (2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

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

#### (3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างชุมชนและเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดใกล้เคียง เส้นทางสายหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 41 (แยกปฐมพร-พัทลุง) และทางหลวงหมายเลข 417 (สายทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี-คี้อ่าง)

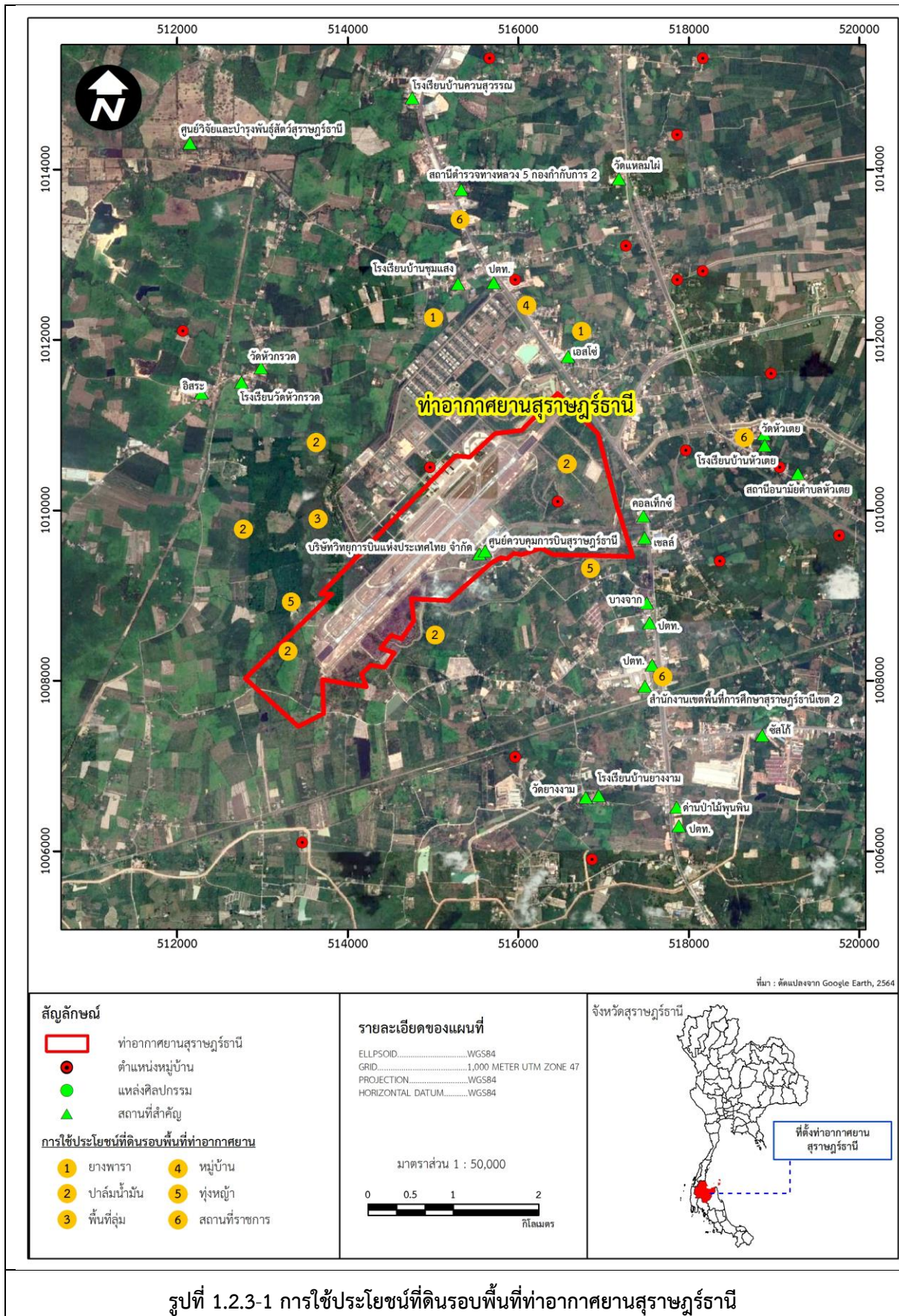
#### (4) พื้นที่แหล่งน้ำ

บริเวณโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี พบว่า มีสระน้ำ และอ่างเก็บน้ำขนาดเล็กในบริเวณพื้นที่ของกองบิน 7 มีอ่างเก็บน้ำและบ่อเก็บน้ำใช้ของประชาชนกระจายโดยรอบทำอาภาศยาน

#### (5) พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่ว่างเปล่า

ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ไม่มีพื้นที่ป่าไม้ พบเพียงพื้นที่ว่างและที่รกร้างที่ไม่ได้ทำประโยชน์





รูปที่ 1.2.3-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี



## 1.2.4 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

### (1) การใช้น้ำ

ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี มีแหล่งน้ำใช้จากบ่อบาดาลภายในทำอาภาศยาน จำนวน 2 บ่อ โดยสูบน้ำเข้าสู่ถังเก็บกักน้ำ ผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำ หลังจากนั้นจะถูกสูบขึ้นหอถังสูง เพื่อแจกจ่ายไปยังบริเวณอาคารที่อยู่ภายในทำอาภาศยาน ปริมาณน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร 3,600 ลบ.ม./เดือน และปริมาณน้ำใช้ของบ้านพักเจ้าหน้าที่ 2,200 ลบ.ม./เดือน นอกจากนี้อาคารที่พักผู้โดยสารทำอาภาศยานมีถังน้ำสำรองสำหรับอาคารที่พักผู้โดยสาร 250 ลบ.ม./เดือน

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

### (2) น้ำเสีย

น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีมีแหล่งกำเนิดอยู่ 2 แหล่ง ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่

#### 2.1) อาคารที่พักผู้โดยสาร

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

การติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

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

- บริเวณห้องพัสดุโดยสารระหว่างประเทศ มีห้องน้ำทั้งหมด 3 แห่ง มีห้องน้ำในส่วนของโรงแรม VIP 1 แห่ง และห้องน้ำทั่วไป 2 แห่ง น้ำเสียจากห้องน้ำของห้องพัสดุโดยสารระหว่างประเทศรวบรวมลงสู่ถังระบบบำบัดน้ำเสียที่อยู่ด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร และน้ำเสียที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูประบายลงสู่ท่อระบายน้ำบริเวณลานจอด แล้วจึงระบายลงสู่คลองห้วยเตย ต่อไป

ความถี่ในการดูแลรักษา/ซ่อมบำรุง ระบบบำบัดน้ำเสียดำเนินการกำจัดกากตะกอนจากบ่อดักไขมัน 1 ครั้ง/เดือน และดำเนินการสูบน้ำทิ้ง 1 ครั้ง/ปี โดยการสูบน้ำทิ้งล่าสุดดำเนินการเมื่อเดือนตุลาคม 2563

#### 2.2) บ้านพักเจ้าหน้าที่

การจัดการน้ำเสียบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีจำนวน 70 หลัง การจัดการน้ำเสียของแต่ละหลังใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม

## 1.2.5 การจัดการขยะ

### (1) แหล่งกำเนิด

ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีต่อวันมีประมาณ 1,515 กก./วัน แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

#### 1.1) อาคารที่พักผู้โดยสาร

ประเมินจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการของแต่ละสายการบินที่เข้ามาใช้บริการทำอาภาศยานทั้งหมดประมาณ 2,618 คน/วัน และเจ้าหน้าที่ 131 คน อัตราการเกิดขยะประมาณ 1 กก./คน/วัน (องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, 2555) แต่เนื่องจากระยะเวลาการใช้บริการในอาภาศยาน คาดว่าจะมีอัตราการเกิดขยะไม่เกินร้อยละ 50 หรือประมาณ 0.5 กก./คน/วัน ดังนั้นขยะส่วนที่เกิดขึ้นประมาณ 1,375 กก./วัน

#### 1.2) บ้านพักเจ้าหน้าที่

จำนวนเจ้าหน้าที่ของทำอาภาศยาน เจ้าหน้าที่สายการบิน และเจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน รวมทั้งสมาชิกในครอบครัวที่พักอาศัยในบ้านพักเจ้าหน้าที่มีจำนวนรวม 140 คน เมื่อคิดอัตราการเกิดขยะประมาณ 1 กก./คน/วัน (จิรศักดิ์ จินดาโรจน์, 2543) ดังนั้นปริมาณขยะที่เกิดจากบ้านพักเจ้าหน้าที่มีประมาณ 140 กก./วัน

### (2) การจัดการขยะมูลฝอย

การจัดการขยะมูลฝอยภายในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี แยกออกเป็น 2 พื้นที่ โดยรถขององค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตยจะเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ (วันอังคาร และวันศุกร์) รายละเอียดการดำเนินการจัดการขยะดังนี้

#### 2.1) อาคารที่พักผู้โดยสาร

จัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 60 ลิตร กระจายตามส่วนต่างๆ โดยมีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะมูลฝอยจากถังรองรับมูลฝอยในแต่ละใบที่ตั้งวางไว้ไปยังอาคารที่พักขยะรวม ทางทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีให้แม่บ้านแยกขยะออกเป็นแต่ละประเภท และทำการจดบันทึกปริมาณขยะที่เกิดขึ้น โดยขยะที่เกิดจากอาคารที่พักผู้โดยสารประมาณ 35 กก./วัน โดยทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีได้มีการจดบันทึกปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น

#### 2.2) อาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่

บ้านพักเจ้าหน้าที่จะมีถังขยะตั้งประจำแต่ละหลัง และมีอาคารที่พักขยะ บริเวณจุดรวบรวมขยะและปริมาณขยะที่เกิดขึ้น โดยขยะที่เกิดจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ประมาณ 50 กก./วัน

## 1.2.6 ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี เป็นรางระบายน้ำแบบเปิด ท่อระบายน้ำและบ่อเก็บกักน้ำมีความลาดชันจากทิศตะวันตกไปทิศตะวันออก โดยจะระบายน้ำออกสู่คลองหัวเตยเป็นหลักมีจุดระบายน้ำอยู่ 3 จุด ได้แก่

- บริเวณหัวทางวิ่งด้านทิศตะวันตกมีคลองวังกระแจะผ่านใต้ทางวิ่งและบริเวณทางขับ โดยผ่าน Box Culvert ขนาด 3.33 x 3.0 ม. จำนวน 3 ช่อง ระบายลงสู่คลองหัวเตยต่อไป
- บริเวณรางระบายน้ำข้างลานจอดระบายลงสู่คลองบ่อแพบ และระบายลงสู่คลองหัวเตยต่อไป
- บริเวณรางระบายน้ำหัวทางวิ่งระบายลงสู่คลองบ่อแพบ บริเวณใกล้บรรจบกับคลองหัวเตยและระบายลงสู่คลองหัวเตยต่อไป

## 1.2.7 การจัดการด้านความปลอดภัย

### (1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ทางวิ่งของท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี ปัจจุบันมีความยาว 3,000 ม. จัดเป็นสนามบินใน Aerodrome Code 4 ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่กำหนดให้สนามบินที่มีความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,800 เมตรขึ้นไป จัดเป็นสนามบินใน Aerodrome Code 4 เขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินหัวเตย ในท้องที่อำเภอพุนพิน และอำเภอคีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2535

### (2) ความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่สนามบิน เพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง อาจจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปสำรวจพร้อมทำบันทึกสถิติที่พบภายในท่าอากาศยานในแต่ละวัน พร้อมจัดทำรายงานการสำรวจประชากรนกประจำเดือน และหากเกิดเหตุอากาศยานชนนกจะมีการจัดทำบันทึกรายงานเป็นประจำวันสำหรับบริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรแก่ผู้ที่เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานในช่วงเวลาที่อากาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่างๆ และมีห้องควบคุม โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่างๆ ภายในสนามบิน

### (3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำเดือนของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง และฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- การฝึกซ้อมย่อยบนโต๊ะ (Desk Top Exercise) กำหนดอย่างน้อย 1 เดือน/ครั้ง (ยกเว้นในช่วงเวลา 6 เดือน ที่จัดดำเนินการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ) เป็นการฝึกซ้อมโดยการสมมุติสถานการณ์ และใช้แผนที่สนามบินหรือโต๊ะทรายจำลองสภาพสนามบินประกอบการฝึก มีหุ่นยานพาหนะและหุ่นบุคคลขนาดเล็กประกอบการฝึก

- การฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ (Half Scale Exercise) กำหนดอย่างน้อยปีละครั้ง (ยกเว้นในปีที่มีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ) หรือแล้วแต่จะกำหนดเพื่อทดสอบประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เป็นการฝึกซ้อมในสนามจริงโดยใช้บุคคลและยานพาหนะตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้จะเป็นการฝึกซ้อมเฉพาะเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน

- การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) กำหนดอย่างน้อย 2 ปี/ครั้ง เป็นการฝึกซ้อมตามการฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ แต่จะมีบุคคลและหน่วยงานภายนอกเข้าร่วมด้วยทั้งหน่วยงานเอกชนและหน่วยงานราชการ เช่น สถานีเติมน้ำมันอากาศยานสุราษฎร์ธานี โดยท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีได้ดำเนินการฝึกซ้อมแบบเต็มรูปแบบครั้งล่าสุดเมื่อ 8-9 มิถุนายน 2560



### 1.3 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐาน หนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 รายละเอียดดังแสดงในภาคผนวก ก แสดงดังตารางที่ 1.3-1 และผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี แสดงดังตารางที่ 1.3-2

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี**


เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. ปฏิบัติอย่างเคร่งครัดตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอมาในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี และมาตรการฯ ที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกำหนด โดยให้ทำการติดตามตรวจสอบระดับเสียงภายในอาคารที่พักผู้โดยสารในช่วงที่มีการขึ้นลงของเครื่องบิน และในช่วงที่เครื่องบินติดเครื่องรอรับผู้โดยสาร ในกรณีที่ตรวจพบว่า ระดับเสียงภายในอาคารที่พักผู้โดยสารที่มีเสียงเกินมาตรฐาน ก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนที่มาใช้บริการให้กรมท่าอากาศยานหามาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว	- เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดเสียงรบกวนต่อผู้ใช้บริการ กรมท่าอากาศยานได้ออกแบบอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ให้มีลักษณะเป็นกระจก 2 ชั้น จึงไม่มีปัญหาเสียงรบกวนต่อผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการแต่อย่างใด	- ไม่มี	-
2. เมื่อผลการติดตามตรวจสอบได้แสดงให้เห็นถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม กรมท่าอากาศยานต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาเหล่านี้โดยเร็ว	- ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในวันที่ 20-21 พฤษภาคม 2564 พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	- ไม่มี	-

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


เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3. หากเกิดเหตุการณ์ใดๆ ก็ตาม ที่อาจก่อให้เกิด ผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรมท่าอากาศยาน ต้องแจ้งให้สำนักงานนโยบาย และ แผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบโดยเร็ว จะได้ ให้ความร่วมมือในการแก้ปัญหาดังกล่าว	- หากเกิดเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กรมท่าอากาศยานจะดำเนินการตามที่กำหนด	- ไม่มี	-
4. กรมท่าอากาศยานต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมทราบตามกำหนดเวลาที่เสนอไว้ในรายงาน ฯ ทุกครั้ง พร้อมทั้งสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในรอบปีให้ทราบทุกปี	- ในปี 2564 กรมท่าอากาศยาน มอบหมายให้บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาในการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม	- ไม่มี	-




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

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5. หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ และ/หรือมีมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดในด้านเนื้อหาของรายงานที่ได้ให้ความเห็นชอบ ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการให้ความเห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	- ปัจจุบันท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีมีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร และการขยายลานจอดอากาศยาน ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540	ให้ กรมท่าอากาศยานแจ้ง การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ แก่หน่วยงานอนุญาตหรือ สผ. ก่อนดำเนินการ  อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันกรมท่าอากาศยานได้ดำเนินการจัดทำรายงานดังกล่าวเสนอ สผ.แล้ว ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาเห็นชอบรายงาน	

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี



เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>1. คุณภาพน้ำผิวดิน</b> 1.1 รวบรวมและบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ	- อาคารที่พักผู้โดยสารมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบระบบเลี้ยงตะกอนเร่งและเติมอากาศ มีความสามารถรองรับน้ำเสีย 10,000 ลบ.ม. น้ำเสียจากห้องส้วมจะถูกรวบรวมให้เข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ส่วนบริเวณอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่และอาคารอื่นๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม	- ไม่มี	-
1.2 กำจัดสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นภายในทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีให้ถูกวิธีโดยให้เทศบาลตำบลท่าข้ามสุบสิ่งปฏิกูลอย่างสม่ำเสมอ	- ปัจจุบันเทศบาลตำบลท่าข้ามไม่สามารถให้บริการในการสุบสิ่งปฏิกูลได้เนื่องจากไม่มีความพร้อมด้านเครื่องมือและเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี จึงว่าจ้างให้บริษัทเอกชนให้เข้ามาสุบสิ่งปฏิกูล ปีละ 1 ครั้ง หรือหากเต็มก่อนกำหนดก็จะแจ้งให้เข้ามาสุบ โดยดำเนินการสุบสิ่งปฏิกูลล่าสุดเมื่อเดือนตุลาคม 2563	- ไม่มี	-
1.3 ก่อนการใช้อาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ให้กรมท่าอากาศยานประสานงานกับบริษัทผู้ผลิตถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่นำมาติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี เพื่อให้อบรมวิธีการดูแลรักษา ระบบบำบัดน้ำเสียแก่เจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน	- ระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งที่อาคารที่พักผู้โดยสาร กรมท่าอากาศยานจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสียและได้รับการอบรมเกี่ยวกับการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียจากผู้ขายระบบบำบัดน้ำเสีย - ในการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบจะดำเนินการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงเดือนละครั้ง	- ไม่มี	 <p>ระบบบำบัดน้ำเสียด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>1.4 ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักพนักงาน ตลอดจนอาคารต่างๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม การใช้งานและการบำรุงรักษาที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีจะต้องปฏิบัติเพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียมีประสิทธิภาพที่สำคัญ มีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ห้ามเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ลงในบ่อเกรอะ เช่น น้ำกรดหรือด่างเข้มข้น เช่น น้ำยาล้างห้องน้ำเข้มข้นและคลอรีนเข้มข้น เพราะจะทำให้ประสิทธิภาพการทำงานของบ่อเกรอะลดลง</li> <li>- น้ำทิ้งสารอินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก เช่น พลาสติก ผ้านวมัย นอกจากจะทำให้ส้วมเต็มก่อนกำหนดแล้วยังอาจเกิดการอุดตันในท่อระบาย</li> <li>- กรณีน้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงและราดส้วมไม่ลง ให้ตรวจการระบายหรือประสิทธิภาพของบ่อซึม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทำอาภาศยานได้มีการแจ้งพนักงานทำความสะอาดและประชาสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ของกรมทำอาภาศยานไม่ให้ใช้น้ำยาล้างห้องน้ำเข้มข้นหรือเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ในระบบบำบัดน้ำเสียและบ่อเกรอะบ่อซึมของอาคารที่พักเจ้าหน้าที่</li> <li>- มีภาชนะรองรับวัสดุที่ย่อยสลายยากประจำห้องส้วมภายในอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารต่างๆ ส่วนอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่จะไม่มีการทิ้งขยะที่ย่อยสลายยากลงในบ่อเกรอะแต่ทิ้งในถังขยะที่จัดไว้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</li> <li>- ในกรณีที่น้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงจะมีการตรวจสอบหากพบว่ามีสิ่งปฏิกูลในปริมาณมากทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี จะมีการแจ้งให้บริษัทเอกชนเข้ามาสูบออกไปกำจัด</li> </ul>	ไม่มี	




ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1.5 การดูแลรักษาระบบระบายน้ำที่อยู่ในท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี โดยเฉพาะจะต้องทำความสะอาดก่อนเข้าสู่คูฝน	- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาระบบระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ และมีการขุดลอกตะกอนในรางระบายน้ำครั้งล่าสุดเดือนมีนาคม 2563		
1.6 ติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน เพื่อรองรับน้ำทั้งจากบ้านพักพนักงาน โดยปริมาตรบ่อดักไขมันที่ต้องการมากกว่า 2.0 ลบ.ม. จำนวน 4 บ่อ	- ไม่มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน แต่เจ้าหน้าที่ที่อาศัยอยู่ในบ้านพักเจ้าหน้าที่จะทำการคัดแยกขยะและเศษอาหารต่างๆ เพื่อลดปริมาณคราบไขมัน เนื่องจากรางระบายน้ำทั้งบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่จะเชื่อมต่อกับบ่อดักน้ำขนาด 400 ลบ.ม. โดยน้ำในบ่อดักกล่าวไม่มีการระบายออกสู่ภายนอกแต่อย่างใด แต่จะนำมาใช้ประโยชน์ในการรดน้ำต้นไม้ภายในโครงการ	- ให้ท่าอากาศยานติดตั้งตะแกรงดักขยะ และติดตั้งบ่อดักไขมัน	
2. คุณภาพอากาศ			
2.1 ช่วงเวลากลางวัน กำหนดเครื่องบินพาณิชย์ขึ้น-ลง ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง โดยเป็นเครื่องบินชนิด B 747-400	- ในสถานการณ์ปกติท่าอากาศยานมีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ 5 สายการบิน ได้แก่	- ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำเครื่องบินชนิดดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนา	-


**ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
จำนวน 3 เที่ยวบิน และ B 737-400 จำนวน 1 เที่ยวบิน	1) สายการบินไทยแอร์เอเชียใช้เครื่องบิน A320-200 ทำการ บินวันละ 1 เที่ยวบิน (2 Movement) ขาเข้าในเวลา 11.07 น. ขาออกเวลา 11.48 น. 2) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ใช้เครื่องบิน B737-800 ทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน (4 Movement) ขาเข้าใน เวลา 09.37 น. และ 14.46 น. ส่วนขาออกในเวลา 10.25 น. และ 15.45 น. 3) สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน (4 Movement) ขาเข้าเวลา 10.47 น. และ 14.58 น. ขาออกเวลา 10.47 น. และ 14.58 น. 4) สายการบินไทยแอร์เอเชียใช้เครื่องบิน A320 ทำการบินวันละ 1 เที่ยวบิน (2 Movement) ขาออกเวลา 09.00 น. และ 10.10 น. 5) สายการบินนกแอร์ใช้เครื่องบิน B737-800 ทำการบินวันละ 1 เที่ยวบิน (2 Movement) ) ขาออก 07.50 น. และ 09.00 น. - จากข้อมูลดังกล่าวมาทั้งหมดข้างต้นสรุปได้ว่าเครื่องบิน พาณิชนัยที่ทำการขึ้น-ลงมีจำนวนไม่เกิน 4 เที่ยวบิน (8 Movement) ในเวลา 1 ชั่วโมง และแบบเครื่องบินที่ทำการ บินในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็น B737-800 และ A320	อย่างต่อเนื่องทั้งในด้านของการลด ผลกระทบด้านเสียง และมลพิษ อากาศยานทำให้สารการบินไม่นิยม นำอากาศยานรุ่นเก่ามาใช้ ดังนั้น เพื่อไม่ให้เป็นภาระจำกัดขีดความสามารถ ท่าอากาศยานควรดำเนินการ ขอปรับปรุงมาตรการดังกล่าวนี้ให้ เหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน	
2.2 ช่วงกลางคืน กำหนดให้เครื่องบิน พาณิชนัย B737-400 ขึ้น-ลง ไม่เกิน 2 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง	- ท่าอากาศยานมีจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด 5 เที่ยวบิน/วัน (ข้อมูล ณ วันที่ 18 มิถุนายน 2564) โดยทำการบินในเวลา กลางวัน (07.00 น.-22.00 น.) ทั้งหมด	- ไม่มี	-


ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2.3 ติดป้ายขอความร่วมมือและประกาศ ประชาสัมพันธ์ผู้เข้ามาใช้บริการภายในทำ อาภาศยานสุราษฎร์ธานี ให้ดับเครื่องยนต์ บริเวณลานจอดรถยนต์ขณะจอด	- ทำอาภาศยานได้ติดตั้งป้ายขอความร่วมมือและประกาศ ประชาสัมพันธ์ผู้เข้ามาใช้บริการภายในทำอาภาศยานให้ดับ เครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์	- ไม่มี	

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2.4 ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่งในลักษณะของ การจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พัก ผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัด ในช่วงที่รถยนต์มาก จะส่งผลให้ไอเสียที่ระบาย จากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยตรวจตราและขอความ ร่วมมือผู้มาใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์และห้ามจอดซ้อนคัน บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> <li>- ติดตั้งป้ายประกาศให้จอดรถรับส่งผู้โดยสารชั่วคราวเท่านั้น</li> <li>- บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารมีการทาแถบสีขาวแดง และสีขาวเหลืองแสดงเขตห้ามจอดรถหรือจอดได้ชั่วคราวใน บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> </ul>	- ไม่มี	 <p>ป้ายประกาศให้จอดรถรับส่งผู้โดยสารชั่วคราว</p> <p>แนวเขตห้ามจอดรถยนต์บริเวณด้าน หน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>
3. เสี่ยง 3.1 หลีกเลี่ยงการบินในช่วงเวลากลางคืน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จากข้อมูลการบินของสายการบินพาณิชย์ พบว่า ไม่มีเที่ยวบิน ในเวลากลางคืน ยกเว้นเครื่องบินราชการทหารหรือทาง การแพทย์หรือเหตุฉุกเฉินจะเข้ามาใช้บริการหลังเวลา 22.00 น.</li> </ul>	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3.2 จำกัดเที่ยวบินพาณิชย์เวลากลางวันไม่เกิน 6 เที่ยวบิน	- ปัจจุบันทำอากาศยานมีเที่ยวบินจำนวน 5 เที่ยวบิน/วัน ซึ่งทุกเที่ยวบินบินในช่วงเวลากลางวัน (07.00 น.-22.00 น.) ข้อมูล ณ วันที่ 18 มิถุนายน 2564	- กรมทำอากาศยานควรปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานจริง	-
3.3 พนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบิน ต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง	- พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานบินขณะที่อากาศยานเข้ามาใช้บริการมีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง	- ไม่มี	<div>การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียงของเจ้าหน้าที่</div> 
3.4 ผู้อำนวยการทำอากาศยานหรือตัวแทนแจ้งให้ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดทราบเป็นระยะ โดยเฉพาะฝั่งเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อรับทราบถึงขอบเส้น NEF ที่เกิดขึ้นจากโครงการ	- กรณีมีการเข้าร่วมประชุมกับส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัดใน ผู้อำนวยการทำอากาศยานหรือผู้แทนจะแจ้งขอบเส้น NEF และแจ้งเกี่ยวกับประเด็นเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินหัวเตย ในท้องที่อำเภอพุนพิน และอำเภอกีร์รีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2535	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)**



เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3.5 ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ให้หน่วยงานประชาสัมพันธ์รับข้อร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากสนามบิน เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบทำอาภาศยานแสดงข้อคิดเห็นร้องเรียน ข้อวิตกกังวลต่างๆ โดยเฉพาะประเด็นผลกระทบด้านเสียง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรณีที่เกิดเหตุเดือนร้อนรำคาญสามารถแจ้งโดยตรงที่ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี</li> <li>- จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนที่บริเวณประชาสัมพันธ์ของทำอาภาศยาน</li> </ul>	- ไม่มี	
3.6 กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากทำอาภาศยาน ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน	- เนื่องจากปัจจุบันไม่มีการร้องเรียน	- ไม่มี	-
<b>4. การใช้ที่ดิน</b> 4.1 กรมทำอาภาศยานประสานงานกับผังเมืองและโยธาธิการจังหวัดสุราษฎร์ธานี กรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อให้การปรับปรุงผังเมืองรวมพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในแต่ละครั้งสอดคล้องกับลักษณะของเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและสภาพผลกระทบด้านเสียงที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของเครื่องบิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีจะแจ้งเกี่ยวกับเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินหัวเตย ในท้องที่อำเภอพุนพิน และอำเภอคีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2535 ต่อโยธาธิการจังหวัดสุราษฎร์ธานี ทราบ หากได้รับเชิญเข้าประชุมเพื่อการปรับปรุงผังเมืองรวมเมืองอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี</li> </ul>	- ไม่มี	-




**ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4.2 กรมทำอาภาศยานแลกเปลี่ยนข้อมูล กับทางจังหวัดเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ การขออนุญาตใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภทที่ จะได้รับผลเสียจากโครงการหากอยู่ใกล้กับแนว เขตการขึ้น-ลงของเครื่องบิน โดยเฉพาะชุมชน หรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวด้านเสียง เช่น โรงพยาบาล และสถานศึกษา	- ประสานงานเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการ เดินอากาศกับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่อยู่ใน เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูก สร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้ผู้ที่จะ ดำเนินการก่อสร้างแจ้งต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทย (กพท.) เนื่องจากหน่วยงานดังกล่าวจะเป็นผู้ให้ อนุญาตในการดำเนินการก่อสร้าง ในพื้นที่เขตปลอดภัยการ เดินอากาศ สำหรับพื้นที่อ่อนไหวตามข้อกำหนดด้านความ ปลอดภัยในการเดินอากาศและหลีกเลี่ยงการอนุญาตให้ ก่อสร้างอาคารที่มีความอ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้าน เสียง	- ไม่มี	-
4.3 กรมทำอาภาศยานประสานงานกับ องค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัย ในการเดินอากาศ เนื่องจากเป็นหน่วยงาน เบื้องต้นเกี่ยวกับการอนุญาตด้านสิ่งปลูกสร้าง และจะใกล้ชิดกับกิจกรรมต่างๆ ภายในชุมชน	- ประสานงานเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการ เดินอากาศกับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่อยู่ ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูก สร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องมีการ ประสานงานไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อขออนุญาตในการก่อสร้าง	- ไม่มี	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<b>5. การกำจัดขยะมูลฝอย</b> 5.1 จัดภาชนะเพื่อรวบรวมให้เหมาะสมและ เพียงพอ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณภายในอาคารที่พักผู้โดยสารจัดให้มีถังขยะวางไว้โดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> <li>- บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่จัดให้มีถังขยะ วางไว้บริเวณบ้านพักแต่ละหลัง</li> <li>- ประสานให้รถเก็บขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตยเข้ามาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ ทุกวันอังคาร และศุกร์</li> </ul>	- ไม่มี	 <p>ถังขยะภายในทำอาภาศยาน</p>  <p>บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</p>
5.2 ดำเนินการเผาขยะอย่างน้อย 2 ครั้ง/ สัปดาห์	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันไม่มีการเผาขยะ และใช้บริการรถจัดเก็บขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตยเข้ามาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ ทุกวันอังคารและศุกร์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรยกเลิกมาตรการ เนื่องจากปัจจุบันทำอาภาศยานให้รถเก็บขยะ</li> </ul>	-

**ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)**

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
		ขององค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บ	
5.3 ทำความสะอาดพื้นที่ทิ้งขยะในปัจจุบัน โดยเก็บรวบรวมขยะและเผา	- ปัจจุบันไม่มีการเผาขยะ แต่มีการคัดแยกขยะจดบันทึกปริมาณ และรวบรวมขยะมาไว้ที่อาคารพักขยะ เพื่อรอรถเก็บขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตยเข้ามาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ ทุกวันอังคาร และศุกร์	- ไม่มี	
5.4 สนับสนุนการจำแนกขยะโดยแบ่งประเภทขยะทั่วไปและขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่	- ทำอาภาศยานมีเจ้าหน้าที่ดำเนินการคัดแยกขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ออกจากขยะทั่วไป และแยกขยะที่สามารถขายได้ เช่น กระดาษ พลาสติก ขวด หรือโลหะ	- ไม่มี	-
<b>6. ความปลอดภัย</b> 6.1 จัดทำแผนพื้ประชาสัมพันธ์และคู่มือให้ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ทราบถึงข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	- มีการจัดทำแผนพื้ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณจุดประชาสัมพันธ์ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร	- ไม่มี	-
6.2 แจ้งให้ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดความสูงของอาคารและขอบเขตปลอดภัย	- แจ้งให้หน่วยงานท้องถิ่นทราบถึงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ประสานงานเรื่องการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศกับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ หากมีการขออนุญาตปลูก	- ไม่มี	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

เงื่อนไขตามมาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	สร้างอาคารในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศต้องขออนุญาตต่อ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นผู้อนุญาต		

#### 1.4 การทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯได้ สำหรับเงื่อนไขที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วนและมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิกของทำอาภาศยาน สรุปไว้ดังตารางที่ 1.4-1

ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
<b>(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- หากมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ และ/หรือมีมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดในด้านเนื้อหาของรายงานที่ได้ให้ความเห็นชอบ ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการให้ความเห็นชอบทางด้านสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง</li> <li>- ติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมันเพื่อรองรับน้ำทิ้งจากบ้านพักพนักงาน โดยปริมาตรบ่อดักไขมันที่ต้องการมากกว่า 2.0 ลบ.ม. จำนวน 4 บ่อ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันทำอาภาศยานมีกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร และการขยายลานจอดอากาศยาน ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดโครงการที่ได้รับความเห็นชอบตามหนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540</li> <li>- ข้อเสนอแนะ : กรมทำอาภาศยานควรเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการ/หน่วยงานอนุญาตให้ความเห็นชอบ</li> <li>- บ้านพักพนักงานในแต่ละหลังไม่ได้มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะและบ่อดักไขมัน แต่เจ้าหน้าที่ที่อาศัยอยู่ในบ้านพักจะทำการคัดแยกขยะและเศษอาหารต่างๆ ข้อเสนอแนะ : ให้ทำอาภาศยานดำเนินการติดตั้งตะแกรงดักขยะ เพื่อลดการอุดตันของรางระบายน้ำ</li> </ul>
<b>(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิก</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ช่วงเวลากลางวัน กำหนดเครื่องบินพาณิชย์ขึ้น-ลง ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง โดยเป็นเครื่องบินชนิด B 747-400 จำนวน 3 เที่ยวบิน และ B 737-400 จำนวน 1 เที่ยวบิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำมาใช้ และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านของการลดผลกระทบด้านเสียง และมลพิษอากาศยานทำให้สายการบินไม่นิยมนำอากาศยานรุ่นเก่ามาใช้ ดังนั้นเพื่อไม่ให้เป็นการจำกัดชนิดอากาศยาน กรมทำอาภาศยานควรดำเนินการขอปรับปรุงมาตรการดังกล่าวนี้ให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติ</li> </ul>

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

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
<b>(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิก (ต่อ)</b>	
- ช่วงกลางวัน กำหนดให้เครื่องบินพาณิชย์ชนิด B737-400 ขึ้น-ลง ไม่เกิน 2 เที่ยวบิน ในเวลา 1 ชั่วโมง	- ปัจจุบันอากาศยานชนิด B747-400 ไม่มีสายการบินนำมาใช้ และปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านของการลดผลกระทบด้านเสียง และมลพิษอากาศยานทำให้สารการบินไม่นิยมนำอากาศยานรุ่นเก่ามาใช้ ดังนั้นเพื่อไม่ให้เป็นภาระจำกัดชนิดอากาศยาน กรมท่าอากาศยานควรดำเนินการขอปรับปรุงมาตรการดังกล่าวนี้ให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติ
- จำกัดเที่ยวบินพาณิชย์เวลากลางวันไม่เกิน 6 เที่ยวบิน	- กรมท่าอากาศยานควรปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานจริง
- ดำเนินการเผาขยะอย่างน้อย 2 ครั้ง/สัปดาห์	- ปัจจุบันท่าอากาศยานให้รถเก็บขยะขององค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตยเข้ามาดำเนินการจัดเก็บ จึงควรขอยกเลิกมาตรการ



## 1.5 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

### 1.5.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

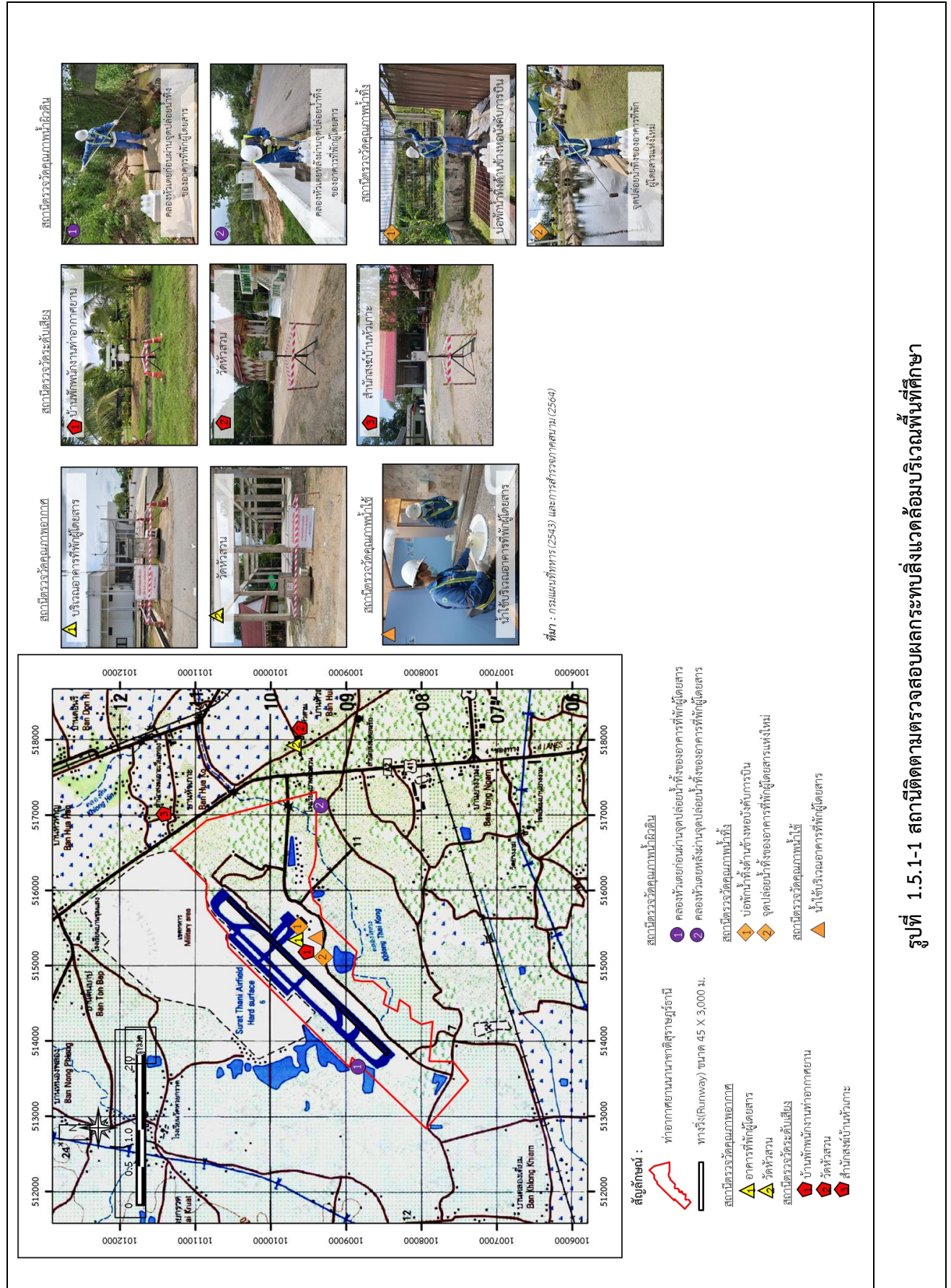
การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานีดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบตามที่ระบุไว้ในหนังสือที่ หนังสือเลขที่ วว 0804/75 ลงวันที่ 3 มกราคม 2540 (ภาคผนวก ก) แสดงดังตารางที่ 1.5.1-1 และรูปที่ 1.5.1-1

ตารางที่ 1.5.1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ	- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> )	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - อาคารที่พักผู้โดยสาร - วัดหัวสวน	ตรวจวัด 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)
2. ระดับเสียง	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>eq</sub> 24 hrs.) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L <sub>90</sub> )	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - บ้านพักพนักงานทำอาภาศยาน - วัดหัวสวน - สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ	ตรวจวัด 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	- ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) , ไนเตรท (NO <sub>3</sub> -N) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - คลองหัวเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำ - ทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร - คลองหัวเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้ง - ของอาคารที่พักผู้โดยสาร	ตรวจวัด 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)
4. คุณภาพน้ำทิ้ง	- ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) , สารแขวนลอย (SS) - ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settable Solids) - ซัลไฟด์ (Sulfide) - ทีเคเอ็น (TKN) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - บ่อพักน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการ - บิน - จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พัก - ผู้โดยสารแห่งใหม่	ตรวจวัด 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)
5. คุณภาพน้ำใช้*	- ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness as CaCO <sub>3</sub> ) - ซัลเฟต (SO <sub>4</sub> ) , คลอไรด์ (Cl) , ไนเตรท (NO <sub>3</sub> -N)	จำนวน 1 สถานี คือ - น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	ตรวจวัด 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)
6. เศรษฐกิจ-สังคม	- สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน - ผลกระทบ/ภาวะมลพิษสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน - ทิศนคติต่อโครงการ	จำนวน 4 สถานี คือ - บ้านหัวเกาะ - บ้านเกาะกลาง - บ้านยางงาม - บ้านหัวสวน	สำรวจ 1 ครั้ง

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2540)

หมายเหตุ : \* การติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามข้อกำหนดใน TOR



## 1.5.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

### (1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 22-23 กันยายน 2564 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-1 และรูปที่ 1.5.2-1 (ภาคผนวก ข) โดยมีรายละเอียดดังนี้

**อาคารที่พักผู้โดยสาร** พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.4123 มก./ลบ.ม. และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.0252 มก./ลบ.ม.

**วัดหัวสวน** พบว่า พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.3665 มก./ลบ.ม. และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่า 0.0256 มก./ลบ.ม.

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

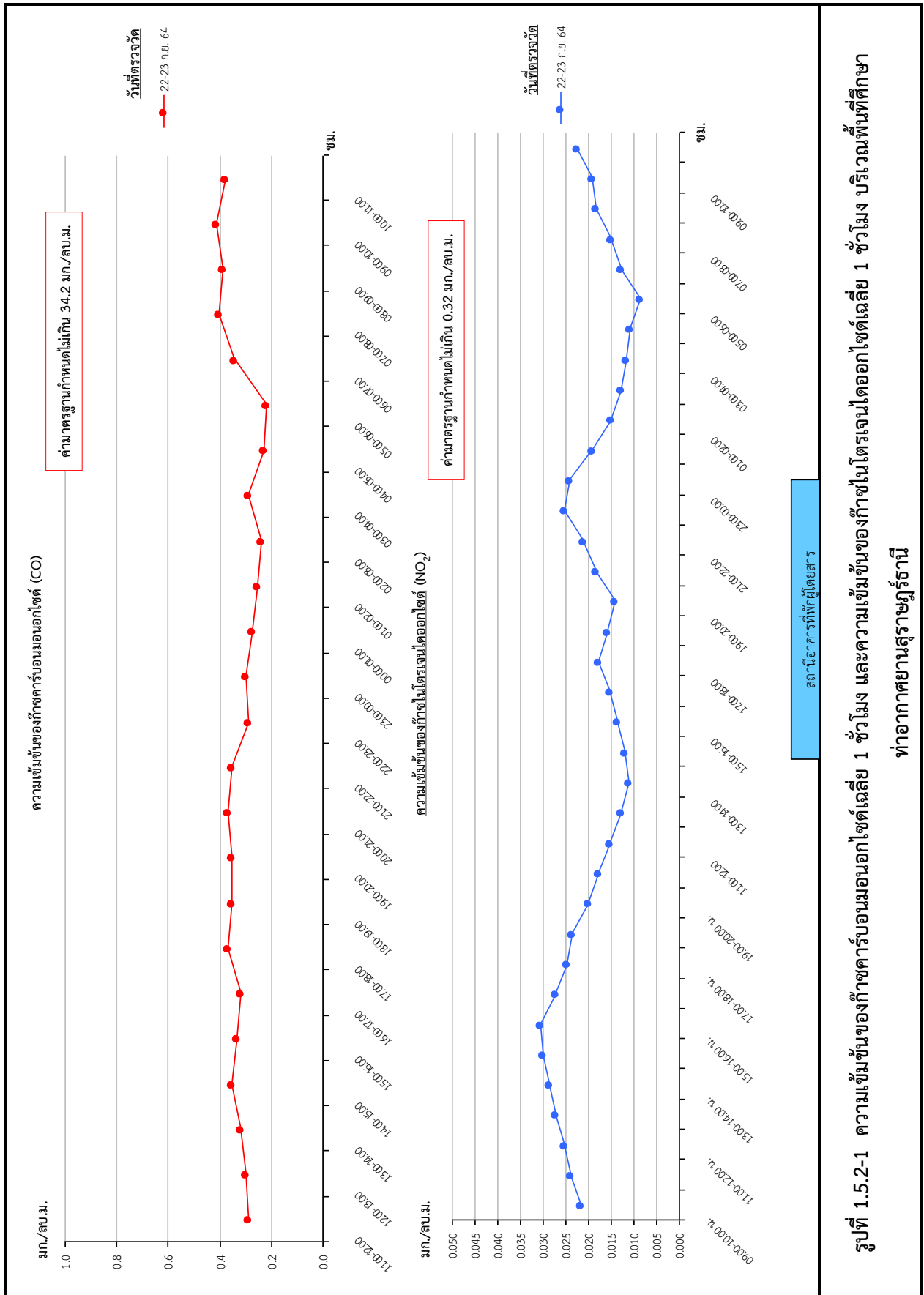
ตารางที่ 1.5.2-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

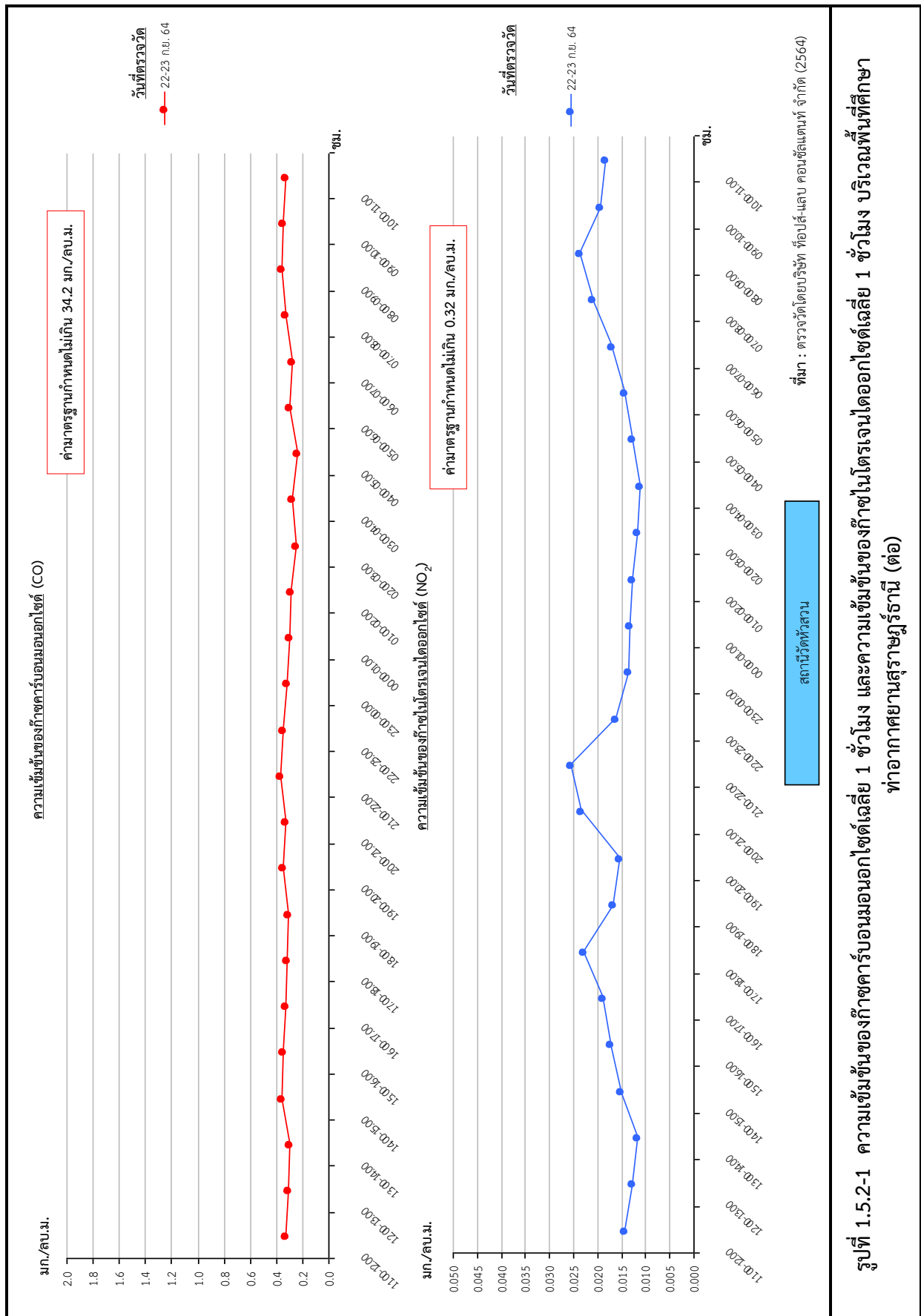
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
อาคารที่พักผู้โดยสาร	22-23 ก.ย. 64	0.4123	0.0252
วัดหัวสวน	22-23 ก.ย. 64	0.3665	0.0256
ค่ามาตรฐาน		34.2*	0.32**

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

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

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





## (2) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 22-23 กันยายน 2564 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-2 และรูปที่ 1.5.2-2 (ภาคผนวก ข) โดยมีรายละเอียดดังนี้

บ้านพักเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 50.4 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่า 41.1 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 90.3 เดซิเบล(เอ)

วัดหัวสวน พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 42.5 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่า 35.4 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 89.9 เดซิเบล(เอ)

สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ พบว่า ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 52.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่า 42.8 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงสูงสุดมีค่าเท่ากับ 89.7 เดซิเบล(เอ)

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

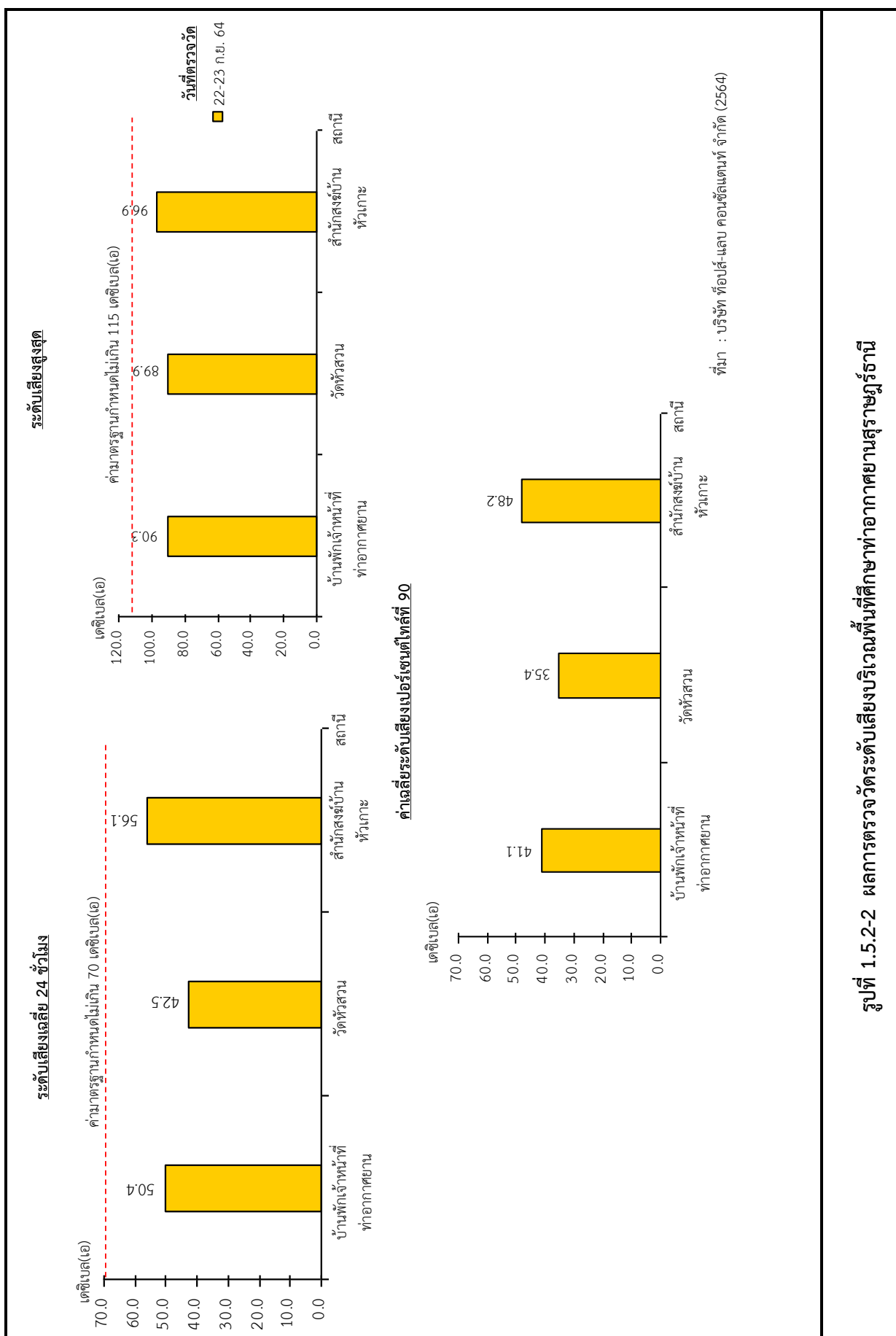
ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียง เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
บ้านพักเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน	22-23 ก.ย. 64	50.4	41.1	90.3
วัดหัวสวน	22-23 ก.ย. 64	42.5	35.4	89.9
สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ	22-23 ก.ย. 64	56.1	48.2	96.9
ค่ามาตรฐาน*		70	-	115

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

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





### (3) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ทำการเก็บตัวอย่างในวันที่ 22 กันยายน 2564 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-3 และรูปที่ 1.5.2-3 (ภาคผนวก ข) โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองหัวเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.7 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 6.6 มก./ล. บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.9 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 4.5 มก./ล. ปริมาณสารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 79 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่า 280 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองหัวเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.5 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 4.4 มก./ล. บีโอดีมีค่าเท่ากับ 3.9 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 1.6 มก./ล. ปริมาณสารแขวนลอยมีค่าน้อยกว่า 5 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 180 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินของทั้ง 2 สถานี เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อนและการเกษตร พบว่า ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดินส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ยกเว้น ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จุดที่ 2 คลองหัวเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าบีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) เกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
		ความเป็น กรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	
คลองหัวเตยก่อนผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร	22 ก.ย. 64	6.7	6.6	1.9	4.5	79	280
คลองหัวเตยหลังผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร	22 ก.ย. 64	6.5	4.4	3.9	1.6	<5	180
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	๘'	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≥6.0	≤1.5	≤5.0	-	≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≥4.0	≤2.0	≤5.0	-	≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≥2.0	≤4.0	≤5.0	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

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

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

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

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

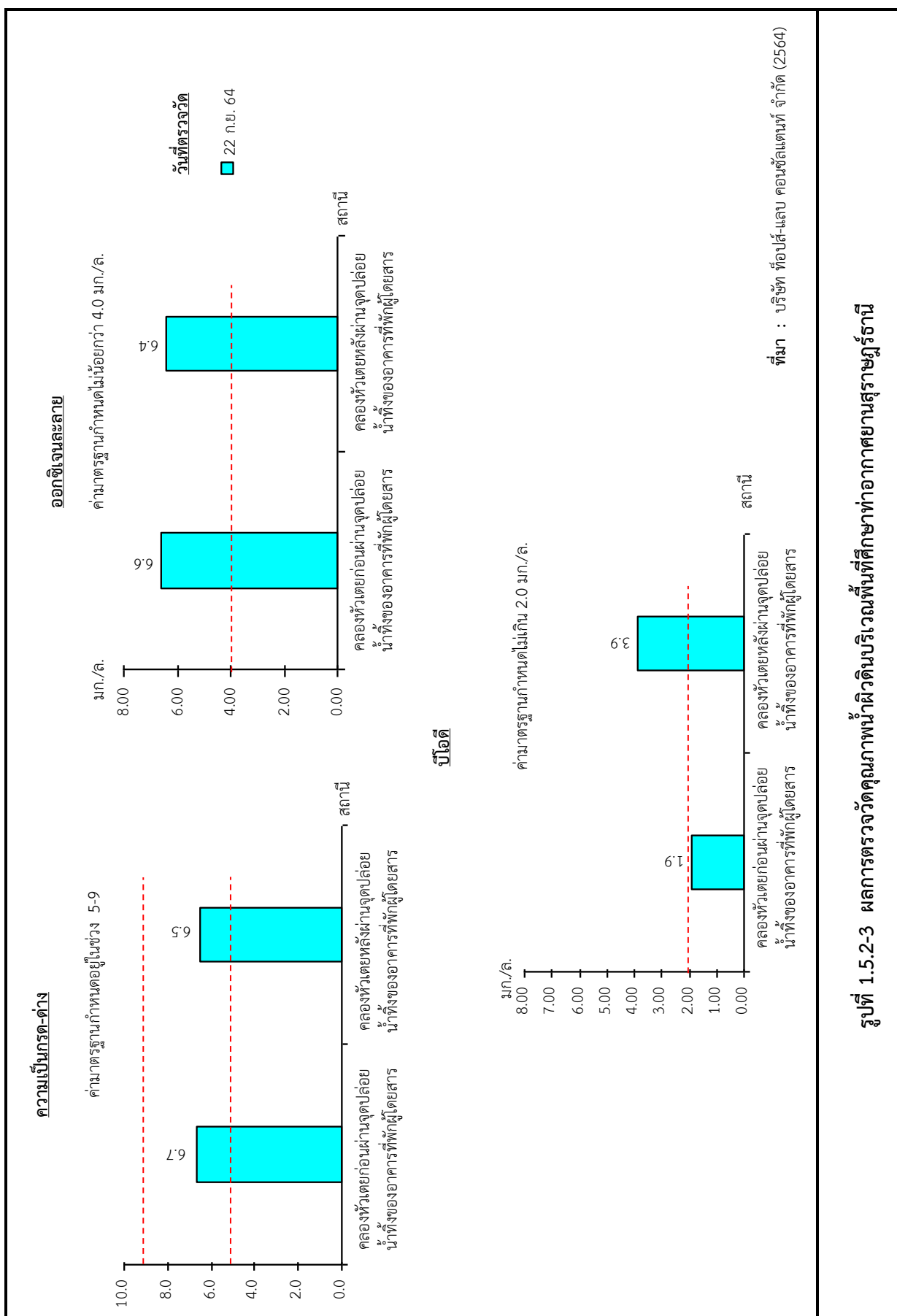
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป  
 และ 2) การอุตสาหกรรม

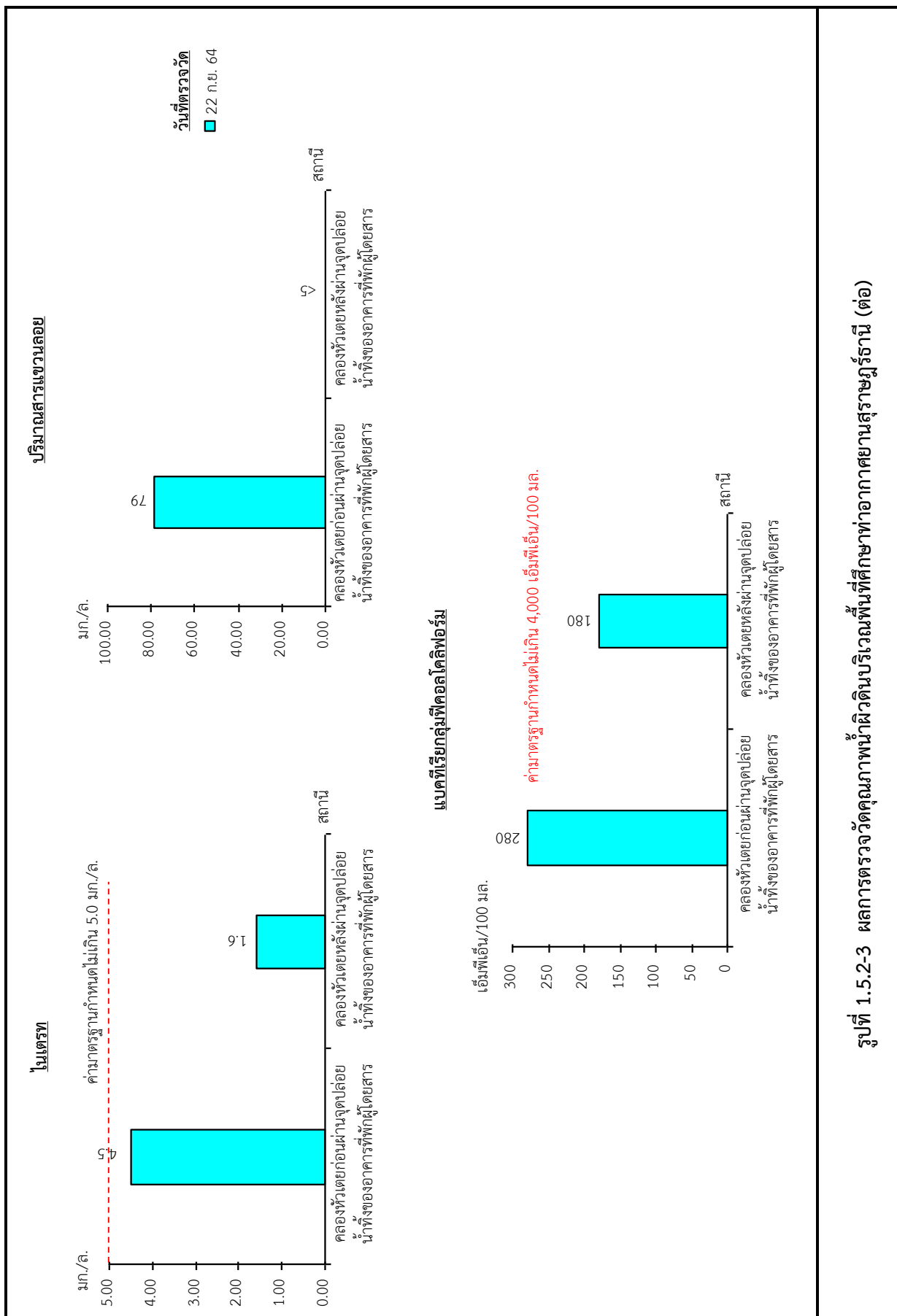
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

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

Detection limit ของปริมาณสารแขวนลอยเท่ากับ 5 มก./ล.





#### (4) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ทำการเก็บตัวอย่างในวันที่ 22 กันยายน 2564 สรุปผลการตรวจวัด  
ดังตารางที่ 1.5.2-4 และรูปที่ 1.5.2-4 (ภาคผนวก ข) โดยมีรายละเอียดดังนี้

**จุดที่ 1 บ่อพักน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการบิน** พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 7.7 บีโอดี  
เท่ากับ 11.6 มก./ล. ปริมาณสารแขวนลอยเท่ากับ 5 มก./ล. ปริมาณสารทั้งหมดที่ละลายได้เท่ากับ 184 มก./ล.  
ปริมาณซิลไฟด์เท่ากับ 0.05 มก./ล. ทีเคเอ็นเท่ากับ 7.17 มก./ล. น้ำมันและไขมันน้อยกว่า 1 มก./ล. และตะกอน  
หนักมีค่าน้อยกว่า 0.01

**จุดที่ 2 จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่** พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่างเท่ากับ 8.7  
บีโอดีเท่ากับ 11.6 มก./ล. ปริมาณสารแขวนลอยน้อยกว่า 5 มก./ล. ปริมาณสารทั้งหมดที่ละลายได้น้อยกว่า 100 มก./  
ล. ปริมาณซิลไฟด์เท่ากับ 0.11 มก./ล. ทีเคเอ็นเท่ากับ 0.98 มก./ล. น้ำมันและไขมันน้อยกว่า 1 มก./ล. และตะกอน  
หนักมีค่าน้อยกว่า 0.01

อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี มีพื้นที่ 14,196 ตร.ม. จัดเป็นอาคารประเภท ข  
อาคารที่ทำการของทางราชการที่มีพื้นที่ใช้สอยตั้งแต่ 10,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 55,000 ตร.ม. เมื่อนำผลการตรวจวัด  
คุณภาพน้ำทิ้งของทั้ง 2 สถานี มาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ  
สิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาดพบว่า ดัชนีคุณภาพ  
น้ำทิ้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน



ตารางที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

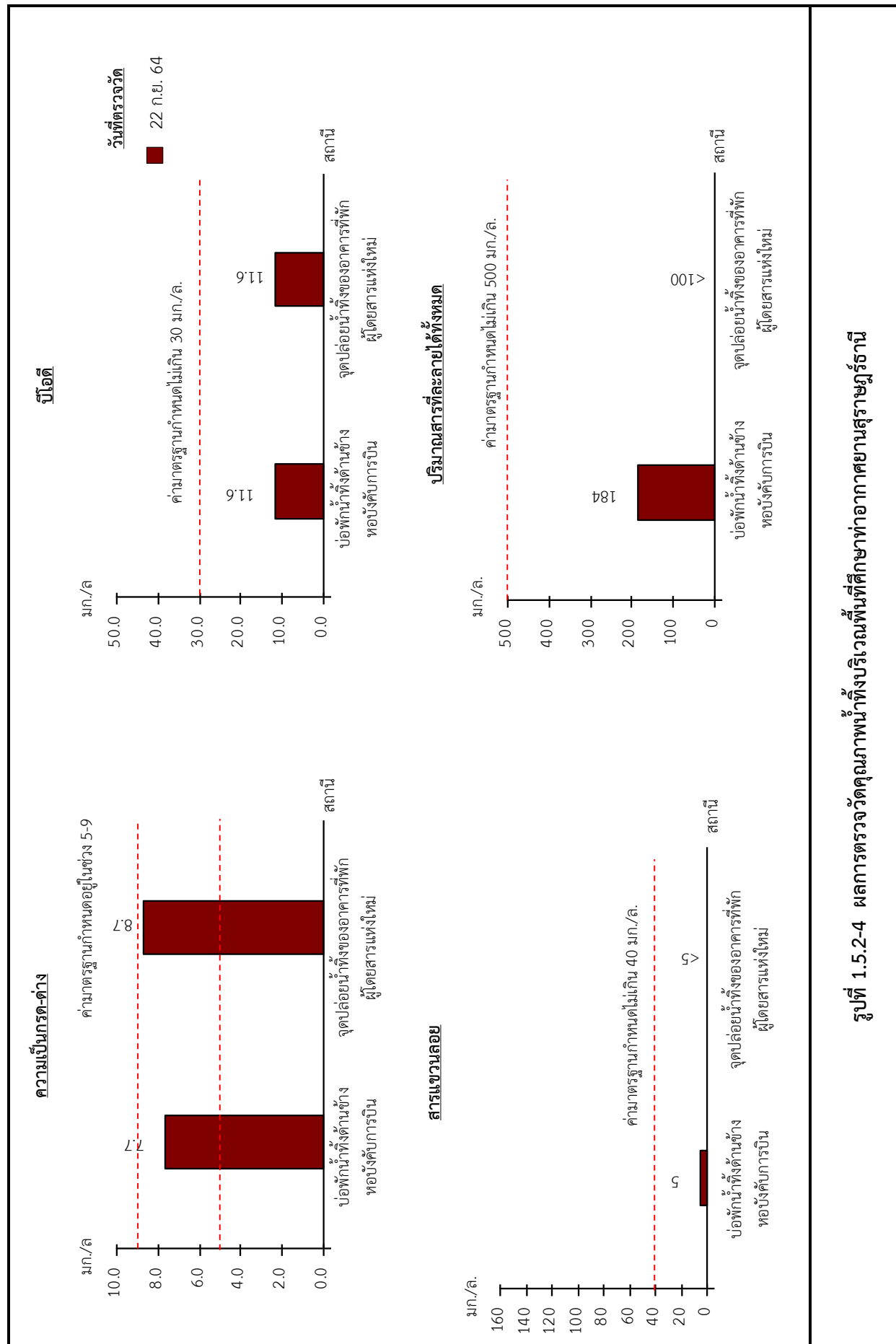
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	ปริมาณสารทั้งหมดที่ละลายได้ (มก./ล.)	ซีลไฟด์ (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ตะกอนหนัก (มก./ล.)
บ่อกักน้ำทั้งด้านข้างหอบังคับการบิน	22 ก.ย. 64	7.7	11.6	5	184	0.05	1.17	<1	<0.1
จุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่	22 ก.ย. 64	8.7	11.6	<5	<100	0.11	0.98	<1	<0.1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข *		5-9	≤30	≤40	≤500	≤1.0	≤35	≤20	≤5

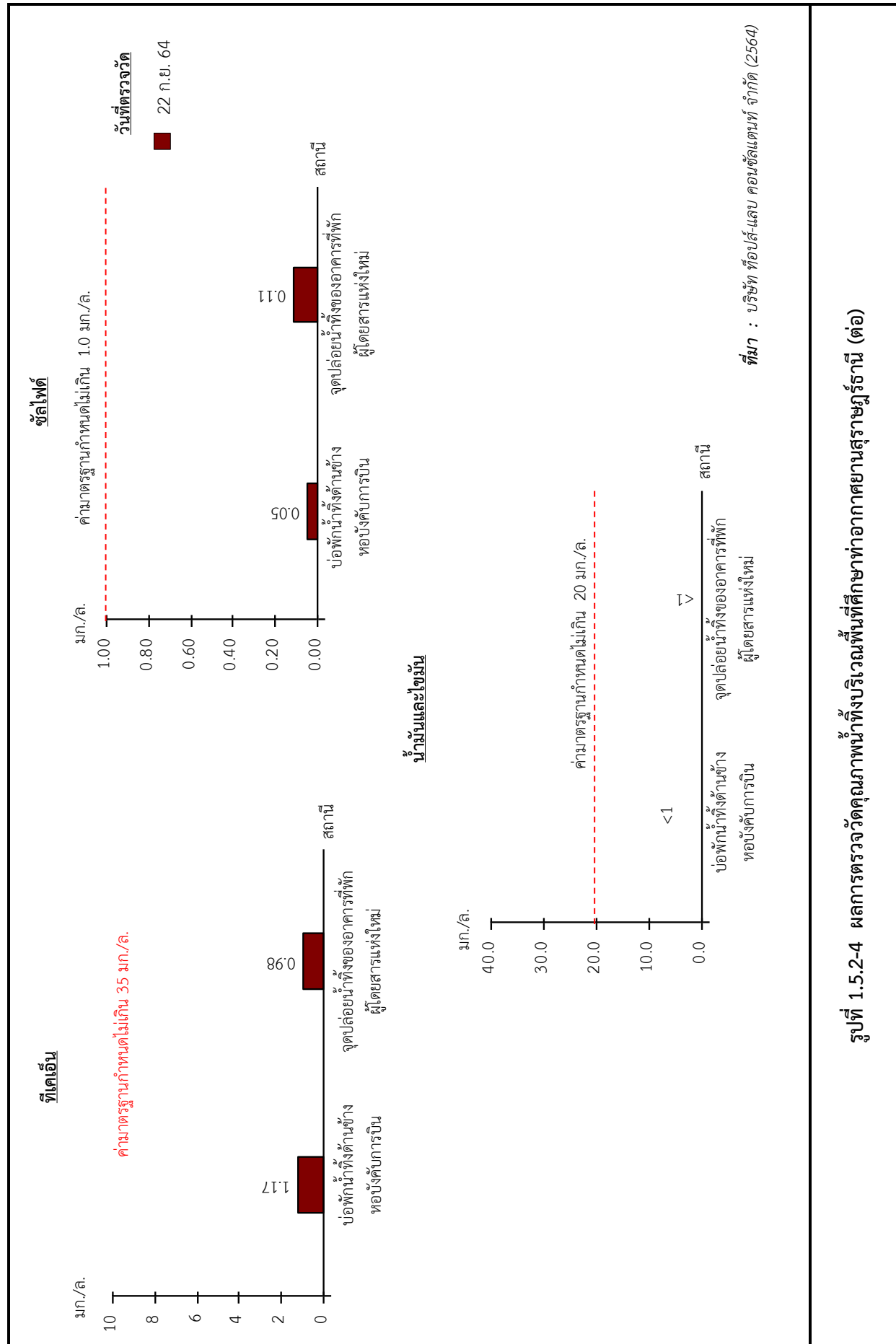
ที่มา : ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

หมายเหตุ : \* ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาดลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 (ประเภท ข)

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน

ND หมายถึงตรวจไม่พบ Detection limit ของสารแขวนลอยเท่ากับ 5 มก./ล. ปริมาณสารทั้งหมดที่ละลายได้เท่ากับ 100 มก./ล. น้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล. และค่าตะกอนหนักเท่ากับ 0.1 มก./ล.





## 1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

### (1) คุณภาพอากาศ

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในปี 2550-2551, 2554, 2556, 2557, 2559, 2561 2562 และ 2563 และโครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (2564) ดังตารางที่ 1.6-1 และรูปที่ 1.6-21พบว่า ผลการตรวจวัดที่ผ่านมาของทั้ง 2 สถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 2563 และ 2564

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ * (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ * (มก./ลบ.ม.)
บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	16-17 ธ.ค.50 <sup>1/</sup>	-	-
	19-22 พ.ค.51 <sup>1/</sup>	-	-
	10-11 เม.ย.55 <sup>1/</sup>	1.0-2.4	0.003-0.023
	24-25 ก.ค.55 <sup>1/</sup>	0.2-1.3	0.003-0.013
	5-6 เม.ย.57 <sup>1/</sup>	0.3-0.5	0.017-0.052
	15-16 ก.ค.57 <sup>1/</sup>	0.4-1.0	0.001-0.006
	10-11 พ.ค.59 <sup>1/</sup>	0.802-2.036	0.002-0.036
	16-17 ส.ค.59 <sup>1/</sup>	0.80-1.03	0.0002-0.0226
	29-30 ม.ค.61 <sup>1/</sup>	0.229-0.802	0.001-0.014
	26-27 มี.ค.61 <sup>1/</sup>	0.687-1.718	0.006-0.068
	6-7 มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	0.802-1.832	0.003-0.005
	28-29 ต.ค.62 <sup>1/</sup>	0.573-1.145	0.005-0.027
	5-8 ก.ค.63 <sup>1/</sup>	2.18-2.63	0.056-0.079
	1-4 พ.ย. 63 <sup>1/</sup>	0.43-20.3	0.009-0.225
	20-21 พ.ค. 64 <sup>2/</sup>	0.3894	0.0305
	22-23 ก.ย. 64 <sup>2/</sup>	0.4123	0.0252
วัดหัวสวน	11-14 ธ.ค.50 <sup>1/</sup>	-	-
	16-19 พ.ค.51 <sup>1/</sup>	-	-
	10-11 เม.ย.55 <sup>1/</sup>	1.3-2.1	0.001-0.009
	24-25 ก.ค.55 <sup>1/</sup>	0.2-0.6	0.003-0.027
	5-6 เม.ย.57 <sup>1/</sup>	0.2-0.5	0.000-0.019
	15-16 ก.ค.57 <sup>1/</sup>	0.5-1.3	0.004-0.030
	10-11 พ.ค.59 <sup>1/</sup>	0.458-1.718	0.002-0.013

**ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 2563 และ 2564 (ต่อ)**

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ * (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ * (มก./ลบ.ม.)
	16-17 ส.ค.59 <sup>1/</sup>	0.57-0.92	0.0002-0.0147
	29-30 ม.ค.61 <sup>1/</sup>	0.229-0.802	0.004-0.027
	26-27 มี.ค.61 <sup>1/</sup>	1.031-1.489	0.002-0.006
	6-7 มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	0.229-0.573	0.003-0.014
	28-29 ต.ค.62 <sup>1/</sup>	1.603-2.290	0.004-0.027
	20-21 พ.ค. 64 <sup>2/</sup>	0.3665	0.0293
	22-23 ก.ย. 64 <sup>2/</sup>	0.3665	0.0256
ค่ามาตรฐาน		34.2***	0.32****

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2563)

<sup>2/</sup>ตรวจวัด โดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

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

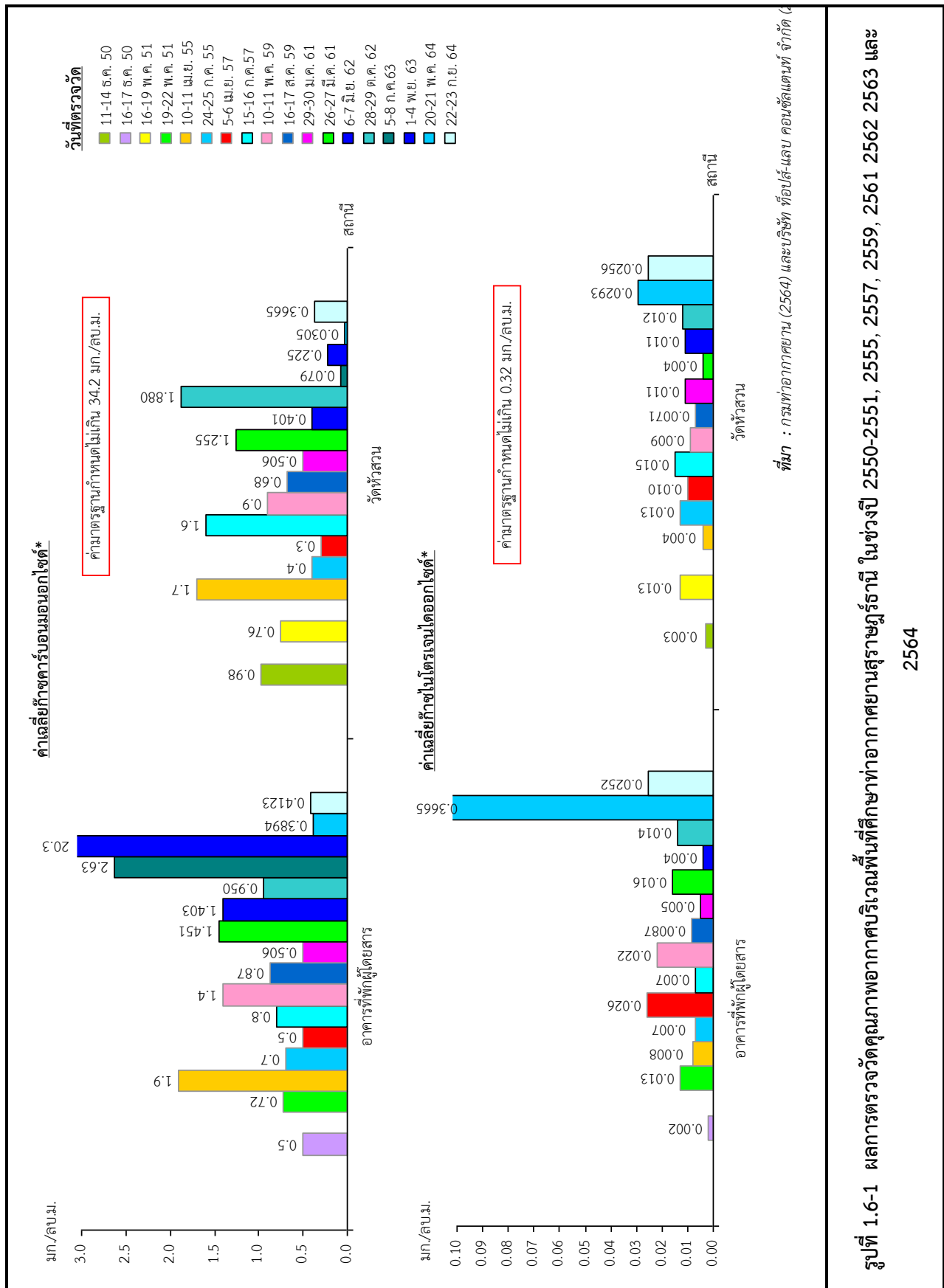
\*\* ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

## (2) ระดับเสียง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดระดับเสียงในปี 2550-2551, 2554, 2556, 2557, 2559, 2561 2562 และ 2563 และโครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (2564) ดังตารางที่ 1.6-2 และรูปที่ 1.6-2 พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดที่ผ่านมาของทั้ง 3 สถานี ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

## (3) คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในปี 2550-2551, 2555, 2559 2562 และ 2563 และโครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขทำอากาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (2564) ดังตารางที่ 1.6-3 และรูปที่ 1.6-3 พบว่าคุณภาพน้ำโดยส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภท 3 ยกเว้นค่าบีโอดีในเดือนธันวาคม 2550 เดือนพฤษภาคม 2559 ของคลองห้วยเตย ก่อนไหลผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารผู้โดยสารที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และค่าบีโอดีในเดือนธันวาคม 2550 ของคลองห้วยเตยหลังไหลผ่านจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารผู้โดยสารที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และเดือนมกราคม 2561 มีค่าบีโอดีไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ในปี 2562 ค่าออกซิเจนละลายและค่าบีโอดีที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด



ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 2563 และ 2564

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
บ้านพักเจ้าหน้าที่ ทำอาภาศยาน	11-14 ธ.ค.50 <sup>1/</sup>	55.4	-	-
	19-22 พ.ค.51 <sup>1/</sup>	58.3	-	-
	10-11 เม.ย.55 <sup>1/</sup>	56.0	39.4-50.4	95.6
	24-25 ก.ค.55 <sup>1/</sup>	53.0	36.3-47.3	91.0
	5-6 เม.ย.57 <sup>1/</sup>	47.3	35.4-43.9	77.4
	15-16 ก.ค.57 <sup>1/</sup>	42.2	37.3-52.4	88.8
	10-11 พ.ค.59 <sup>1/</sup>	55.4	38.1-49.3	95.9
	16-17 ส.ค.59 <sup>1/</sup>	67.2	41.9-57.5	101.7
	29-30 ม.ค.61 <sup>1/</sup>	56.5	38.2-50.9	91.4
	26-27 มี.ค.61 <sup>1/</sup>	54.9	41.6-50.0	94.6
	6-7 มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	66.5	41.6-65.5	119.3
	28-29 ต.ค.62 <sup>1/</sup>	64.6	44.7-61.9	96.4
	5-8 ก.ค.63 <sup>1/</sup>	62.2	-	99.1
	1-4 พ.ย. 63 <sup>1/</sup>	64.5	-	104.2
	20-21 พ.ค. 64 <sup>2/</sup>	57.3	48.6	92.6
	22-23 ก.ย. 64 <sup>2/</sup>	50.4	41.1	90.3
วัดหัวสวน	11-14 ธ.ค.50 <sup>1/</sup>	58.7	-	-
	19-22 พ.ค.51 <sup>1/</sup>	60.3	-	-
	10-11 เม.ย.55 <sup>1/</sup>	58.8	40.8-68.9	89.7
	24-25 ก.ค.55 <sup>1/</sup>	58.7	40.5-59.8	86.4



ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 2563 และ 2564 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
	5-6 เม.ย.57 <sup>1/</sup>	57.5	43.8-65.5	83.8
	15-16 ก.ค.57 <sup>1/</sup>	57.1	40.7-56.9	83.8
	10-11 พ.ค.59 <sup>1/</sup>	50.7	42.7-49.4	92.1
	16-17 ส.ค.59 <sup>1/</sup>	66.4	45.0-53.5	109.3
	29-30 ม.ค.61 <sup>1/</sup>	59.0	42.3-49.4	89.5
	26-27 มี.ค.61 <sup>1/</sup>	56.2	41.6-51.7	86.2
	6-7 มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	52.6	39.7-50.3	78.7
	28-29 ต.ค.6 <sup>1/</sup>	50.7	39.6-46.6	85.5
	5-8 ก.ค.63 <sup>1/</sup>	60.8	-	110.0
	1-4 พ.ย. 63 <sup>1/</sup>	68.9	-	93.9
	20-21 พ.ค. 64 <sup>2/</sup>	54.0	44.4	93.9
	22-23 ก.ย. 64 <sup>2/</sup>	42.5	35.4	89.9
สำนักสงฆ์บ้านหัวเกาะ	11-14 ธ.ค.50 <sup>1/</sup>	60.6	-	-
	19-22 พ.ค.51 <sup>1/</sup>	54.0	-	-
	10-11 เม.ย.55 <sup>1/</sup>	53.0	47.3-67.2	90.8
	24-25 ก.ค.55 <sup>1/</sup>	52.9	42.4-54.7	85.8
	5-6 เม.ย.57 <sup>1/</sup>	53.0	42.3-54.5	80.8
	15-16 ก.ค.57 <sup>1/</sup>	53.4	42.2-53.7	80.8
	10-11 พ.ค.59 <sup>1/</sup>	64.0	38.2-48.6	105.1
	16-17 ส.ค.59 <sup>1/</sup>	67.9	47.9-64.1	107.7

ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 2563 และ 2564 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด		
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
	29-30 ม.ค.61 <sup>1/</sup>	66.2	59.6-65.8	95.4
	26-27 มี.ค.61 <sup>1/</sup>	57.8	44.0-50.0	92.9
	6-7 มิ.ย.61 <sup>1/</sup>	61.6	45.7-67.9	94.7
	28-29 ต.ค.62 <sup>1/</sup>	59.9	44.0-67.9	92.9
	5-8 ก.ค.63 <sup>1/</sup>	60.8	-	90.9
	1-4 พ.ย. 63 <sup>1/</sup>	60.2	-	99.8
	20-21 พ.ค. 64 <sup>2/</sup>	52.3	42.8	89.7
	22-23 ก.ย. 64 <sup>2/</sup>	56.1	48.2	96.9
ค่ามาตรฐาน *		70	-	115

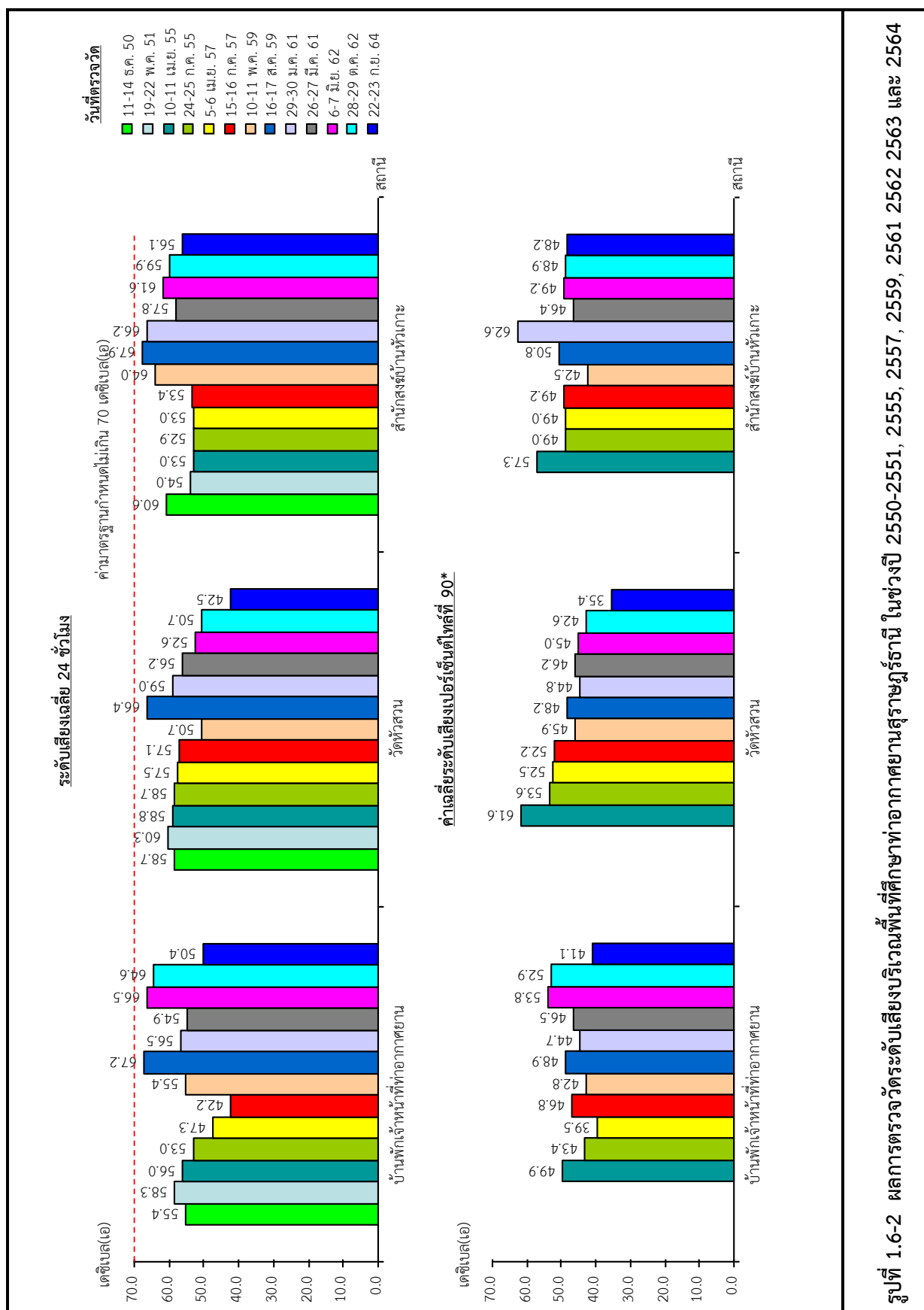
ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2563)

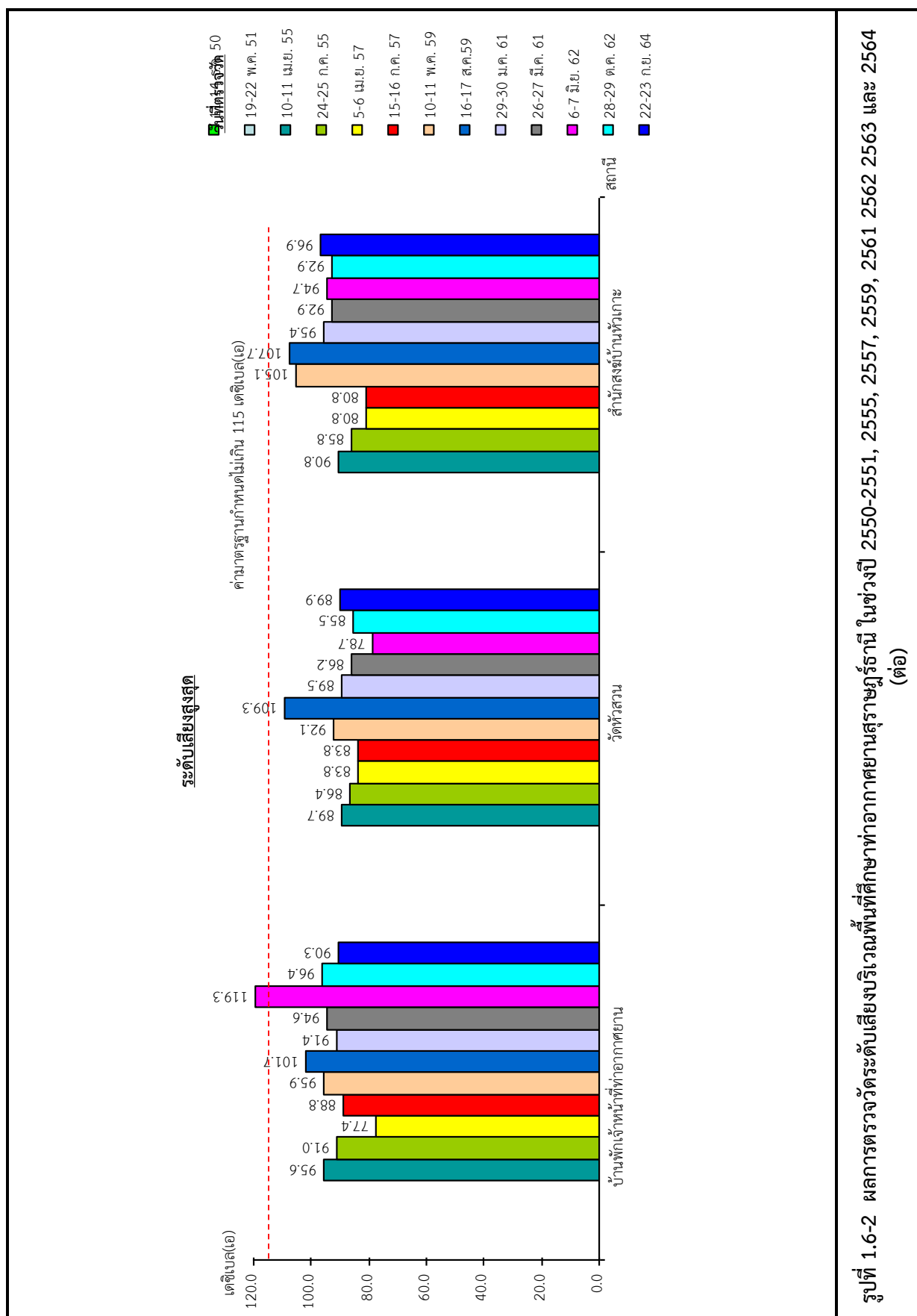
<sup>2/</sup>ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

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

\*\* ค่าเฉลี่ยผลการตรวจวัดในรอบ 24 ชั่วโมง

- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน





ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 2563 และ 2564

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		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	ธ.ค. 50 <sup>1/</sup>	6.9	6.60	2.0	0.20	4.0	-	900.0
	พ.ค. 51 <sup>1/</sup>	6.6	9.60	1.3	0.13	18.0	-	40.0
	เม.ย. 55 <sup>1/</sup>	6.7	8.50	1.2	0.20	22.0	-	40.0
	ก.ค. 55 <sup>1/</sup>	6.6	8.80	1.3	0.25	20.0	-	44.0
	เม.ย. 57 <sup>1/</sup>	7.0	7.80	1.1	0.25	17.0	-	40.0
	ก.ค. 57 <sup>1/</sup>	7.2	7.00	1.0	0.25	15.0	-	44.0
	พ.ค. 59 <sup>1/</sup>	6.4	6.75	2.6 <sup>/</sup>	0.09	25.6	-	330.0
	ส.ค.59 <sup>1/</sup>	6.7	7.25	2.0	3.3	23.2	-	<1.8
	ม.ค.61 <sup>1/</sup>	6.2	5.85	3.0**	0.7	2.0	-	170.0
	มี.ค.61 <sup>1/</sup>	6.7	4.65	<2.0	0.3	26.5	-	4,900.0
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	5.96	3.1	1	0.20	11.4	-	<1.8
	ต.ค.62 <sup>1/</sup>	6.53	6.0	2	0.12	9.3	-	790
	ก.ค.63 <sup>1/</sup>	3.7	1	1	0.07	<5.0	<1	27
	พ.ย.63 <sup>1/</sup>	6.5	4.5	0.2	61	11.9	1	0.07
	พ.ค.64 <sup>2/</sup>	6.1	7.0	1.6	2.1	12	<1	130
	ก.ย. 64 <sup>2/</sup>	6.7	6.6	1.9	4.5	79	280	6.7
คลองห้วยเตยหลังไหลผ่านจุด ปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	ธ.ค. 50 <sup>1/</sup>	6.6	5.90	2.7**	1.00	11.0		1,000
	พ.ค. 51 <sup>1/</sup>	6.4	-	1.1	0.13	4.4		<3.0
	เม.ย. 55 <sup>1/</sup>	6.4	12.30	1.0	0.23	6.5		<5.0
	ก.ค. 55 <sup>1/</sup>	6.6	11.10	1.0	0.28	10.2		<5.0

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 2563 และ 2564 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็น กรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
	เม.ย. 57 <sup>1/</sup>	7.2	6.10	1.0	0.25	10.0		<5.0
	ก.ค. 57 <sup>1/</sup>	7.1	6.50	1.0	0.25	10.0		5.0
	พ.ค. 59 <sup>1/</sup>	6.5	6.87	2.0	0.10	20.2		230.0
	ส.ค.59 <sup>1/</sup>	6.1	7.04	<2.0	0.21	9.6		<1.8
	ม.ค.61 <sup>1/</sup>	6.2	6.54	3.0**	1.1	22.0		23.0
คลองห้วยเตยหลังไหลผ่านจุดปล่อย น้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร (ต่อ)	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	6.8	4.61	2.0	0.07	423.0		170
	ต.ค.62 <sup>1/</sup>	5.87	3.4	1	0.09	15.9		<1.8
	ก.ค.63 <sup>1/</sup>	5.81	2.9	6	0.06	39.0		17
	พ.ย.63 <sup>1/</sup>	5.3	3	1	0.09	11.6	2	17
	พ.ค.64 <sup>4/</sup>	6.4	4.5	02	130	52.9	1	0.06
	ก.ย. 64 <sup>2/</sup>	6.5	4.4	3.9	1.6	<5	180	6.5

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 2563 และ 2564 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็น กรด-ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	ปริมาณสารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	๘'	-		๘'
	ประเภท 2	5-9	≥6.0	≤1.5	≤5.0	-		≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≥4.0	≤2.0	≤5.0	-		≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≥2.0	≤4.0	≤5.0	-		-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-		-

ที่มา : <sup>1</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2563)

<sup>2</sup>ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

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

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

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

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

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

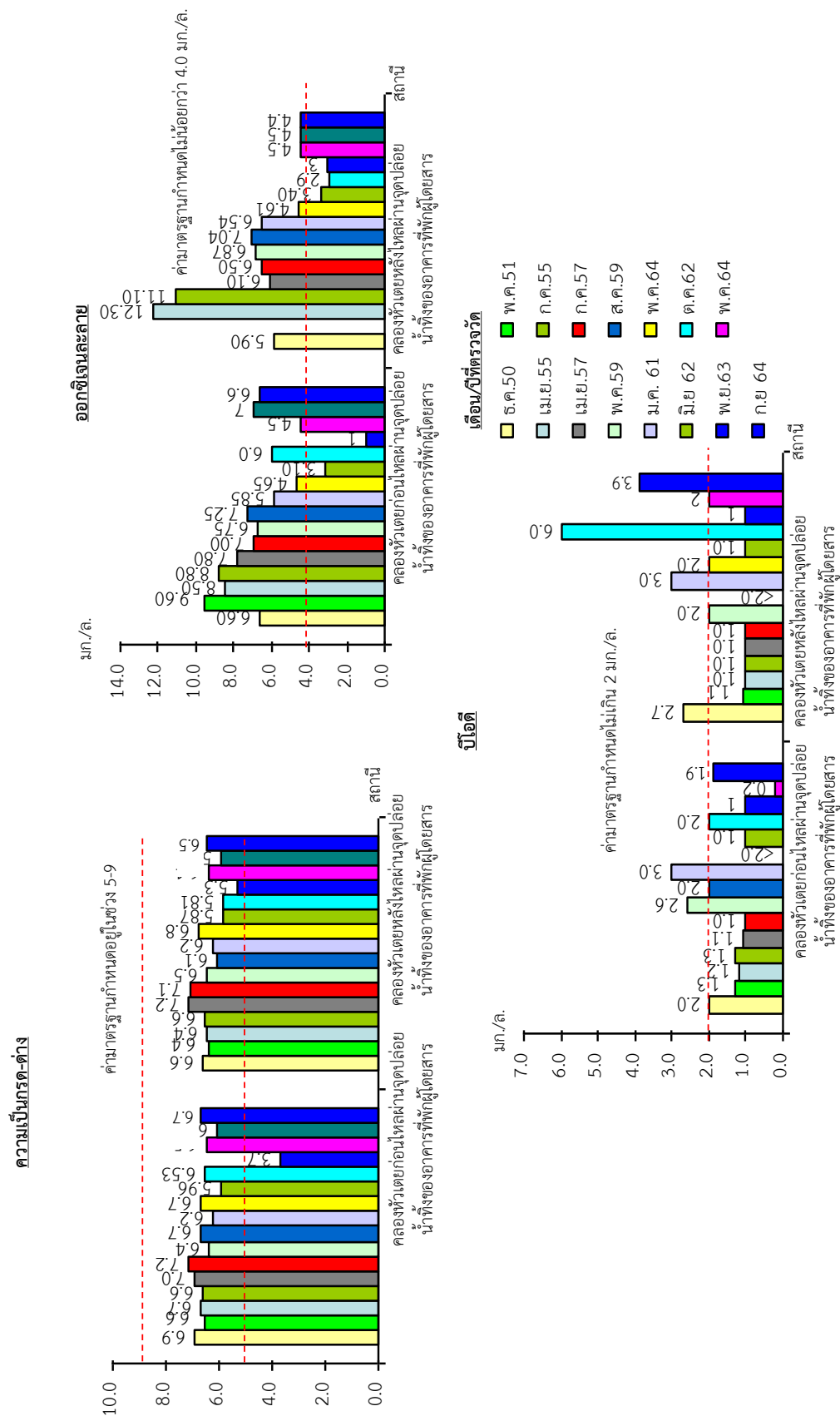
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

\*\* หมายถึง มีค่าสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐาน

๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

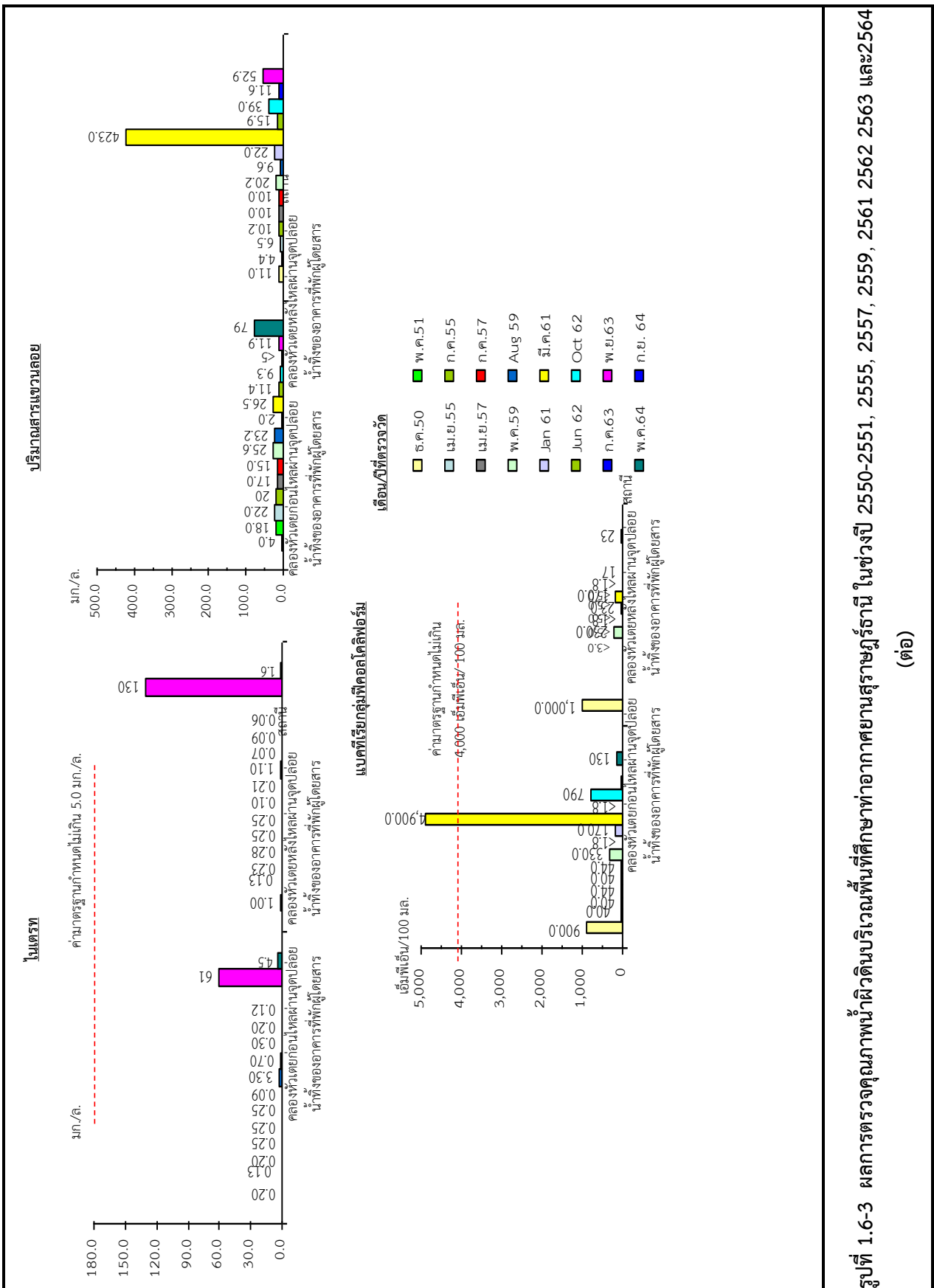
- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า





ผู้ทำ : กรมท่าอากาศยาน (2564) บริษัท ท็อปส์-แลบ คอนสตรัคชั่น จำกัด (2564)

รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561, 2562, 2563 และ 2564



#### (4) คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ในปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 และ 2563 และโครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (2564) ดังตารางที่ 1.6-4 และรูปที่ 1.6-4 พบว่าคุณภาพน้ำส่วนใหญ่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข ยกเว้น ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งของบ่อพักน้ำทิ้งด้านข้างหอบังคับการบินที่พบว่าสารแขวนลอยในเดือนธันวาคม 2550 เดือนพฤษภาคม 2559 ปริมาณตะกอนหนักในเดือนธันวาคม 2550 และพฤษภาคม 2551 ค่าบีโอดี ซีลไฟด์ ทีเคเอ็น น้ำมันและไขมัน ในเดือนพฤษภาคม 2559 ที่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้ง อาคารประเภท ข และผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณจุดปล่อยน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข ประกอบด้วย ค่าบีโอดี สารแขวนลอย และสารที่ละลายได้ทั้งหมดในเดือนพฤษภาคม 2551 ค่าสารแขวนลอยในเดือนเมษายน 2555 และเดือนกรกฎาคม 2555 ค่าบีโอดี ซีลไฟด์ และทีเคเอ็น ในเดือนพฤษภาคม 2559 และเดือนมกราคม 2561 ค่าสารแขวนลอย และเดือนมิถุนายน 2562 ค่าทีเคเอ็น และเดือนตุลาคม 2562 ค่าบีโอดี และสารแขวนลอย มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทั้งนี้สาเหตุอาจเกิดจากระบบบำบัดน้ำเสียที่เสื่อมสภาพ เพราะฉะนั้นควรเร่งปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย

#### (5) คุณภาพน้ำใช้

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำ ในปี 2551, 2555, 2557, 2559 2562 และ 2563 และโครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมถึงผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (2564) ดังตารางที่ 1.6-5 และรูปที่ 1.6-5 โดยน้ำใช้เป็นน้ำจากบ่อบาดาล พบว่าผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 2563 และ 2564

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
		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	ธ.ค.50 <sup>1/</sup>	7.0	5.5	56.0**	212	268**	0.06	5.9	8.50
	พ.ค.51 <sup>1/</sup>	7.1	5.8	23.0	138	121**	0.07	4.8	9.50
	เม.ย.55 <sup>1/</sup>	7.3	6.5	25.0	140	0.4	0.05	5.7	10.20
	ก.ค.55 <sup>1/</sup>	7.3	7.2	28.0	123	0.4	0.05	7.6	11.14
	เม.ย.57 <sup>1/</sup>	7.3	8.5	25.0	120	0.4	0.05	8.1	10.15
	ก.ค.57 <sup>1/</sup>	7.3	10.5	28.0	130	0.3	0.05	7.5	12.10
	พ.ค.59 <sup>1/</sup>	7.6	1,899.0**	42.2**	324	0.1	2.77**	195.0**	50.80**
	ส.ค.59 <sup>1/</sup>	7.7	55.0**	20.0	360	<0.1	2.50**	77.0**	2.00
	ม.ค.61 <sup>1/</sup>	7.6	18.0	114.0**	135	2.0	1.00	5.0	<2.00
	มี.ค.61 <sup>1/</sup>	6.2	78.0	725.0	160	0.5	1.00	<5.0	<2.00
	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.42	63	18.8	358	0.2	0.6	82**	2
	ต.ค.62 <sup>1/</sup>	7.60	8	5.3	212	0.4	0.3	7.5	1
	พ.ค.64 <sup>2/</sup>	7.2	20	38	438	ND	0.58	29.68	2
	ก.ย. 64 <sup>2/</sup>	7.7	11.6	5	184	0.05	1.17	<1	<0.1
จุดปล่อยน้ำทั้ง ของอาคารที่พักผู้โดยสาร แห่งใหม่	ธ.ค.50 <sup>1/</sup>	7.2	6.3	3.0	152	ND	0.25	2.5	4.00
	พ.ค.51 <sup>1/</sup>	7.1	52.0**	491.0**	1,318**	0.2	0.70	20.5	14.50
	เม.ย.55 <sup>1/</sup>	7.2	28.0	60.0**	215	0.4	0.05	6.1	10.40
	ก.ค.55 <sup>1/</sup>	7.3	27.0	55.0**	222	0.4	0.06	8.1	12.34
	เม.ย.57 <sup>1/</sup>	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง	น้ำแห้ง
	ก.ค.57 <sup>1/</sup>	7.1	12.3	30.0	140	0.2	0.05	6.7	10.24

ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี ในช่วงปี 2550-2551, 2555, 2557, 2559, 2561 2562 2563 และ 2564 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
		ความเป็น กรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	สารที่ละลายได้ทั้งหมด (มก./ล.)	ตะกอนหนัก (มก./ล.)	ซิลิเกต (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดปล่อยน้ำทิ้ง ของอาคารที่พักผู้โดยสาร แห่งใหม่ (ต่อ)	มิ.ย.62 <sup>1/</sup>	7.6	30.8**	30.4	240	0.2	2.50**	49.0**	9.80
	ต.ค.62 <sup>1/</sup>	7.7	53**	44.8**	292	1.3**	2.77**	31.0	16.00
	ม.ค.61 <sup>1/</sup>	8.0	3.0	12.0	65	<0.1	<1.00	<5.0	<2.00
	มี.ค.61 <sup>1/</sup>	8.2	12.0	4.0	280	0.2	<1.00	<5.0	<2.00
	มิ.ย.62 <sup>2/</sup>	7.37	26	<5.0	362	0.6	0.1	7.3	2
	ต.ค.62 <sup>2/</sup>	7.86	204**	52.1**	465	1.6	1.1	151**	10
	พ.ค.64 <sup>2/</sup>	8.5	4.2	<5	<100	ND	0.11	0.56	<1
	ก.ย. 64 <sup>2/</sup>	8.7	11.6	<5	<100	0.11	0.98		<0.1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข *		5-9	≤30	≤40	≤500	≤0.5	≤1.00	≤35	≤20

ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2563)

<sup>2/</sup>ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

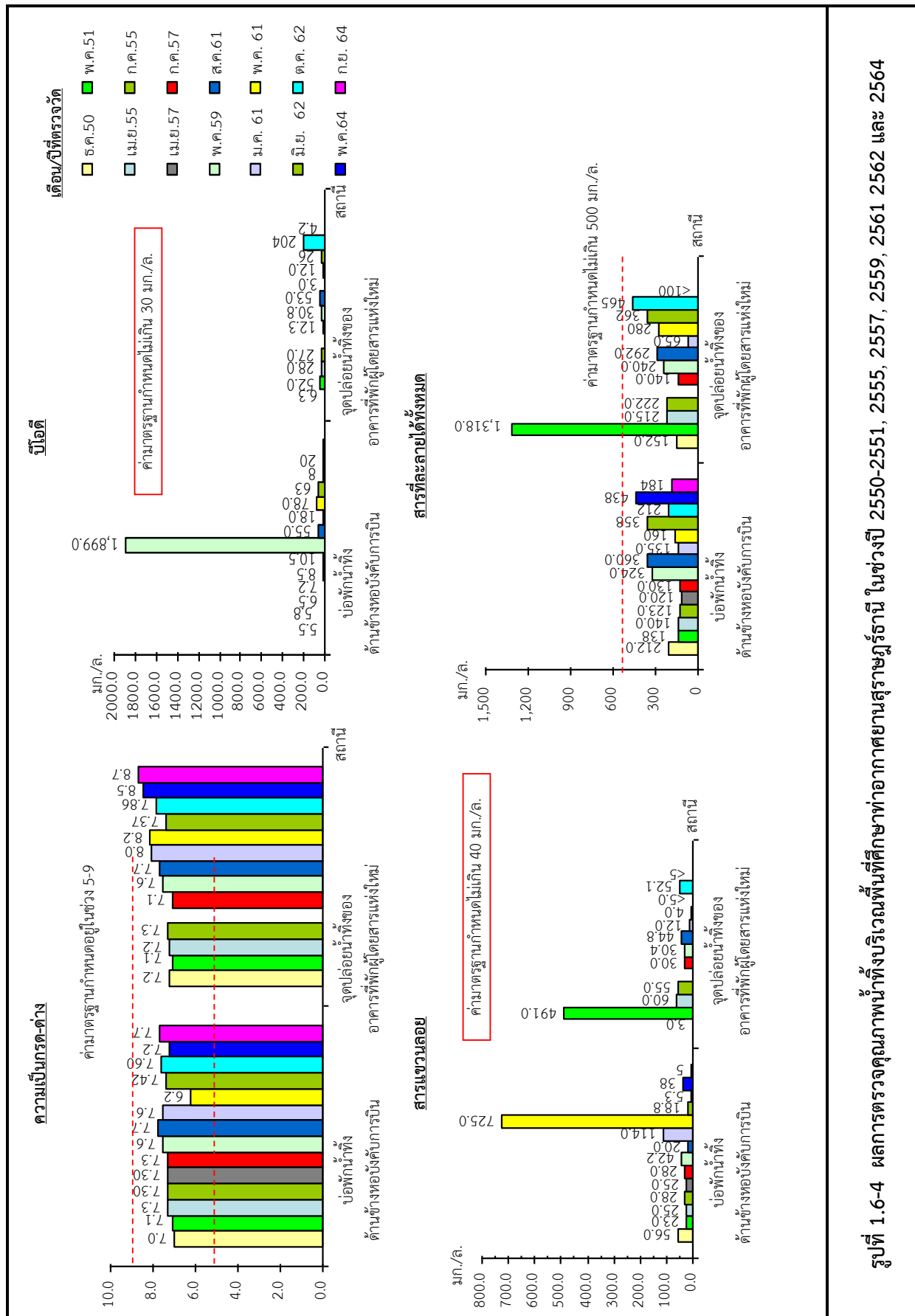
หมายเหตุ : \* ค่ามาตรฐานประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด

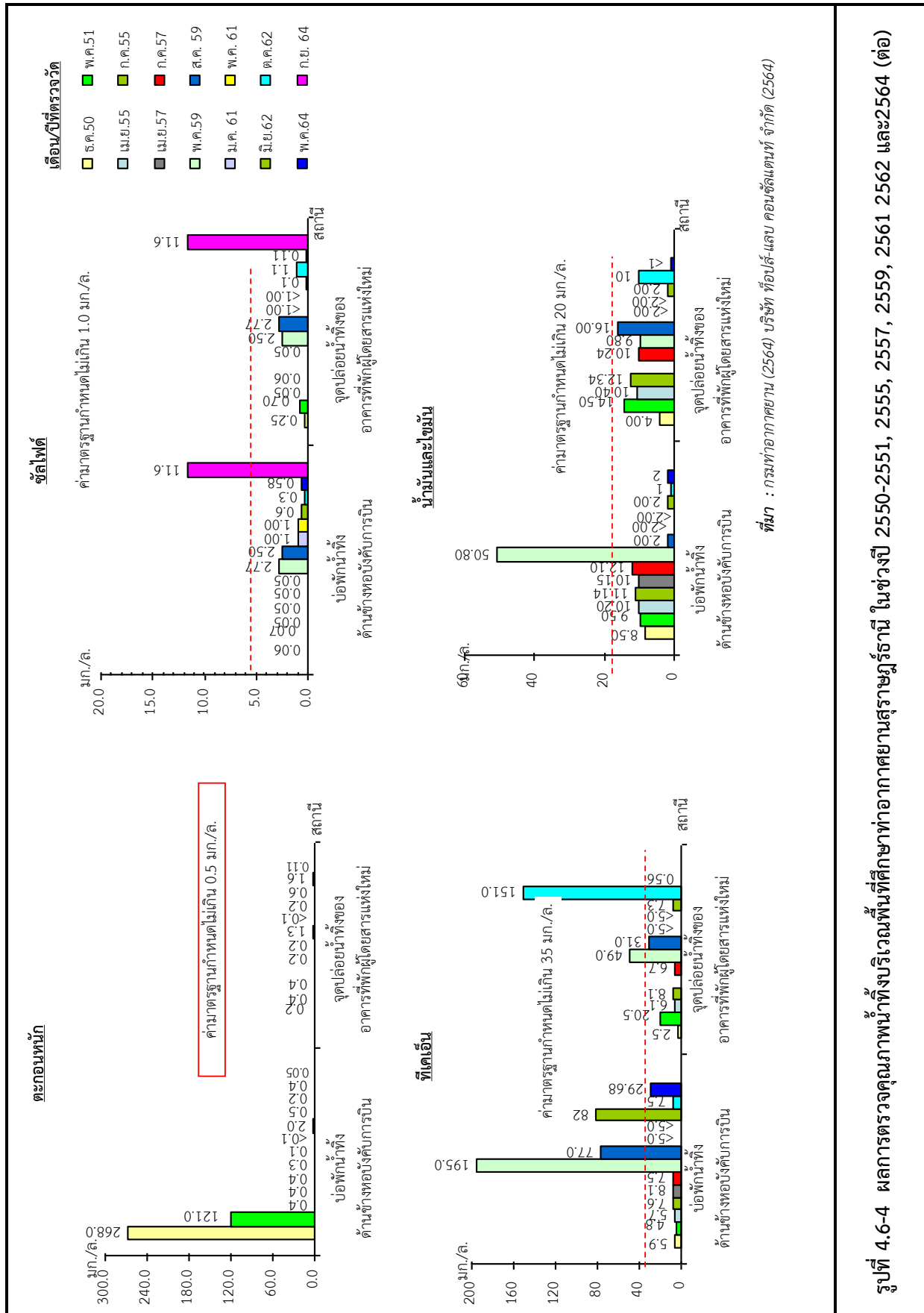
\*\* หมายถึง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ND หมายถึง ตรวจไม่พบ

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า







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

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปีที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด-ด่าง	ความขุ่น (เอ็นทียู)	สารที่ละลายได้ทั้งหมด (มก./ล.)	ความกระด้างทั้งหมด (มก./ล.)	ซิลิเกต (มก./ล.)	คลอไรด์ (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)
น้ำใช้บริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	พ.ย. 44 <sup>1/</sup>	6.7	9.80	216	104.4	112.50	26.00	0.66
	ธ.ค. 50 <sup>1/</sup>	6.6	6.30	182	93.6	102.90	27.00	0.40
	เม.ย. 55 <sup>1/</sup>	6.9	1.30	156	90.1	88.50	20.00	0.70
	ก.ค. 55 <sup>1/</sup>	7.1	1.20	134	88.5	80.30	25.00	2.10
	เม.ย. 57 <sup>1/</sup>	7.2	1.00	130	80.5	76.50	20.00	2.50
	ก.ค. 57 <sup>1/</sup>	7.1	1.00	105	87.0	78.30	22.00	5.50
	พ.ค. 59 <sup>1/</sup>	7.1	0.12	366	139.1	9.65	<0.01	0.074
	ส.ค. 59 <sup>1/</sup>	7.5	0.17	212	172.1	10.24	0.09	0.27
	ม.ค. 61 <sup>1/</sup>	7.4	1.87	180	138.0	11.11	0.11	0.66
	มี.ค. 61 <sup>1/</sup>	7.6	0.28	220	114.2	10.28	<0.01	0.12
	มิ.ย. 62 <sup>1/</sup>	7.58	1.05	170	144.0	4.8	69	0.62
	ต.ค. 62 <sup>1/</sup>	7.58	<1	174	140	7.6	17	0.12
	พ.ค. 64 <sup>2/</sup>	7.8	<0.01	184	150	<0.01	16	<0.1
ค่ามาตรฐาน*	เกณฑ์กำหนดที่เหมาะสม	7.0-8.5	≤5	≤600	≤300	≤200	≤250	≤45
	เกณฑ์อนุโลมสูงสุด	6.5-9.2	≤20	≤1,200	≤500	≤250	≤600	≤45

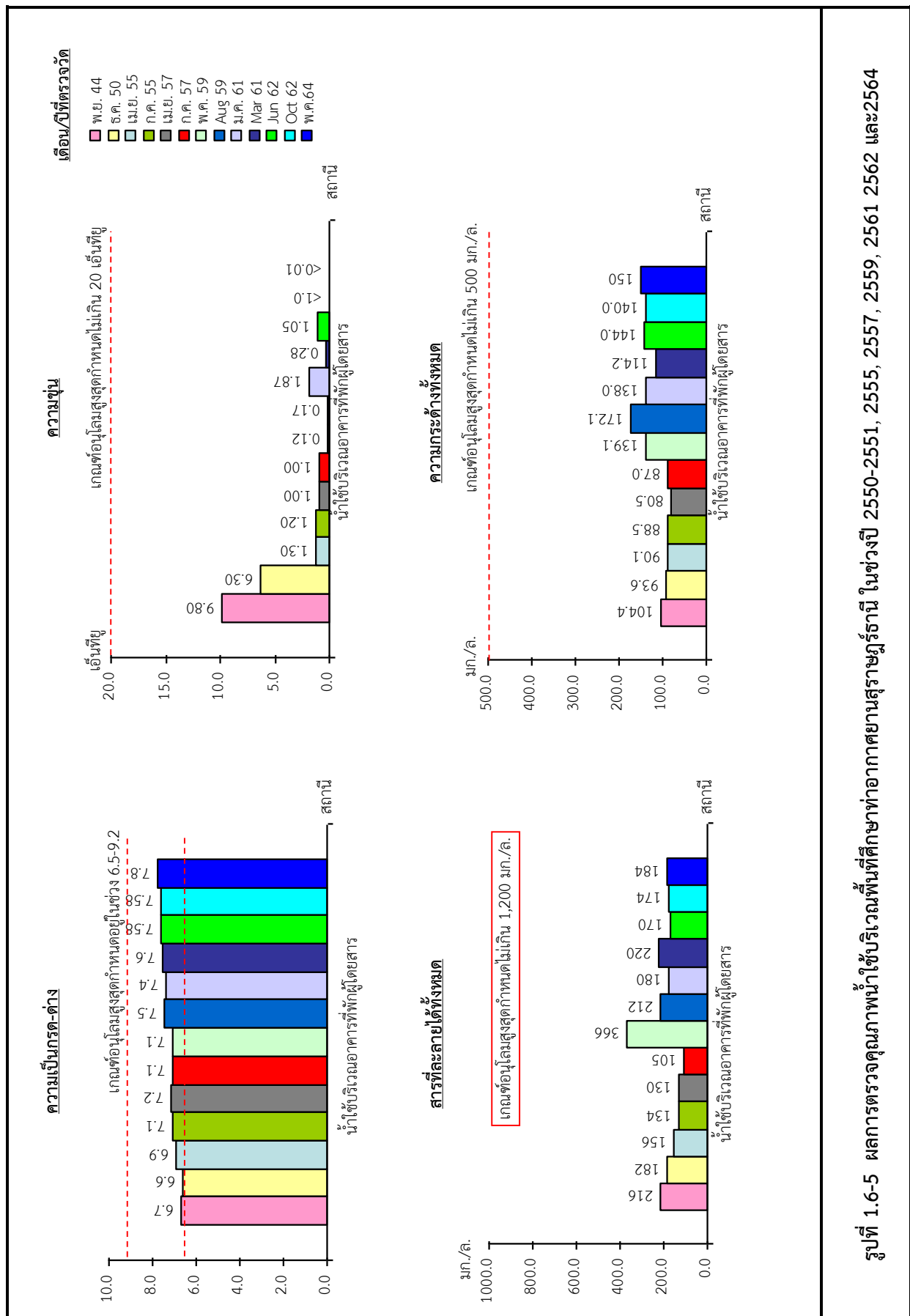
ที่มา : <sup>1/</sup>โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2563)

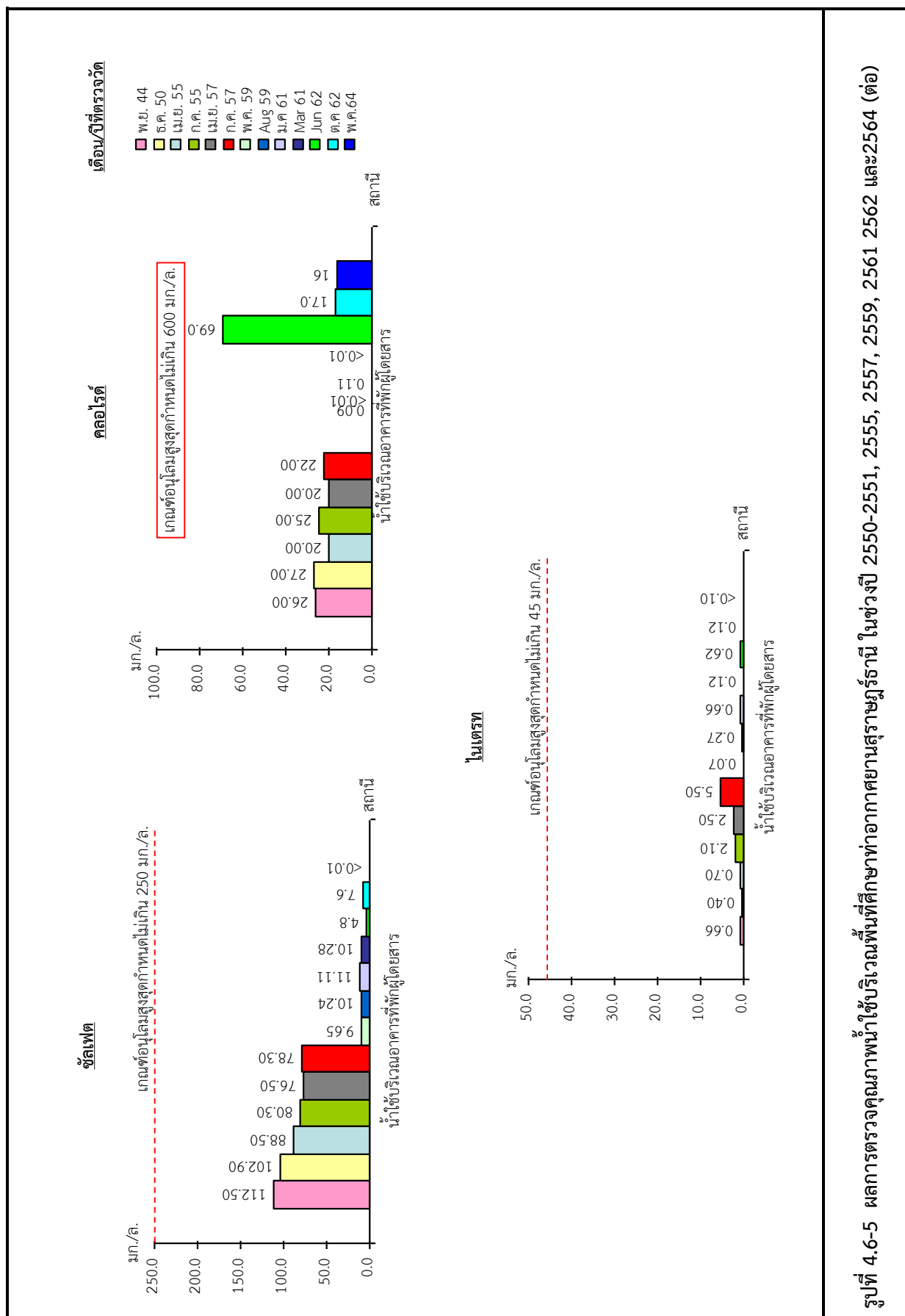
<sup>2/</sup>ดำเนินการตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

หมายเหตุ : \* ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการป้องกันด้านสาธารณสุขและการป้องกันสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ.2551

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า





## 1.7 การติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยการสำรวจความคิดเห็น

กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่รอบทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นผู้นำชุมชนและครัวเรือนที่อยู่ในชุมชนที่ได้กำหนดไว้ในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 4 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านหัวสวน ชุมชนบ้านหัวเกาะ ชุมชนบ้านยางงาม ชุมชนบ้านเกาะกลาง โดยทำการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามเป็นเครื่องมือประกอบการสัมภาษณ์ เพื่อให้ประชาชนบริเวณใกล้เคียงทำอาภาศยานได้ร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อห่วงกังวลหรือข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยเข้าทำการสำรวจความคิดเห็นในวันที่ 22 กันยายน 2564 ดังแสดงในรูปที่ 1.7-1 ถึง รูปที่ 1.7-2 มีผลการสำรวจความคิดเห็นต่อโครงการ ดังนี้

### 1) ผลการสำรวจความคิดเห็นผู้นำชุมชน

#### (1) ชุมชนบ้านหัวสวน

**ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์** จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านหัวสวน เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 14 ปี ปัจจุบันอายุ 50 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

**ข้อมูลชุมชน** ชุมชนบ้านหัวสวน มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ประชากรส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ เป็นคนในพื้นที่ นับถือศาสนาพุทธ ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด มีประชากร 1,200 คน 600 ครัวเรือน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (ทำสวนปาล์ม) รับจ้างทั่วไป ตามลำดับ มีอาชีพเสริมจากการค้าขาย ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ มีรายได้เพียงพอแต่ไม่เหลือเก็บออม เนื่องจากมีรายได้ที่ไม่แน่นอน ถึงอย่างไรก็ตาม ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้านและกลุ่มกองทุนสวัสดิการในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

**ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม** ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านและน้ำบาดาลในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุถังในการบริโภค ใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจาก อบต.หัวเตย มาจัดเก็บ 1 ครั้ง/สัปดาห์ ด้านการเจ็บป่วยพบว่า สมาชิกครัวเรือนส่วนใหญ่มีการเจ็บป่วยด้วยโรคไขมัน และเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลขุนพิณ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข ด้านสาธารณสุขโรค แต่พบปัญหาด้านสังคมจากปัญหาเสพติดระดับน้อย และด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดัง ปัญหาความสั่นสะเทือนจากยานพาหนะ และเสียงเครื่องบินทหารมาจากทำอาภาศยานในระดับปานกลาง

**ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน** พบว่า ชุมชนได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้านเสียงดังรบกวนจากทำอาภาศยานในระดับปานกลาง สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบันรู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์รู้สึกไม่แน่ใจ และเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่ารบกวนระดับมากในขณะที่บินขึ้น บินผ่านและร่อนลง ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบิน และมีความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยานเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น มีแหล่งงานทำเพิ่มขึ้นและคมนาคมสะดวกมากขึ้น

**ข้อเสนอแนะ :** ไม่มี

## (2) ชุมชนบ้านหัวเกาะ

**ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์** จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านหัวเกาะ เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 3 ปี ปัจจุบันอายุ 33 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ตอนปลาย/ปวช. และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

**ข้อมูลชุมชน** ชุมชนบ้านหัวเกาะ มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ประชากรส่วนใหญ่เป็นคน ในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติและช่วยเหลือกันเป็นครั้งคราว นับถือศาสนาพุทธ ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน เป็นโฉนด ในชุมชนมีประชากร 800 คน 220 ครัวเรือน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (สวนปาล์ม สวนยาง) ประกอบธุรกิจส่วนตัว ค้าขาย และเป็นพนักงานโรงงาน/บริษัท ตามลำดับ มีอาชีพเสริมโดยรับจ้างทั่วไป ในภาพรวม ประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ มีเพียงพอต่อการดำรงชีพแต่เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ทั้งนี้ ภายในชุมชนมี การจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

**ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม** ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุถังในการบริโภค ใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงท่อระบายน้ำสาธารณะ และบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจาก อบต.หัวเตย มาจัดเก็บ 1 ครั้ง/สัปดาห์ ด้านการเจ็บป่วย พบว่า สมาชิกครัวเรือนส่วนใหญ่มีการเจ็บป่วยด้วยโรคทางเดินหายใจ และเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลพุนพิน แต่ประสบปัญหาด้านการบริการเนื่องจากบุคลากรไม่มีเพียงพอ ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านสาธารณสุขโรค ด้านสังคม แต่พบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดังรบกวน ปัญหาความสั่นสะเทือนจากเสียงดังจากทำอาภาศยานในระดับมาก และปัญหาน้ำท่วมจากการระบายน้ำที่ยังต้องปรับปรุงระดับปานกลาง

**ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน** พบว่า ชุมชนได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดังรบกวน ปัญหาความสั่นสะเทือน จากทำอาภาศยาน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบันรู้สึกว่เสียงดังน้อยลง ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่ารบกวนระดับมากในขณะที่บินขึ้น บินผ่านและร่อนลง ในภาพรวมมีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินตกแต่ไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยเดิม ด้านการดำเนินงานในภาพรวมมีความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยานเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น มีแหล่งทำงานเพิ่มขึ้นและคมนาคมสะดวกมากขึ้น และไม่พอใจเนื่องจากประชาชนบางส่วนในชุมชนได้รับความเสียหายจากแรงลมใต้ปีกทำให้บ้านเรือนเสียหาย

**ข้อเสนอแนะ :** ขอให้ทำอาภาศยานเยียวยาบ้านเรือนของประชาชนที่ได้รับความเสียหายจากอาภาศยาน

## (3) ชุมชนบ้านยางงาม

**ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์** จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านยางงาม เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 7 ปี ปัจจุบันอายุ 51 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ตอนปลาย/ปวช. และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

**ข้อมูลชุมชน** ชุมชนบ้านยางงาม มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติและช่วยเหลือกันเป็นครั้งคราว นับถือศาสนาพุทธ ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ในชุมชนมีประชากร 1,430 คน 470 ครัวเรือน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (สวนปาล์ม สวนยาง) และค้าขาย มีอาชีพเสริมโดยรับจ้างทั่วไป ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ มีรายได้เพียงพอแต่ไม่เหลือเก็บออม เนื่องจากมีรายได้ที่ไม่แน่นอน ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน และกองทุนสวัสดิการในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

**ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม** ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุถังในการบริโภค ใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงท่อระบายน้ำสาธารณะ และบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจาก อบต.หนองไทร มาจัดเก็บ 3 ครั้ง/สัปดาห์ ด้านการเจ็บป่วย พบว่า สมาชิกครัวเรือนส่วนใหญ่มีการเจ็บป่วยด้วยโรคความดัน และเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลท่าโรงช้าง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านบริการสาธารณสุข ด้านสาธารณสุขโรค ด้านสังคม แต่พบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดังรบกวน ปัญหาความสั่นสะเทือนจากเสียงดังจากการสัญจรของยานพาหนะ และทำอาภาศยานในระดับน้อย

**ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน** พบว่าชุมชนได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดังรบกวน ปัญหาความสั่นสะเทือน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบันรู้สึกว่เสียงดังน้อยลง ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่ารบกวนระดับน้อยในขณะที่บินขึ้น บินผ่านและร่อนลง ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยเดิม ด้านการดำเนินงานมีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น มีแหล่งทำงานเพิ่มขึ้น เศรษฐกิจดีขึ้น และคมนาคมสะดวกมากขึ้น

**ข้อเสนอแนะ :** ไม่มี

#### (4) ชุมชนบ้านเกาะกลาง

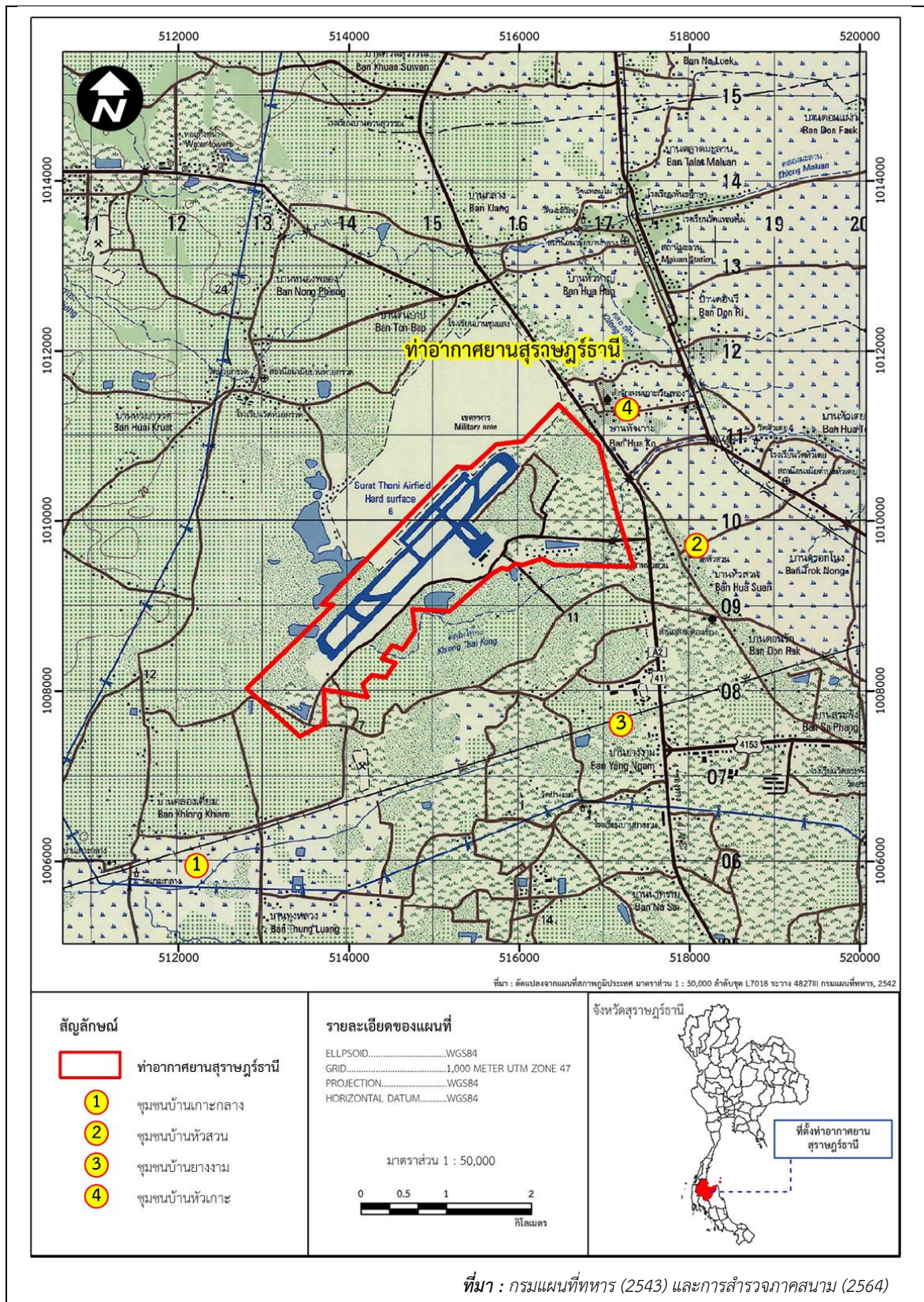
**ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์** จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านเกาะกลางเป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 6 ปี ปัจจุบันอายุ 51 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับปริญญาตรีและเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

**ข้อมูลชุมชน** ชุมชนบ้านเกาะกลาง มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติและช่วยเหลือกันเป็นครั้งคราว นับถือศาสนาพุทธ ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด น.ส.3 ในชุมชนมีประชากร 650 คน 168 ครัวเรือน ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (สวนปาล์ม สวนยาง) และค้าขาย มีอาชีพเสริมโดยรับจ้างทั่วไป ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ มีรายได้เพียงพอแต่ไม่เหลือเก็บออม เนื่องจากมีรายได้ที่ไม่แน่นอน ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์ กลุ่มกองทุนหมู่บ้าน กองทุนสวัสดิการชุมชน และมูลนิธิชินบัญชรในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ



**ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม** ระบุว่า คริวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุถังในการบริโภค ใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของคริวเรือนปล่อยลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ด้านการจัดขยะในชุมชนทำการกำจัดโดยการขุดหลุมฝังและเผา ด้านการเจ็บป่วย พบว่า สมาชิกคริวเรือนส่วนใหญ่เลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลพุนพิน ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านบริการสาธารณสุขด้านสาธารณสุขโรค ด้านสังคม แต่พบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดังรบกวน ปัญหาความสั่นสะเทือนจากเสียงดังจากการสัญจรของยานพาหนะ และทำอาภาศยานในระดับน้อย ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วมจากการก่อสร้างของกรมชลประทาน

**ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน** พบว่าชุมชนได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดังรบกวน ปัญหาความสั่นสะเทือน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบันรู้สึกว่าจะไม่เปลี่ยนแปลง ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์รู้สึกว่ารบกวนระดับปานกลางในขณะที่บินขึ้น บินผ่านและร่อนลง และเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่ารบกวนระดับมากในขณะที่บินขึ้น บินผ่านและร่อนลง ในภาพรวมมีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินตก แต่ไม่มีแนวโน้มต้องการเปลี่ยนที่อยู่อาศัยเดิม ด้านการดำเนินงานมีความพึงพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น มีแหล่งทำงานเพิ่มขึ้น เศรษฐกิจดีขึ้น และราคาที่ดินสูงขึ้น



รูปที่ 1.7-1 ตำแหน่งชุมชนที่ทำการสำรวจแบบสอบถาม





ชุมชนบ้านหัวสวน



ชุมชนบ้านหัวเกาะ



ชุมชนบ้านยางงาม



ชุมชนบ้านเกาะกลาง

รูปที่ 1.7.2 ประมวลภาพการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการ  
บริเวณท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี วันที่ 22 กันยายน 2564

## 2) ผลการสำรวจความคิดเห็นครัวเรือน

จากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 30 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

### (1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 63.3 เป็นเพศหญิง และร้อยละ 36.7 เพศชาย อายุเฉลี่ย 43.8 ปี ทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ (ร้อยละ 100.0) ซึ่งร้อยละ 66.7 มีสถานภาพในครัวเรือนเป็นหัวหน้าครัวเรือน และร้อยละ 33.3 เป็นคู่สมรส ด้านการศึกษา ร้อยละ 30.0 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 26.7 ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 20.0 ระดับปริญญาตรี ด้านการประกอบอาชีพ ร้อยละ 50.0 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 20.0 ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 10 รับจ้างทั่วไป ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด (ร้อยละ 96.7) มีเพียงร้อยละ 3.3 ไม่สะดวกให้ข้อมูล รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-1

### (2) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการสำรวจ พบว่า ในครัวเรือนมีสมาชิกเฉลี่ย 5 คน/ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 50.0 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 23.3 ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 10 รับจ้างทั่วไป ในภาพรวมครัวเรือนทั้งหมดไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ และไม่ประกอบอาชีพเสริม

ด้านรายได้และรายจ่ายของครัวเรือน ส่วนมากมีรายได้และรายจ่ายอยู่ที่ 20,001 – 30,000 บาท/เดือน (ร้อยละ 56.7 ในสัดส่วนที่เท่ากัน) ซึ่งรายได้ดังกล่าวเป็นรายได้ไม่ที่แน่นอน ร้อยละ 60.0 ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่า ครัวเรือนมีรายได้เพียงพอต่อการครองชีพ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-2

### (3) ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปา (ร้อยละ 96.7) มีเพียงร้อยละ 3.3 ใช้น้ำบาดาลในการอุปโภค ซึ่งร้อยละ 3.3 มีปัญหาน้ำไม่ค่อยไหล ด้านน้ำบริโภค ส่วนใหญ่ซื้อน้ำดื่มจากตู้น้ำดื่ม/ถังบรรจุในการบริโภค (ร้อยละ 96.7) มีเพียงร้อยละ 3.3 ใช้น้ำบ่อตื้นในการบริโภค และทั้งหมดไม่มีปัญหาด้านน้ำบริโภค ด้านการใช้ไฟฟ้าทั้งหมดไม่มีปัญหาใดๆ ด้านการระบายน้ำเสียของครัวเรือนส่วนใหญ่ปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน (ร้อยละ 93.3) ด้านการกำจัดขยะมีรถจากหน่วยงานเข้ามาจัดเก็บ เฉลี่ย 2 ครั้ง/สัปดาห์ (ร้อยละ 73.3) และกำจัดโดยการเผา (ร้อยละ 26.7) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสาธารณสุข พบว่า ในรอบปีที่ผ่านมาไม่มีสมาชิกในครัวเรือน ร้อยละ 66.7 ไม่มีปัญหาด้านการเจ็บป่วย ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 33.3 เคยเจ็บป่วยด้วย โรคผิวหนังและโรคภูมิแพ้ โรคชรา โรคไข้หวัด เป็นต้น ด้านการใช้บริการสถานพยาบาลของครัวเรือนส่วนใหญ่ ร้อยละ 90.9 ใช้บริการที่โรงพยาบาลของรัฐ รองลงมา ร้อยละ 6.1 ซื้อยากินเอง และร้อยละ 3.0 ใช้บริการที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ในภาพรวมผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) รู้สึกว่าการให้บริการด้านสาธารณสุขเพียงพอต่อความต้องการ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสังคม พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ไม่พบปัญหาด้านสังคม (ร้อยละ 96.7) มีเพียง ร้อยละ 3.3 ที่พบปัญหาสังคมจากยาเสพติด และการลักขโมย รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ไม่ประสบปัญหา ด้านกลิ่นเหม็น ด้านเขม่าควัน ด้านน้ำเสีย ด้านขยะ ด้านการระบายน้ำ/น้ำท่วม และด้านการจราจรติดขัด แต่พบปัญหาด้านเสียงดังรบกวนมากที่สุด (ร้อยละ 70.0) ซึ่งสาเหตุเกิดจากการสัญจรของยานพาหนะ (ร้อยละ 81.0) และจากทำอาภาศยาน (ร้อยละ 19.0)

รองลงมาด้านฝุ่นละออง ด้านความสั่นสะเทือน (ร้อยละ 46.7 ในสัดส่วนที่เท่ากัน) ซึ่งสาเหตุเกิดจากการสัญจรของยานพาหนะ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-4

● ข้อมูลผลกระทบและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอากาศยาน

จากการสำรวจความคิดเห็นด้านการดำเนินงานของทำอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชนหรือไม่ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 90.0 ระบุว่า การดำเนินงานของทำอากาศยานมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน เนื่องจากทำให้มีรายได้มากขึ้น เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้นและมีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น

สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 90.0 รู้สึกว่าเสียงดังน้อยลง ร้อยละ 6.7 รู้สึกว่าเสียงดังมากขึ้น และร้อยละ 3.3 รู้สึกว่าไม่เปลี่ยนแปลง

ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 73.3 รู้สึกว่าไม่รบกวน ร้อยละ 20.0 รู้สึกว่ามีเสียงรบกวน โดยรบกวนขณะบินขึ้นและบินลงมากที่สุด (ร้อยละ 35.3 ในสัดส่วนที่เท่ากัน) ส่วนที่เหลือร้อยละ 6.7 รู้สึกไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน

ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 60.0 รู้สึกว่ามีเสียงรบกวน โดยรบกวนขณะบินขึ้น บินผ่านและบินลง ร้อยละ 36.7 รู้สึกว่าไม่รบกวน และร้อยละ 3.3 รู้สึกไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน

ด้านข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบิน (ร้อยละ 96.7) มีเพียง ร้อยละ 3.3 ที่มีความวิตกกังวลว่าเครื่องบินตกบริเวณใกล้เคียงที่อยู่อาศัย แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีแนวโน้มย้ายที่อยู่อาศัยเนื่องจากมีทำอากาศยานอยู่ใกล้ที่พักอาศัย

จากการสอบถามถึงความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอากาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ทำอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 18.9 ไม่พอใจเนื่องจากทำอากาศยานมีเสียงรบกวน และส่วนที่เหลือร้อยละ 81.1 มีความพึงพอใจเนื่องจากทำให้คมนาคมสะดวก (ร้อยละ 30.2) สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น (ร้อยละ 19.8) เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 17.7) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-5

● ข้อเสนอแนะ

ไม่มี

ตารางที่ 1.7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

รายการ		ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		30	
ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปผู้ให้สัมภาษณ์			
1.1 เพศ			
(1)	ชาย	11	36.7
(2)	หญิง	19	63.3
	รวม	30	100.0
1.2 อายุเฉลี่ย (ปี)		43.8	
1.3 การนับถือศาสนา			
(1)	พุทธ	30	100.0
(2)	คริสต์	0	0.0
(3)	อิสลาม	0	0.0
	รวม	30	100.0
1.4 สถานภาพในครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์			
(1)	หัวหน้าครัวเรือน	20	66.7
(2)	คู่สมรส	10	33.3
(3)	อื่นๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	30	100.0
1.5 ระดับการศึกษา			
(1)	ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ	0	0.0
(2)	ประถมศึกษา	4	13.3
(3)	มัธยมศึกษาตอนต้น	9	30.0
(4)	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	8	26.7
(5)	อนุปริญญา/ปวส.	3	10.0
(6)	ปริญญาตรี	6	20.0
(7)	ปริญญาโท	0	0.0
(8)	ปริญญาเอก	0	0.0
(9)	อื่น ๆ	0	0.0
	รวม	30	100.0
1.6 อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์			
(1)	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	1	3.3
(2)	พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	2	6.7
(3)	พนักงานโรงงานอุตสาหกรรม	0	0.0
(4)	รับจ้างทั่วไป (ระบุ)	3	10.0
(5)	เกษตรกรรม (ระบุ)	15	50.0
(6)	ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์ (ระบุ)	0	0.0

ตารางที่ 1.7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

รายการ		ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	
		จำนวน	ร้อยละ
(7)	ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ)	0	0.0
(8)	ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)	6	20.0
(9)	อื่นๆ (แม่บ้าน)	2	6.7
(10)	ไม่แสดงความคิดเห็น	1	3.3
	<b>รวม</b>	<b>30</b>	<b>100.0</b>
	<b>กรณี รับจ้างทั่วไป (ระบุ)</b>		
1)	รับจ้างก่อสร้าง	2	66.7
2)	ไม่ระบุ	1	33.3
	<b>รวม</b>	<b>3</b>	<b>100.0</b>
	<b>กรณี ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (ระบุ)</b>		
1)	สวนยาง	9	60.0
2)	สวนปาล์ม	3	20.0
3)	สวนยางและสวนปาล์ม	3	20.0
	<b>รวม</b>	<b>15</b>	<b>100.0</b>
	<b>กรณี ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)</b>		
1)	ร้านขายของชำ	4	66.7
2)	ร้านอาหารตามสั่ง	1	16.7
3)	ร้านขายกล้วยทอด	1	16.7
	<b>รวม</b>	<b>6</b>	<b>100.0</b>
	<b>กรณี ประกอบอาชีพอื่นๆ (ระบุ)</b>		
1)	แม่บ้าน	2	100.0
	<b>รวม</b>	<b>2</b>	<b>100.0</b>
<b>1.7</b>	<b>ภูมิลำเนา</b>		
1)	อยู่ที่นี่มาแต่เกิด	29	96.7
2)	ย้ายมาจากที่อื่น	0	0.0
3)	ไม่แสดงความคิดเห็น	1	3.3
	<b>รวม</b>	<b>30</b>	<b>100.0</b>

ตารางที่ 1.7-2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

รายการ	ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	30	
ส่วนที่ 2 : ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม		
2.1 สมาชิกในครัวเรือน มีจำนวน.... คน (รวมผู้ให้สัมภาษณ์)	4.2	
2.2 อาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์		
(1) ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2	6.7
(2) พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	2	6.7
(3) พนักงานโรงงานอุตสาหกรรม	0	0.0
(4) รับจ้างทั่วไป (ระบุ)	3	10.0
(5) เกษตรกรรม (ระบุ)	15	50.0
(6) ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์ (ระบุ)	0	0.0
(7) ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ)	0	0.0
(8) ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)	7	23.3
(9) ไม่แสดงความคิดเห็น	1	3.3
รวม	30	100.0
กรณี รับจ้างทั่วไป (ระบุ)		
1) รับจ้างก่อสร้าง	2	66.7
2) ไม่ระบุ	1	33.3
รวม	3	100.0
กรณี ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (ระบุ)		
1) สวนยาง	9	60.0
2) สวนปาล์ม	3	20.0
3) สวนยางและสวนปาล์ม	3	20.0
รวม	15	100.0
กรณี ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)		
1) ร้านขายของชำ	4	57.1
2) ร้านอาหารตามสั่ง	2	28.6
3) ร้านขายกล้วยทอด	1	14.3
รวม	7	100.0
2.3 ท่านมีปัญหาในการประกอบอาชีพในครัวเรือน หรือไม่		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
ปัจจุบันครัวเรือนของท่านมีอาชีพรอง/อาชีพเสริมหรือไม่ (ทำเพื่อเสริมรายได้)		
2.4 อาชีพหลัก ใช้เวลาน้อยกว่า)		
(1) ไม่มี	30	100.0



ตารางที่ 1.7-2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

รายการ		ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	
		จำนวน	ร้อยละ
(2) มี (ระบุ)		0	0.0
รวม		30	100.0
2.5 รายได้ของครัวเรือน (บาท/เดือน)			
(1) น้อยกว่า 10,000		1	3.3
(2) 10,001 – 20,000		11	36.7
(3) 20,001 – 30,000		17	56.7
(4) 30,001 – 40,000		0	0.0
(5) 40,001 – 50,000		0	0.0
(6) มากกว่า 50,001		0	0.0
(7) ไม่แสดงความคิดเห็น		1	3.3
รวม		30	100.0
2.6 รายจ่ายของครัวเรือน (บาท/เดือน)			
(1) น้อยกว่า 10,000		0	0.0
(2) 10,001 – 20,000		12	40.0
(3) 20,001 – 30,000		17	56.7
(4) 30,001 – 40,000		0	0.0
(5) 40,001 – 50,000		0	0.0
(6) มากกว่า 50,001		0	0.0
(7) ไม่แสดงความคิดเห็น		1	3.3
รวม		30	100.0
2.7 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน			
(1) เป็นรายได้ที่แน่นอน		12	40.0
(2) เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน		18	60.0
รวม		30	100.0
2.8 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอแก่การครองชีพ/ค่าใช้จ่ายหรือไม่			
(1) เพียงพอ		30	100.0
(2) ไม่เพียงพอ แก้ไขปัญหาโดย (ระบุ)		0	0.0
รวม		30	100.0

ตารางที่ 1.7.3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

รายการ	ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	
	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)	30	
ส่วนที่ 3 : ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม		
3.1 แหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้)		
(1) น้ำประปา จาก (ระบุ)	29	96.7
(2) น้ำบาดาล	1	3.3
(3) น้ำฝน	0	0.0
(4) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
น้ำประปา จาก		
1) เทศบาล	1	3.4
2) หมู่บ้าน	26	89.7
3) บ่อตื้น	2	6.9
รวม	29	100.0
3.2 ท่านมีปัญหาเกี่ยวกับน้ำอุปโภค (น้ำใช้) หรือไม่		
(1) ไม่มี	29	96.7
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	1	3.3
รวม	30	100.0
ปัญหา เรื่อง		
1) น้ำไม่ค่อยไหล	1	100.0
รวม	1	100.0
3.3 แหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม)		
(1) ชื้อน้ำจากตู้ น้ำดื่ม/บรรจุถัง	29	96.7
(2) น้ำจากเครื่องกรอง	0	0.0
(3) น้ำฝน	0	0.0
(4) อื่น ๆ (ระบุ)	1	3.3
รวม	30	100.0
กรณี อื่นๆ (ระบุ)		
1) บ่อตื้น	1	100.0
รวม	1	100.0
3.4 ท่านมีปัญหาเกี่ยวกับน้ำบริโภค (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร) หรือไม่		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
3.5 ในชุมชนของท่านมีปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าหรือไม่		
(1) ไม่มี	30	100.0

ตารางที่ 1.7.3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	
	จำนวน	ร้อยละ
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
<b>3.6 คริวเรือนของท่านมีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสียอย่างไร</b>		
(1) ปล่อยลงท่อปล่อยน้ำสาธารณะโดยตรง	2	6.7
(2) ปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน	28	93.3
(3) ปล่อยลงแม่น้ำ/คลอง/หนองน้ำ	0	0.0
(4) ปล่อยลงบ่อพักน้ำที่ทำขึ้นเอง	0	0.0
(5) ผ่านการกรองเศษขยะก่อนกำจัด	0	0.0
(6) ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยสู่สาธารณะ	0	0.0
(7) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
<b>3.7 ท่านมีปัญหาในด้านการจัดการและการระบายน้ำเสีย หรือไม่</b>		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
<b>3.8 คริวเรือนของท่านมีการกำจัดขยะ อย่างไร</b>		
(1) มีขยะของ อบต./เทศบาล...	22	73.3
(2) ขุดหลุมฝัง	0	0.0
(3) เผา	8	26.7
(4) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
ความถี่ในการเก็บ (ครั้ง/สัปดาห์)	2.0	
รขยะของ อบต./เทศบาล...		
(1) องค์การบริหารส่วนตำบลหนองไทร	9	40.9
(2) องค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตย	13	59.1
รวม	22	100.0
<b>3.9 ท่านมีปัญหาในด้านการกำจัดขยะ หรือไม่</b>		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
<b>3.1</b>		
<b>0 ในรอบปีที่ผ่านมามีคนในคริวเรือน มีการเจ็บป่วย หรือไม่</b>		
(1) ไม่เจ็บป่วย	20	66.7
(2) เจ็บป่วย ด้วยโรค	10	33.3
รวม	30	100.0
เจ็บป่วย ด้วยโรค (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		

**ตารางที่ 1.7.3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)**

รายการ		ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	
		จำนวน	ร้อยละ
1)	โรคระบบทางเดินหายใจ เช่น หอบ หืด	1	5.3
2)	โรคปอด	0	0.0
3)	โรคเกี่ยวกับหู ตา ฟัน	0	0.0
4)	โรคผิวหนังและโรคภูมิแพ้	4	21.1
5)	โรคเกี่ยวกับหัวใจและทางเดินโลหิต	0	0.0
6)	โรคเกี่ยวกับระบบทางเดินอาหาร	1	5.3
7)	โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ (ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ)	2	10.5
8)	โรคชรา	3	15.8
9)	โรคจากการทำงาน/ประกอบอาชีพ	0	0.0
10)	ไข้หวัด	2	10.5
11)	อื่นๆ (ระบุ)	6	31.6
รวม		19	100.0
อื่นๆ (ระบุ)			
-	อุบัติเหตุ	2	33.3
-	โรคเบาหวาน	1	16.7
-	โรคความดัน	1	16.7
-	ไขมัน	1	16.7
-	โรคเบาหวานและไขมัน	1	16.7
รวม		6	100.0
<b>3.1 เมื่อเจ็บป่วยสมาชิกในชุมชน/หน่วยงานส่วนใหญ่เข้ารับการรักษาหรือใช้</b>			
<b>1 บริการสถานพยาบาลที่ได้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>			
(1)	โรงพยาบาลของรัฐ (ระบุ)	30	90.9
(2)	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (ระบุ)	1	3.0
(3)	คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (ระบุ)	0	0.0
(4)	ปล่อยให้หายเอง	0	0.0
(5)	ซื้อยามารักษาเอง	2	6.1
รวม		33	100.0
โรงพยาบาลของรัฐ (ระบุ)			
1)	โรงพยาบาลท่าเรือช้าง	15	50.0
2)	โรงพยาบาลพนพิณ	13	43.3
3)	โรงพยาบาลสุราษฎร์ธานี	2	6.7
รวม		30	100.0
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (ระบุ)			
1)	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหัวเตย	1	100.0
รวม		1	100.0

ตารางที่ 1.7.3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	
	จำนวน	ร้อยละ
ท่านคิดว่าการให้บริการสาธารณสุข/สถานพยาบาลในปัจจุบันเพียงพอหรือไม่		
3.2		
(1) เพียงพอ	30	100.0
(2) ไม่เพียงพอ เนื่องจาก	0	0.0
รวม	30	100.0
3.1		
3 ท่านเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคม หรือไม่		
(1) ไม่มีปัญหาด้านสังคม	29	96.7
(2) มีปัญหา	1	3.3
รวม	30	100.0
กรณีมีปัญหาได้แก่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1) ปัญหาเสพติด	1	50.0
(2) ปัญหาอาชญากรรม	0	0.0
(3) ปัญหาการลักขโมย	1	50.0
(4) ปัญหาการพนัน	0	0.0
(5) ปัญหาการมั่วสุมของวัยรุ่น	0	0.0
(6) ปัญหาการอพยพจากแรงงานต่างถิ่น	0	0.0
(7) ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	0	0.0
(8) ปัญหาชุมชนแออัด	0	0.0
(9) ปัญหาขัดแย้งของคนในชุมชน	0	0.0
(10) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	2	100.0

ตารางที่ 1.7-4 ข้อมูลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี

ผลกระทบ/ปัญหา	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)			สาเหตุ (ร้อยละ)		
			น้อย	ปานกลาง	มาก	การสัญจรของ ยานพาหนะ	ทำอาภาศยานฯ	แหล่งที่อยู่อาศัย/ ชุมชน
1. ฝุ่นละออง	53.3 (16 ราย)	46.7 (14 ราย)	28.6 (4 ราย)	57.1 (8 ราย)	14.3 (2 ราย)	100.0 (14 ราย)	0.0	0.0
2. เสียงดังรบกวน	30.0 (9 ราย)	70.0 (21 ราย)	23.0 (3 ราย)	38.1 (8 ราย)	47.6 (10 ราย)	81.0 (17 ราย)	19.0 (4 ราย)	0.0
3. ความสั่นสะเทือน	53.3 (16 ราย)	46.7 (14 ราย)	21.4 (3 ราย)	42.9 (6 ราย)	35.7 (5 ราย)	100.0 (14 ราย)	0.0	0.0
4. กลิ่นเหม็น	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5. เขม่าควัน	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6. น้ำเสีย	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7. ขยะ	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8. การระบายน้ำ/น้ำท่วม	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9. การจราจรติดขัด	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2564)

ตารางที่ 1.7-5 ข้อมูลด้านผลกระทบที่ได้รับในปัจจุบันจากทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

รายการ		ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		30	
ส่วนที่ 4 : ข้อมูลด้านผลกระทบและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน			
การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมามีจนถึงปัจจุบันส่งผลต่อสภาพ			
4.1	เศรษฐกิจในชุมชนหรือไม่		
(1)	ไม่มี	3	10.0
(2)	มี	27	90.0
	รวม	30	100.0
กรณีตอบว่า “มี” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)			
(1)	มีรายได้มากขึ้น	18	35.3
(2)	เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	14	27.5
(3)	มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น	11	21.6
(4)	มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	8	15.7
	รวม	51	100.0
4.2	ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบันเป็นอย่างไร		
(1)	เสียงดังมากขึ้น	2	6.7
(2)	เสียงดังน้อยลง	27	90.0
(3)	ไม่เปลี่ยนแปลง	1	3.3
(4)	อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	30	100.0
ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวน			
4.3	ท่านมากน้อยเพียงใด		
4.3.1	เครื่องบินพาณิชย์		
(1)	ไม่ได้รบกวน	22	73.3
(2)	ไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน	2	6.7
(3)	รู้สึกว่ารบกวน	6	20.0
	รวม	30	100.0
กรณีตอบว่า “รบกวน” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)			
1)	ขณะบินขึ้น	6	35.3
2)	ขณะบินผ่าน	5	29.4
3)	ขณะบินลง	6	35.3
	รวม	17	100.0
◆	ระดับความรบกวน ขณะบินขึ้น		
	- น้อย	1	16.7
	- ปานกลาง	4	66.7

ตารางที่ 1.7-5 ข้อมูลด้านผลกระทบที่ได้รับในปัจจุบันจากทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

รายการ		ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	
		จำนวน	ร้อยละ
	- มาก	1	16.7
	- มากที่สุด	0	0.0
	รวม	6	100.0
◆	ระดับความรบกวน ขณะบินผ่าน		
	- น้อย	0	0.0
	- ปานกลาง	2	40.0
	- มาก	3	60.0
	- มากที่สุด	0	0.0
	รวม	5	100.0
◆	ระดับความรบกวน ขณะบินลง		
	- น้อย	1	16.7
	- ปานกลาง	3	50.0
	- มาก	2	33.3
	- มากที่สุด	0	0.0
	รวม	6	100.0
4.3.2 เครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น			
(1)	ไม่ได้รบกวน	11	36.7
(2)	ไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน	1	3.3
(3)	รู้สึกว่ารบกวน	18	60.0
	รวม	30	100.0
กรณีตอบว่า “รบกวน” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)			
1)	ขณะบินขึ้น	18	33.3
2)	ขณะบินผ่าน	18	33.3
3)	ขณะบินลง	18	33.3
	รวม	54	100.0
◆	ระดับความรบกวน ขณะบินขึ้น		
	- น้อย	0	0.0
	- ปานกลาง	5	27.8
	- มาก	7	38.9
	- มากที่สุด	6	33.3
	รวม	18	100.0
◆	ระดับความรบกวน ขณะบินผ่าน		
	- น้อย	0	0.0
	- ปานกลาง	6	33.3



ตารางที่ 1.7-5 ข้อมูลด้านผลกระทบที่ได้รับในปัจจุบันจากทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

รายการ	ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี	
	จำนวน	ร้อยละ
- มาก	6	33.3
- มากที่สุด	6	33.3
รวม	18	100.0
◆ ระดับความรบกวน ขณะบินลง		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	6	33.3
- มาก	6	33.3
- มากที่สุด	6	33.3
รวม	18	100.0
4.4 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกหวังกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่		
(1) ไม่วิตกกังวล	29	96.7
(2) มีความวิตกกังวล เรื่อง (ระบุ)	1	3.3
รวม	30	100.0
กรณีตอบ มีความวิตกกังวล (ระบุ)		
1) กลัวเครื่องบินตก	1	100.0
รวม	1	100.0
4.5 ปัจจุบันท่านมีแนวโน้ม หรือต้องการเปลี่ยนที่อยู่เนื่องจากมีทำอากาศยานอยู่ใกล้ที่พักอาศัยหรือไม่		
(1) ไม่มีแนวโน้ม/ไม่ต้องการย้ายที่อยู่	30	100.0
(2) มีแนวโน้ม/ต้องการย้ายที่อยู่ เนื่องจาก	0	0.0
(3) ไม่สะดวกให้ข้อมูล	0	0.0
รวม	30	100.0
4.6 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของทำอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่หรือไม่		
(1) พอใจ เนื่องจาก	30	81.1
(2) ไม่พอใจ เนื่องจาก	7	18.9
รวม	37	100.0
กรณีตอบว่า “พอใจ เนื่องจาก” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1) สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	19	19.8
2) เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	17	17.7
3) มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	13	13.5
4) ราคาที่ดินสูงขึ้น	8	8.3
5) เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	10	10.4
6) คมนาคมสะดวก	29	30.2
7) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	96	100.0

ตารางที่ 1.7-5 ข้อมูลด้านผลกระทบที่ได้รับในปัจจุบันจากทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานสุราษฎร์ธานี	
	จำนวน	ร้อยละ
กรณีตอบว่า “ไม่พอใจ เนื่องจาก” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1) ผลผลิตทางการเกษตรกรรมลดลง	0	0.0
2) อาชญากรรมเพิ่มขึ้น	0	0.0
3) อุบัติเหตุจากการคมนาคม (ทางบก)	0	0.0
4) เสียงดังรบกวน	7	100.0
5) การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น	0	0.0
6) แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	0	0.0
7) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม	7	100.0

## 1.8 แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง

### 1) การทำนายค่าระดับเสียง (NEF)

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

ในการประเมินผลกระทบด้านเสียง ที่ปรึกษาจะนำเสนอในรูปแบบของการทำนายค่าระดับเสียง (NEF) จากโครงการทำอากาศยานซึ่งปกติมักจะแสดงเป็นเส้นแสดงระดับเสียง (Noise Contour) การคำนวณว่าในพื้นที่โดยรอบโครงการสนามบินได้รับเสียงรบกวนหรือไม่ คำนวณได้จากสมการ

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

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

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

โดย  $I$  = จำนวนเครื่องบินแต่ละประเภท  
 $J$  = จำนวนเส้นทางการบินทั้งหมด

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

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

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

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

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

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

เหตุผลของการเลือกใช้ค่า NEF ประกอบในการศึกษา มีดังนี้

- มีการกำหนดระดับของผลกระทบ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบไว้ในพื้นที่ที่อยู่ในเส้นระดับเสียง NEF ในแต่ละช่วงไว้ค่อนข้างชัดเจน สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของโครงการได้
- การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากสนามบิน โดยใช้ค่า NEF ประกอบในการพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบนั้น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ให้การยอมรับมาเป็นเวลานาน โดยสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้จัดทำหนังสือคู่มือการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียง ซึ่งในเรื่องของการทำนายระดับเสียงจากโครงการสนามบินได้ระบุการเลือกใช้ค่า NEF ในการประกอบการพิจารณาระดับของผลกระทบ และการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบไว้อย่างชัดเจน และแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการด้านคมนาคม (อุษณีย์ ศิวาวุธ, 2549)
- คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ใช้ค่า NEF เป็นหลัก ในการพิจารณาระดับของผลกระทบและพิจารณากำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบมาโดยต่อเนื่อง ส่วนค่า Ldn, Leq หรือค่าพารามิเตอร์อื่น ๆ นั้น ในเรื่องของการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของบริเวณหรือพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบยังไม่มีกำหนดหรือระบุวิธีการแนวทางที่ชัดเจน จึงยังไม่ได้นำมาใช้กันมากนัก โดยได้นำมาใช้พิจารณาประกอบในการศึกษาเพียงบางครั้งเท่านั้น

## 2) เครื่องมือในการการจัดทำแผนที่เส้นเสียง

ในการประเมินผลกระทบด้านเสียงและการจัดทำแผนที่เส้นเสียง ที่ปรึกษาพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง การศึกษาจึงเลือกใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์มาเป็นเครื่องมือในการประเมินระดับของผลกระทบด้านเสียง ที่ปรึกษาใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์คาดการณ์ระดับเสียงจากอากาศยาน Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d) แบบจำลอง AEDT 2d เป็นแบบจำลองที่พัฒนามาจาก Integrated Noise Model (INM) เป็นแบบจำลองที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ

สิ่งแวดล้อมยอมรับ โดยข้อมูลนำเข้าแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Aviation Environmental Design Tool) ประกอบด้วย

- ลักษณะทางกายภาพของสนามบิน ได้แก่ พิกัดที่ตั้งของทำอากาศยาน
- ข้อมูลอุตุนิยมวิทยา เช่น อุณหภูมิ ความเร็วลม และความดันบรรยากาศ
- เส้นทางการบิน
- เที่ยวบินเฉลี่ย เป็นจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยใน 1 วัน จากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการบินในรอบ 1 ปี
- ชนิดของเครื่องบิน

### 3) ผลการศึกษาผลกระทบด้านเสียง

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d) แบบจำลอง AEDT 2d เป็นแบบจำลองที่พัฒนามาจาก Integrated Noise Model (INM) มีรายละเอียดการศึกษา ดังนี้

- แหล่งกำเนิดเสียง

จากการทบทวนสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม พ.ศ. 2564 และเพื่อให้สอดคล้องกับกำหนดการส่งรายงานของกรมทำอากาศยาน ที่ปรึกษาจะใช้สถิติเที่ยวบินย้อนหลังปี 2563 (ช่วงเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม 2563) เป็นตัวแทนสถิติเที่ยวบินสูงสุดของเดือนพฤศจิกายนและเดือนธันวาคม 2564 มาร่วมพิจารณาจำนวนเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินในรอบ 6 เดือน ของทำอากาศยาน สรุปดังแสดงในตารางที่ 1.8-1

ตารางที่ 1.8-1 จำนวนเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

ขนาดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินรวมขาเข้า-ขาออก (เที่ยว/วัน)
สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินสูงสุดระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 <sup>1/ 2/</sup>	
A320	6
B737-900ER	2
DH-8D-Q400	2
<b>รวม</b>	<b>10</b>

หมายเหตุ <sup>1/</sup> เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันที่มีเที่ยวบินสูงสุดได้แก่ วันที่ 1 มกราคม 2564

<sup>2/</sup> ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

ที่มา : กรมทำอากาศยาน (2564)

- ทิศทางการขึ้น-ลงของอากาศยาน

ทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบินตลอดทั้งปี โดยมีสัดส่วนการบินขึ้น-ลง ทางวิ่งหมายเลข 04 และทางวิ่งหมายเลข 22 จำนวนเที่ยวบิน เป็นดังนี้

- ทางวิ่งหมายเลข 04 มีสัดส่วนการขึ้น-ลง ร้อยละ 5
- ทางวิ่งหมายเลข 22 มีสัดส่วนการขึ้น-ลง ร้อยละ 95

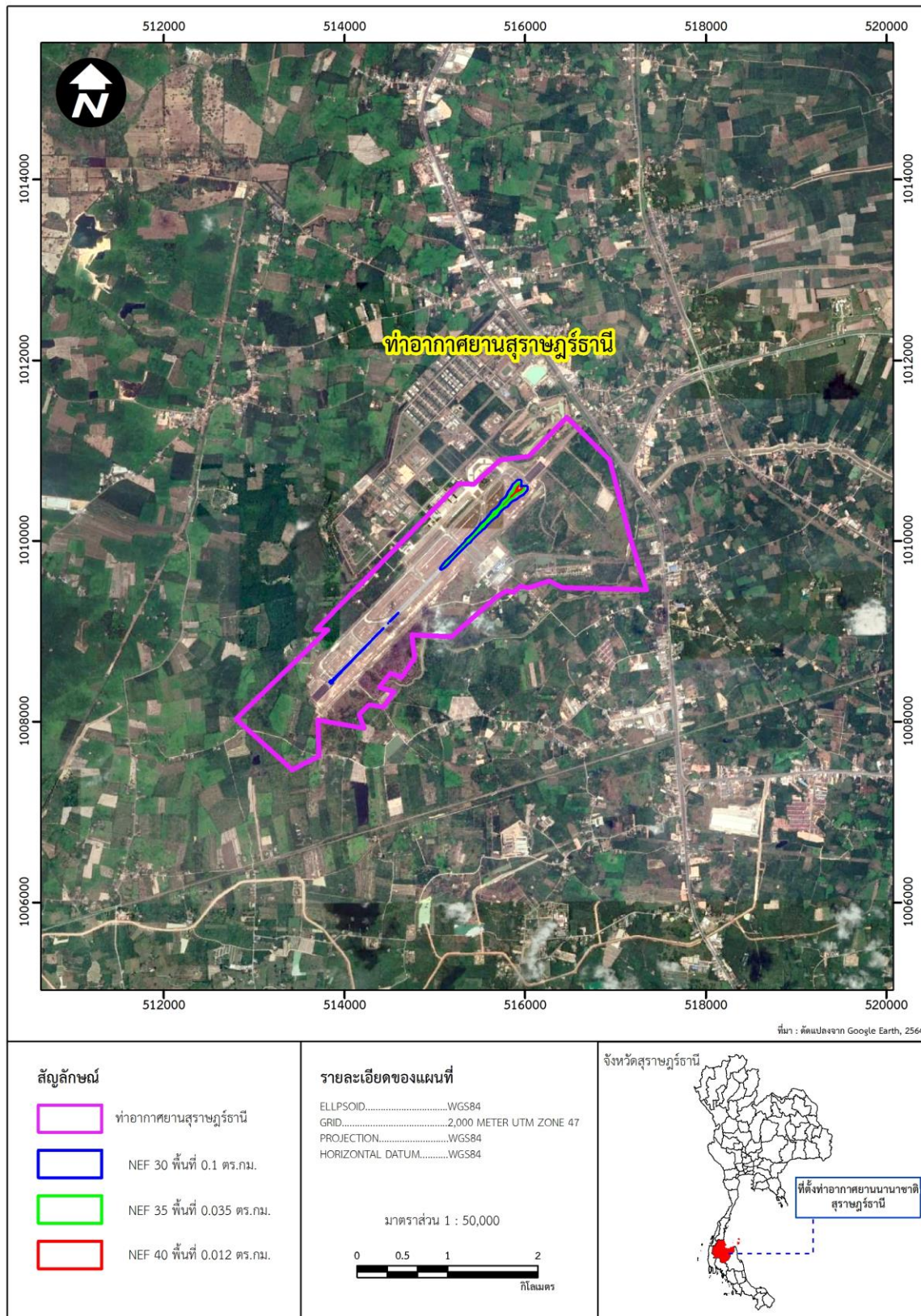
- พื้นที่รับผลกระทบ

พื้นที่รับผลกระทบเป็นพื้นที่แบบกริดขนาด 5 x 5 ตารางเมตร ขนาดพื้นที่ศึกษา 5 x 5 กิโลเมตร

- ผลการประเมิน

ผลการประเมินโดยนำเข้าสู่ชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนก.ค.-ต.ค. 64 และพ.ย.-ธ.ค. 63 ความยาวทางวิ่ง 3,000 เมตร เครื่องบินที่ใช้เป็นตัวแทนในแบบจำลอง ประกอบด้วย A320 B737-900ER และDH-8D-Q400 รวมทั้งสิ้นจำนวน 10 เที่ยวบินต่อวัน (วันที่ 1 มกราคม 2564) ผลจากการประเมินเสี่ยงจากการใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ สามารถแสดงดังรูปที่ 2.2-3 ดังนี้

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.1 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.035 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.012 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีตามแนวทางวิ่ง



รูปที่ 1.8-1 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF กรณีปัจจุบัน ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2564

## 1.9 การศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

ดำเนินการศึกษานิเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ในรอบของการปฏิบัติงานตามสัญญา โดยมีรายละเอียดและวิธีการศึกษาดังนี้

### 1) วิธีการศึกษา

#### 1.1) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น เพื่อจำแนกสภาพถิ่นที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร แหล่งหลบภัย ของนกในบริเวณทำอาภาศยาน และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลจากรายงาน เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

#### 1.2) วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ และมีรายละเอียด วิธีการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

1) บริเวณภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน จะทำการสำรวจทางภาคสนามเพื่อเก็บข้อมูลชนิดและจำนวนประชากรของนกแต่ละชนิด บริเวณหรือตำแหน่งที่พบ สภาพถิ่นที่อยู่อาศัย พฤติกรรมของนกที่พบ ทิศทางการบิน และความสูงของการบิน การนับจำนวนประชากรนกจะบันทึกจำนวนนกที่พบแต่ละชนิด และจะทำการสำรวจนับจำนวนประชากรนก เพื่อหาค่าเฉลี่ยจำนวนประชากรนก โดยแบ่งช่วงเวลาการสำรวจนับเป็น 3 ช่วงเวลาคือเวลาเช้า (06.30-09.30 น.) เวลากลางวัน (12.00-14.00 น.) และเวลาเย็น (15.00-20.00 น.) แนวเส้นทางพื้นที่ที่จะทำการสำรวจนก คือ ตลอดแนวเส้นทางวิ่งเริ่มจากทางด้านทิศใต้ไปสิ้นสุดที่ปลายทางวิ่งทางด้านทิศเหนือ สนามหญ้าสองข้างแนวทางวิ่ง รวมทั้งบริเวณอาคารส่วนประกอบของทำอาภาศยาน

2) บริเวณพื้นที่ภายนอกทำอาภาศยาน กำหนดเส้นทางทำการสำรวจเป็น 4 ทิศทางคือ ทิศเหนือ ทิศตะวันออก ทิศตะวันตก และทิศใต้ โดยเน้นในบริเวณที่มีลักษณะการใช้ที่ดินที่เหมาะสมต่อการเป็นถิ่นที่อยู่อาศัยและหากินของนก ได้แก่ พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่แหล่งน้ำ เป็นหลัก นับจำนวนชนิด จำนวนประชากร บริเวณหรือตำแหน่งที่พบ สภาพพื้นที่หรือชนิดของพื้นที่ที่พบนก พฤติกรรมของนก กิจกรรมของมนุษย์บริเวณใกล้เคียง

#### 1.3) การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล

การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทางภาคสนามและจากห้องปฏิบัติการ วิเคราะห์และนำเสนอในประเด็นดังต่อไปนี้คือ

(ก) ชนิดพันธุ์ (ชื่อพื้นเมือง, ชื่อสามัญ และชื่อวิทยาศาสตร์) จะนำเสนอข้อมูลบัญชีชนิดพันธุ์ของนกที่พบในบริเวณทำอาภาศยานฯ และบริเวณโดยรอบ พร้อมทั้งบรรยายสถานภาพตาม พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 และสถานภาพตามเกณฑ์ของ IUCN และสถานภาพการอยู่ในถิ่นอาศัยการจำแนกชนิดนก และการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธานใช้เอกสารที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- (1) การจำแนกชนิดนก ใช้ Lekagul and Round (1991) King et al. (1999) และ Robson (2000) สำหรับจำแนกชนิด และใช้ Welty and Baptista (1988) สำหรับจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน



(2) การตรวจสอบสถานภาพของสัตว์ป่า ได้แก่ สถานภาพตามกฎหมาย และสถานภาพการอนุรักษ์

- สถานภาพตามกฎหมาย คือสัตว์ป่าที่ได้รับการคุ้มครองโดยพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 จำแนกเป็น 2 ประเภทคือ
  - สัตว์ป่าสงวน (Reserved Animal) คือ สัตว์ป่าที่มีรายชื่อตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 (ราชกิจจานุเบกษา, 2535) เป็นชนิดสัตว์ป่าที่หายากและใกล้สูญพันธุ์หรือสูญพันธุ์ไปแล้ว
  - สัตว์ป่าคุ้มครอง (Protected Animal) คือ สัตว์ป่าที่มีรายชื่อตามบัญชีท้ายกฎกระทรวงกำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าคุ้มครองออกความตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 (ราชกิจจานุเบกษา, 2546) เป็นชนิดสัตว์ป่าที่คุ้มครองไว้ให้มีจำนวนลดน้อยลง
- สถานภาพด้านการอนุรักษ์ คือ สัตว์ป่าที่องค์การอนุรักษ์สากลหรือ IUCN (International Union for Conservation of Nature and Natural Resources, 2000) ได้ระบุชนิดพันธุ์สัตว์ป่าที่จำนวนประชากรลดน้อยลง และมีขอบเขตการกระจายพันธุ์แคบลง ให้เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม (Threatened Animals) ซึ่งจำแนกสัตว์ป่าเหล่านี้ออกเป็นระดับของการถูกคุกคาม 3 ระดับประกอบด้วย
  - สถานภาพใกล้สูญพันธุ์ขั้นวิกฤติ (Critically Endangered Species) คือชนิดสัตว์ป่าที่ประสบกับความเสี่ยงสูงมากต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติในอนาคตอันใกล้
  - สถานภาพใกล้สูญพันธุ์ (Endangered Species) คือ ชนิดสัตว์ป่าที่ประสบกับความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติในอนาคต
  - สถานภาพเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ (Vulnerable Species) คือสัตว์ป่าที่กำลังประสบกับความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติในโอกาสข้างหน้า

(ข) ความชุกชุมของประชากรนกแต่ละชนิด ในแต่ละสภาพแหล่งอาศัย ประเมินเป็นค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ (Relative abundance) โดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งที่พบสัตว์จากจำนวนครั้งที่สำรวจตามแนวทางของ Pettingill (1970) ดังนี้

$$\text{ค่าร้อยละความชุกชุม} = \frac{\text{จำนวนครั้งที่พบสัตว์}}{\text{จำนวนครั้งที่สำรวจ}} \times 100$$

ทั้งนี้กำหนดความชุกชุมเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์ คือ

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

(3) ประเมินชนิดของนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

- **การประเมินอันตรายของนกต่ออากาศยาน** จะใช้ประสบการณ์และวิธีการของที่ปรึกษาที่ใช้ในการประเมินอันตรายที่เกิดจากนก โดยประยุกต์ใช้วิธีการตามแนวทางของกระทรวงขนส่งของแคนาดา (Transport Canada, 2005) ใช้วิธีตารางการประเมินความเสี่ยงเชิงคุณภาพ (Qualitative Risk Assessment Matrix) 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 คือขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ชนิดที่มีขนาดใหญ่เมื่อชนจะก่อให้เกิดความเสียหายได้มาก (ตารางที่ 1.9-1)

ตารางที่ 1.9-1 แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออากาศยาน

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

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

<sup>2/</sup> โอกาส ขอบเขตต์, 2543

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

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

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

○ **ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (Moderate large)** ความยาวตั้งแต่ 61-75 เซนติเมตร หรือน้ำหนักเท่ากับเป็ดบ้าน เช่น นกกาน้ำปากยาว (*Phalacrocorax fuscicollis*; Indian Shag) นกยางโทนน้อย (*Egretta*

*intermedia*; Intermediate Egret) นกยางเปีย (*Egretta garzetta*; Little Egret) นกแขวก (*Nycticorax nycticorax*; Black-crowned Night-Heron)

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

○ **ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (Moderate medium)** ขนาดความยาว 31-45 เซนติเมตร หรือ  
ขนาดเท่ากับนกพิราบ 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 นก  
เป็ดผีเล็ก (*Tachybaptus ruficollis*; Little Grebe) นกพริก (*Metopidius indicus*; Bronze-winged Jacana) นกเขา  
ใหญ่ (*Streptopelia chinensis*; Spotted Dove) นกเอี้ยงต่าง (*Sturnus contra*; Asian Pied-Starling)

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

ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง (ตารางที่ 1.9-2)

ตารางที่ 1.9-2 ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง

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

จากการตารางอธิบายได้ว่า นกกระเต็นน้อยที่พบจากการสำรวจมีประชากรน้อย และจาก  
การวิเคราะห์พบว่ามีปริมาณความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการชดเชยในระดับต่ำ ในขณะที่นกกระเต็นน้อย  
ธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรืออาจไม่เกิดความเสียหายเลย จึง  
สรุปได้ว่านกกระเต็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสาขาวจากการวิเคราะห์ความชุกชุม

พบว่าอยู่ในระดับต่ำมีโอกาสในการชนน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมากก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

#### 1.4) ผลการศึกษา

การศึกษาสำรวจภาคสนาม ได้ดำเนินการไปในเดือนกันยายน 2564 โดยได้ศึกษาในพื้นที่ทำอากาศยาน สุราษฎร์ธานี ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบทำอากาศยาน มีรายละเอียด ดังนี้

##### (1) พืชพรรณในบริเวณทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

จากการสำรวจภาคสนามของที่ปรึกษาในช่วงเดือนกันยายน 2564 สภาพพื้นที่ของทำอากาศยาน สุราษฎร์ธานี โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นทำอากาศยาน มีลักษณะที่หลากหลาย ทั้งเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติ ป่าละเมาะ สวนยางพารา และสวนปาล์มน้ำมัน ปัจจุบันทำอากาศยาน สุราษฎร์ธานีได้รับการดูแลจากสองหน่วยงาน ประกอบด้วย กองทัพอากาศ (กองบิน 7 สุราษฎร์ธานี) ซึ่งมีพื้นที่ดูแลทางด้านทิศเหนือของแนวทางวิ่ง ส่วนพื้นที่ตามทางวิ่งและทางขั้วอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทำอากาศยาน อย่างไรก็ตามในเขตทำอากาศยานยังคงมีพื้นที่รกร้างมีชนิดพันธุ์ไม้ที่พบมีทั้งไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ไม้ล้มลุก หญ้า และเถาวัลย์ สำหรับในบริเวณเขตพื้นที่การบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งในระยะ 50 เมตร เป็นพื้นที่ปลูกหญ้าเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง จึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดออกไปจากพื้นที่ปลูกหญ้าข้างทางวิ่ง ในบางพื้นที่ถูกปล่อยทิ้งไว้ตามธรรมชาติจนมีลักษณะเป็นป่าไม้ และบริเวณรอบๆ ทำอากาศยานที่ห่างออกไป ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ในการทำสวนปาล์มน้ำมัน (*Elaeis guineensis* Jacq.s) และสวนยางพารา (*Hevea brasiliensis* Mull-Arg)

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณทำอากาศยานสุราษฎร์ธานีทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบินและพื้นที่โดยรอบทำอากาศยานรัศมี 5 กิโลเมตร พบพืชพรรณต่างๆ ไม่น้อยกว่า 58 ชนิด ไม้ยืนต้นที่พบ เช่น ชี้เหล็ก (*Senna siamea* (Lam.) Irwin & Barneby.) จิกน้ำ (*Barringtonia acutangula* (L.) Gaertn.) พะยอม (*Shorea roxburghii* G. Don) ประดู่บ้าน (*Pterocarpus indicus* Willd) และกาสามปีก (*Vitex peduncularis* Wall. ex Schauer) เป็นต้น บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชในวงศ์หญ้า เช่น หญ้าคา (*Imperata cylindrica* Beauv.) หญ้าชันกาด (*Panicum repens* Linn.) และหญ้าจรจบ (*Pennisetum polystachyon* Schumach.) เป็นต้น นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ทำอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ โดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน เช่น ราชพฤกษ์หรือคูณ (*Cassia fistula* Linn.) อินทนิลน้ำ (*Lagerstroemia speciosa* Pers.) หมากเขียว (*Ptychosperma macarthurii* Nichols.) และพญาสัตบรรณ หรือตีนเป็ด (*Alstonia scholaris* R. Br.) เป็นต้น

##### (2) ความหลากหลายของสัตว์ และนกบริเวณทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี มีจำนวนทั้งสิ้น 80 ชนิด (Species) สามารถจำแนกเป็น สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) 7 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptiles) 15 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) 8 ชนิด และนก (Aves) 50 ชนิด รายละเอียดดังนี้

(1) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเป็นชนิดสัตว์ป่าที่พบเห็นได้น้อยที่สุดโดยพบเห็น 7 ชนิด ในจำนวนทั้งหมดนี้ มี 2 ชนิด ที่พบได้บ่อยครั้ง คือ หนูหริ่งบ้าน (*Mus musculus*) และหนูท้องขาว (*Rattus rattus*) สัตว์

เลี้ยงลูกด้วยนมที่มีความชุกชุมในระดับปานกลาง มี 1 ชนิด ได้แก่ หนูป่ามาเลย์ (*Rattus tiomanicus*) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมชนิดที่มีความชุกชุมน้อย มี 4 ชนิด เช่น กระแตไต่ (*Tupaia gils*) พังพอนเล็ก (*Herpestes javanicus*) กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysoni*) และหนูพุกใหญ่ (*Bandicota indica*)

(2) สัตว์เลื้อยคลาน พบจำนวน 15 ชนิด สัตว์เลื้อยคลานชนิดที่มีความชุกชุมมากมี 3 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) และจิ้งเหลนบ้าน (*Mabuya multifasciata*) ชนิดที่มีความชุกชุมปานกลางมี 4 ชนิด คือ จิ้งจกหางแบน (*Cosymbotus platyurus*) งูลายสาบคอดแดง (*Rhabdophis subminiatus*) ตุ๊กแกบ้าน (*Gekko gecko*) และงูทางมะพร้าวลายขีด (*Elaphe radiata*) ชนิดที่มีความชุกชุมน้อย มี 8 ชนิด เช่น จิ้งจกหางเรียบ (*Hemidactylus garnotii*) กิ้งก่าสวน (*Calotes mystaceus*) งูลายสอสวน (*Xenochrophis flavipunctatus*) งูเหลือม (*Python reticulatus*) และงูเห่า (*Naja spp.*) ฯลฯ

(3) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก พบจำนวน 8 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกชนิดที่มีความชุกชุมมากมี 3 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน (*Bufo melanostictus*) ปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) และอึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) ชนิดที่มีความชุกชุมปานกลางมี 3 ชนิด เช่น เขียดจะนา (*Occidozyga lima*) เขียดจิก (*Rana erythraea*) และกบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) ชนิดที่มีความชุกชุมน้อยมี 2 ชนิด คือ กบนา (*Hoplobatrachus rugulosa*) และกบหลังขีด (*Rana macrodactyla*)

(4) นก จากการสำรวจพบนก 50 ชนิด มีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าคุ้มครองทั้งหมด 42 ชนิด เนื่องจากมีสภาพถิ่นอาศัย แหล่งอาหาร หลากหลาย อีกทั้งอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับการป้องกันในด้านความปลอดภัยทำให้มีการรบกวนจากชาวบ้านน้อยมาก และในขณะเดียวกันความเคยชินจากกิจกรรมในการบินที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา ทำให้นกดำรงชีวิตอยู่ในพื้นที่ทำอากาศยานได้อย่างปลอดภัย เป็นนกชนิดที่พบชุกชุมมากมี 21 ชนิด เช่น นกกระสาแดง (*Ardea purpurea*) นกยางควาย (*Bubulcus ibis*) นกเขาใหญ่ (*Streptopelia chinensis*) นกตะขาบทุ่ง (*Coracias benghalensis*) และนกแซงแซวหางปลา (*Dicrurus macrocercus*) ฯลฯ นกชนิดที่พบชุกชุมในระดับปานกลางมี 15 ชนิด เช่น เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) นกกระดิดขี้หมู (*Lonchura punctulata*) และนกกระจุบหญ้าสีเรียบ (*Prinia inornata*) ฯลฯ ชนิดที่พบชุกชุมน้อยมี 14 ชนิด เช่น นกแอ่นท้องขาว (*Collocalia esculenta*) นกเอี้ยงควาย (*Acridotheres fuscus*) และนกกระจุบธรรมดา (*Orthotomus sutorius*) ฯลฯ

### (3) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

จากการสำรวจภาคสนามในช่วงเดือนกันยายน 2564 ได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบินและพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายหรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี มีจำนวน 7 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

- (1) โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนจะมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการ

หากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสในการชนนกค่อนข้างน้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนก ระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.9-3

ตารางที่ 1.9-3 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด

ชนิด	แนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)
นกกระสาแดง ( <i>Ardea purpurea</i> )	X	-	-
นกยางโทนใหญ่ ( <i>Casmerodius albus</i> )	X	-	-
นกยางควาย ( <i>Bubulcus ibis</i> )	-	X	-
นกยางกรอก ( <i>Ardeola sp.</i> )	-	X	-
นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )	X	-	-
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	-	X	-
นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	-	X	-

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2564)

(2) โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก แบ่งออกเป็น 5 ขนาด คือ ขนาดเล็กมาก (< 16 ซม.) ขนาดเล็ก (16-30 ซม.) ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (31-45 ซม.) ขนาดกลาง (46-60 ซม.) ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (61-75 ซม.) ขนาดใหญ่ (76-90 ซม.) และขนาดใหญ่่มาก (>91 ซม.) โดยนกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมาก หรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย จากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.9-4

ตารางที่ 1.9-4 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน

ชนิด (Species)	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
นกกระสาแดง ( <i>Ardea purpurea</i> )	X	-	-
นกยางโทนใหญ่ ( <i>Casmerodius albus</i> )	X	-	-
นกยางควาย ( <i>Bubulcus ibis</i> )	-	X	-
นกยางกรอก ( <i>Ardeola sp.</i> )	-	X	-
นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )	X	-	-
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	-	-	X
นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	-	-	X

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2564)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนกและการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชนนก สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี ดังตารางที่ 1.9-5 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 1.9-5 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี

Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	อันตรายต่ำ	อันตรายต่ำ นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> ) นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	อันตรายปานกลาง -
ปานกลาง	อันตรายปานกลาง -	อันตรายปานกลาง นกยางควาย ( <i>Bubulcus ibis</i> ) นกยางกรอก ( <i>Ardeola sp.</i> )	อันตรายสูง -
สูง	อันตรายสูง -	อันตรายสูง -	อันตรายสูง นกกระสาแดง ( <i>Ardea purpurea</i> ) นกยางโทนใหญ่ ( <i>Casmerodius albus</i> ) นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2564)

- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินสูง 3 ชนิด ดังนี้
  - นกกระสาแดง (*Ardea purpurea*), Purple Heron เป็นนกขนาดใหญ่มาก (78-97 ซม.; เพศผู้ 617-1,218 กรัม, เพศเมีย 525-1,135 กรัม) เข้ามาหาอาหารบริเวณร่องระบายน้ำ บริเวณทางวิ่ง และอาศัยหากินตามพื้นที่ชุ่มน้ำใกล้เคียงทางวิ่ง และเกาะพักตามป่าเสม็ด บริเวณใกล้กับทางตรวจการณ์ด้านทิศตะวันออก มีทิศทางการบินไม่แน่นอน ค่อนข้างกระจายทั่วไปในพื้นที่ทำอากาศยานฯ เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่มาก และสำรวจพบประชากรค่อนข้างมาก ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอากาศยาน และเกิดความเสียหายได้มาก
  - นกยางโทนใหญ่ (*Casmerodius albus*), Great Egret เป็นนกขนาดใหญ่ (80 - 104 ซม.; 700 - 1,700 กรัม) นกยางโทนใหญ่หากินในช่วงเวลากลางวัน มักหากินรวมกันกับนกยาง (Egrets) ชนิดอื่น เช่น นกยางโทนน้อย นกยางเปีย ฯลฯ หากินสัตว์น้ำตามแหล่งน้ำที่กระจายอยู่ทั่วเขตพื้นที่ทำอากาศยาน และบริเวณโดยรอบ เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่ และใช้พื้นที่ชุ่มน้ำของทำอากาศยานฯ เป็นแหล่งหากินหลัก ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอากาศยาน และเกิดความเสียหายได้มาก

- นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*), Asian Openbill เป็นนกขนาดใหญ่ (68 - 81 ซม.; 2,300 - 4,400 กรัม) เข้ามาหาอาหารบริเวณพื้นที่ชุ่มน้ำโดยรอบทำอากาศยานฯ ทิศทางการบินไม่แน่นอน ค่อนข้างกระจายทั่วไป ในพื้นที่ทำอากาศยานฯ แต่มีพฤติกรรมหากินเป็นฝูง (60 - 100 ตัว) นกปากห่างเข้ามาหากินในบริเวณพื้นที่ทำอากาศยาน โดยเฉพาะบริเวณสระน้ำ ช่วงทางเข้าทำอากาศยาน บริเวณด้านหน้าบ้านพักพนักงานทำอากาศยาน แต่อย่างไรก็ตาม นกปากห่างเป็นนกน้ำขนาดใหญ่ และมีจำนวนประชากรจำนวนมาก ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอากาศยาน และเกิดความเสียหายได้มาก
- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง 2 ชนิด ดังนี้
  - นกยางควาย (*Bubulcus coromandus*), Eastern Cattle Egret เป็นนกขนาดกลาง (46 - 56 ซม.; 250 - 510 กรัม) มีอุปนิสัยหากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางเปี่ย โดยมีอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ทำอากาศยาน โดยมากจะหากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง ด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร
  - นกยางกรอก (*Ardeola sp.*), Pond-Heron เป็นนกขนาดกลาง (45 ซม.; 349.3 - 544.3 กรัม) มีอุปนิสัยหากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางเปี่ยและนกยางควาย โดยมีอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ทำอากาศยานฯ โดยมากจะหากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอากาศยานและเกิดความเสียหายได้พอสมควร
- ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง 2 ชนิด ดังนี้
  - นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*), Red-wattled Lapwing เป็นนกขนาดเล็ก (32-35 ซม.; 110-230 กรัม) เข้ามาหาอาหารและอาศัยในบริเวณทำอากาศยานฯ บริเวณทางระบายน้ำ รวมทั้งสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และมักทำรังวางไข่ตามสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง/บริเวณปลายทางวิ่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากนกกระแตแต้แว๊ดเป็นนกที่มีประชากรเป็นจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง
  - นกพิราบป่า (*Columba livia*), Rock Pigeon เป็นนกขนาดเล็ก (29 - 37 ซม.; 238 - 380 กรัม) อาศัยและสร้างรังตามต้นไม้/ลานจอดรถ รวมทั้งอาคารสำนักงาน นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืช/หญ้า โดยเฉพาะตามสนามหญ้าข้างทางวิ่ง/ทางขับ อุปนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรจำนวนมาก (>100 ตัว) ดังนั้น จึงมีโอกาที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง



## 1.10 คู่มือการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยาน

คู่มือการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง ประกอบด้วย ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) พิจารณาจากผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการ และที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน หรือรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดทำอาภาศยาน ทั้งนี้ จากการตรวจสอบการดำเนินงานของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่ามีมาตรการบางข้อที่ทำอาภาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วน และมีบางมาตรการจำเป็นต้องมีการปรับปรุงให้เหมาะสมต่อการปฏิบัติต่อไป โดยจะนำเสนอในรูปแบบของแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้

### 1.10.1 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

จากผลการตรวจสอบ พบว่า ทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง สามารถดำเนินการตามมาตรการที่เกี่ยวข้องได้ได้อย่างครบถ้วนเป็นส่วนใหญ่ แต่ยังมีบางมาตรการที่ไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของแต่ละทำอาภาศยานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ปรึกษาจึงเสนอแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมด 6 แผน ดังนี้

- แผนการจัดทำรายงานผลปฏิบัติการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์
- แผนการประชาสัมพันธ์ผลกระทบจากการดำเนินงานของทำอาภาศยานด้านเสียงและเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
- แผนการตรวจสอบระบบระบายน้ำ
- แผนการจัดการขยะมูลฝอย
- แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย

### 1.10.2 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมของแต่ละทำอาภาศยาน พิจารณาจากผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้ง 9 แห่ง เพื่อให้มีความเหมาะสมในการปฏิบัติต่อไป

(1.1) **หลักการและเหตุผลกรมทำอาภาศยาน** หลังจากโครงการผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้แจ้งมติความเห็นชอบต่อกรมทำอาภาศยานให้ดำเนินการต่อไป สิ่งที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การปฏิบัติตามเงื่อนไขและมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำทิ้ง และการสำรวจทัศนคติของชุมชนโดยรอบทำอาภาศยาน เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการดำเนินงานของทำอาภาศยานเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ทำอาภาศยาน

(1.2) **วัตถุประสงค์** เพื่อจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(1.3) **หน่วยงานรับผิดชอบ** กรมทำอาภาศยาน

(1.4) **พื้นที่ปฏิบัติการ** ทำอาภาศยาน และสถานีตรวจวัดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง

(1.5) **วิธีการดำเนินงาน** กำหนดงบประมาณในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นงบประมาณประจำของแต่ละทำอาภาศยาน งบประมาณในแต่ละทำอาภาศยานจะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมทำอาภาศยานควรจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เพื่อนำเสนอต่อหน่วยงานอนุญาตและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบระยะเวลาของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(1.6) **ระยะดำเนินการ** ตลอดการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

(1.7) **งบประมาณ** การกำหนดงบประมาณในการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะกำหนดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานแต่ละแห่ง ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายในการศึกษาสำรวจและดำเนินการ จำนวน และค่าใช้จ่ายในการจัดทำรายงานฯ ตามแนวทางการจัดส่งรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยที่ปรึกษากำหนดงบประมาณเบื้องต้นของแต่ละทำอาภาศยาน

### 1.10.3 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

#### (1.1) หลักการและเหตุผล

เป็นที่ทราบกันดีว่าผลกระทบของการดำเนินงานทำอากาศยาน คือ ปัญหาเสียงรบกวน ซึ่งมาจากเครื่องบินที่ใช้บริการที่ทำอากาศยานเป็นหลัก และผลจากการเข้ามาใช้บริการของผู้โดยสาร กิจกรรมดังกล่าวข้างต้นได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนที่อยู่ภายใต้แนวขึ้น-ลงของการบิน (Flight travel) ทั้งนี้ยังมีปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อระดับของการรบกวน อาทิ ประเภทของเครื่องบินที่ขึ้น-ลง ช่วงเวลาของการเข้ามาใช้บริการ ฤดูกาล จำนวนเที่ยวบิน เป็นต้น นอกจากนี้ ผลการศึกษาด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ที่ปรากฏอยู่ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานทั้ง 9 แห่ง โดยใช้แบบจำลอง Aviation Environmental Design Tool (AEDT) เพื่อให้ได้ผลการประเมินจากชนิดของอากาศยานที่ใช้จริงในปัจจุบัน นอกจากนี้ แบบจำลอง AEDT ได้มีการพัฒนาปรับปรุงรายละเอียดและแบบอากาศยานให้มีความแม่นยำและถูกต้องมากขึ้น การประเมินผลกระทบทางเสียงปีละ 2 ครั้ง จะสามารถช่วยในการวางแผนและการจัดการบิน และเป็นการไม่จำกัดอากาศยานประเภทอื่นๆ หรือเทียบเท่าได้เข้ามาใช้บริการทำอากาศยานต่อไป

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

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

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

ที่มา : Handbook of Noise Assessment (1975)

หากพิจารณาตามแนวทางของ International Civil Aviation Organization : ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเสียง NEF ต่างๆ ดังนี้

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

#### แนวทางการใช้ที่ดินของ ICAO

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

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

หมายเหตุ : (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน  
 (B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดของเสียงจากการก่อสร้าง

#### (1.2) วัตถุประสงค์

- เพื่อใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในการคาดการณ์ระดับเสียงจากทำอากาศยานต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน
- เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขผลกระทบด้านเสียงจากทำอากาศยาน

#### (1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอากาศยาน

#### (1.4) พื้นที่ปฏิบัติการ ทำอากาศยานและชุมชนโดยรอบ

#### (1.5) วิธีการดำเนินงาน ทำการรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้เพื่อนำเข้าแบบจำลอง

- การจัดเตรียมแผนที่และค่าพิกัดของทำอากาศยาน

- รวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพของทำอากาศยาน เช่น ขอบเขตพื้นที่ ระดับความสูง  
อุณหภูมิต่ำอากาศยาน เป็นต้น
- ข้อมูลสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจอากาศทำอากาศยานหรือสถานีที่อยู่ใกล้ที่สุด
- รวบรวมสถิติประเภทและจำนวนเที่ยวบินของเครื่องบินแต่ละประเภทในรอบ 1 ปี  
ที่ผ่านมา
- รวบรวมสถิติ (ร้อยละ) การใช้หัวทางวิ่งในการขึ้น-ลงของเครื่องบินในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา
- กำหนดสมมติฐานจำนวนเที่ยวบินที่ใช้ในแบบจำลอง

#### (1.6) ระยะดำเนินการ ปีละ 2 ครั้ง ตลอดการดำเนินการทำอากาศยาน

#### (1.7) งบประมาณ 350,000 บาท/ครั้ง

### 1.10.4 แผนการประชาสัมพันธ์ผลกระทบจากการดำเนินงานของทำอากาศยานด้านเสียงและเขตปลอดภัย ในการเดินอากาศ

(1.1) **หลักการและเหตุผล** ที่ตั้งทำอากาศยานส่วนใหญ่จะถูกล้อมรอบโดยแหล่งชุมชน แม้ว่าในช่วงเริ่มต้นโครงการจะเลือกพื้นที่ที่อยู่ห่างไกลจากพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ส่วนใหญ่แล้วมีแนวโน้มว่าจะมีการพัฒนาชุมชนขยายตัวเข้าใกล้ทำอากาศยานมากขึ้น ด้วยพื้นที่โดยรอบทำอากาศยานจะต้องถูกควบคุมความสูงของอาคารสิ่งปลูกสร้างตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ จึงจำเป็นต้องควบคุมการใช้ที่ดินโดยรอบทำอากาศยาน นอกจากนี้บริเวณหัว-ท้ายทางวิ่งและพื้นที่ที่อยู่บริเวณแนวขึ้น-ลงของการบินอาจจะได้รับผลกระทบด้านเสียง การประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับประชาชนโดยรอบทำอากาศยานจึงมีความจำเป็น

#### (1.2) วัตถุประสงค์

- เพื่อกำหนดแผนการควบคุมการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและพื้นที่ที่อยู่ในแนวเส้นเสียง NEF
- เพื่อประชาสัมพันธ์ ทำความเข้าใจกับชุมชนโดยรอบทำอากาศยานเกี่ยวกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และผลกระทบจากการดำเนินงานของทำอากาศยานโดยเฉพาะด้านเสียง

#### (1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอากาศยาน

#### (1.4) พื้นที่ปฏิบัติการ ภายในพื้นที่ทำอากาศยานและชุมชนที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

#### (1.5) วิธีการดำเนินงาน

- จัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ข้อกำหนดการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและแนวเส้นเสียง NEF แล้วนำมาแจกจ่ายให้กับชุมชนที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
- จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และแผนที่แสดงแนวเส้นเสียง NEF ติดตั้งบริเวณชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าว
- จัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์การดำเนินงานตามมาตรการต่างๆรวมถึงแสดงผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาแจกจ่ายให้กับชุมชนที่อาศัยโดยรอบทำอากาศยาน
- ประสานงานกับสำนักโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เพื่อแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและแนวเส้น NEF รวมทั้งข้อกำหนดการใช้ที่ดิน เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำผังเมือง

**(1.6) ระยะดำเนินการ** ตลอดการดำเนินการทำอากาศยาน

**(1.7) งบประมาณ** ขึ้นอยู่กับจำนวนชุมชนที่ต้องทำการประชาสัมพันธ์

**1.10.5 แผนการตรวจสอบระบบระบายน้ำ**

**(1.1) หลักการและเหตุผล** จากการสำรวจภาคสนามในปี 2564 พบว่า ระบบระบายน้ำของทำอากาศยานที่ทำการศึกษาส่วนใหญ่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมและมีตะกอนดินสะสม จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในทำอากาศยานบางแห่ง พบว่าไม่มีการขุดลอกรางระบายน้ำมาเป็นเวลานานเนื่องจากขาดงบประมาณในการดำเนินงาน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของทำอากาศยานว่ามีปัญหาในการระบายน้ำหรือไม่

**(1.2) วัตถุประสงค์** เพื่อทำการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากมีตะกอนดินสะสม หรือวัชพืชขึ้นปกคลุมบริเวณรางระบายน้ำภายในทำอากาศยานให้เตรียมการขุดลอก

**(1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ** กรมทำอากาศยาน

**(1.4) พื้นที่ปฏิบัติการ** ระบบระบายน้ำภายในทำอากาศยานและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

**(1.5) วิธีการดำเนินงาน** ดำเนินการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากพบว่ามีตะกอนดินสะสม วัชพืชขึ้นปกคลุม และรางระบายน้ำไม่สามารถระบายได้ ให้ขุดลอกรางระบายน้ำภายในทำอากาศยานโดยใช้เครื่องจักรกลได้แก่ รถแบ็คโฮ รถขุดดิน และแรงงานคน อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่ามีตะกอนสะสมในรางระบายน้ำ 1/3 ของรางระบายน้ำ

**(1.6) ระยะดำเนินการ** ตลอดการดำเนินการทำอากาศยาน

**(1.7) งบประมาณ** ขึ้นอยู่กับพื้นที่ที่ต้องทำการขุดลอกตะกอนดินและกำจัดวัชพืช

#### 1.10.6 แผนการจัดการขยะมูลฝอย

(1.1) **หลักการและเหตุผล** ภายในทำอากาศยานแต่ละแห่งได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะวางกระจายทั่วไปภายในพื้นที่ทำอากาศยาน ส่วนใหญ่รองรับขยะมูลฝอยทั่วไปและขยะจำพวกเศษอาหาร กรมทำอากาศยานกำหนดให้ทางอากาศยานแต่ละแห่งจัดสร้างอาคารที่พักขยะ แต่แบบอาคารที่ทำการก่อสร้างจะมีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละทำอากาศยาน จากการตรวจสอบในภาคสนามที่พบว่ามีหลายแห่งที่ไม่มีการจัดเก็บขยะที่ดีพอทำให้มีเศษขยะกองสะสมด้านข้างที่พักขยะและบางแห่งมีการกองขยะทิ้งไว้โดยไม่มีการจัดเก็บ ดังนั้นหากไม่มีการดูแลความสะอาดโดยรอบอาคารที่พักขยะอาจกลายเป็นแหล่งดึงดูดแมลงและนกให้เข้ามาหากินได้

(1.2) **วัตถุประสงค์** เพื่อรักษาความสะอาดของอาคารที่พักขยะและป้องกันการเป็นแหล่งที่หากินของแมลงและนก

(1.3) **หน่วยงานรับผิดชอบ** กรมทำอากาศยาน

(1.4) **พื้นที่ปฏิบัติการ** อาคารที่พักขยะ/จุดรวบรวมขยะ

(1.5) **วิธีการดำเนินงาน** การดูแลอาคารที่พักขยะภายในทำอากาศยาน สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่ยังไม่ได้ก่อสร้างอาคารที่พักขยะในกรณีที่ทำการก่อสร้างอาคารที่พักยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง ให้เจ้าหน้าที่ประจำทำอากาศยานจัดหาวัสดุที่สามารถนำมาที่พักขยะชั่วคราว โดยจะต้องมีหลังคาปิดปกคลุมกองขยะเหล่านี้เพื่อไม่ให้โดนน้ำฝน ซึ่งจะก่อให้เกิดกลิ่นอันที่ไม่น่าพึงพอใจได้ ด้านข้างของอาคารที่พักขยะชั่วคราวให้ติดตะแกรงไว้ทั้ง 2 ด้าน เพื่อให้มีอากาศหมุนเวียนถ่ายเทตลอด

- ภายในอาคารที่พักขยะชั่วคราว จะต้องแบ่งพื้นที่สำหรับขยะมูลฝอยทั่วไป และขยะจำพวกเศษอาหาร ในบริเวณพื้นที่รองรับขยะมูลฝอยทั่วไปจะต้องมีถังขยะขนาด 200 ลิตร วางอย่างน้อยจำนวน 4 ถังเพื่อรองรับขยะทั่วไปให้เพียงพอ นอกจากนี้จะต้องมีภาชนะรองรับขยะอันตรายเช่น หลอดไฟ ถ่านและแบตเตอรี่ เป็นต้น เพื่อรวบรวมและนำส่งสถานที่ที่กำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป สำหรับห้องพักขยะเปียก ให้ดำเนินการทำความสะอาดที่พักขยะชั่วคราวเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง

- หากเมื่อการก่อสร้างอาคารที่พักขยะแล้วเสร็จ ให้เคลื่อนย้ายภาชนะรองรับขยะที่ตั้งอยู่ในที่พักขยะชั่วคราวไว้ในอาคารที่พักแห่งใหม่ และให้ทำการรื้อถอนที่พักขยะชั่วคราวและดำเนินการปรับสภาพพื้นดินเพื่อป้องกันเชื้อโรค โดยใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรด์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว

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

- ห้องพักขยะเปียก ให้ทำความสะอาดเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง

- (1.7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของท่าอากาศยาน

[illegible]



### 1.10.7 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย

(1.1) **หลักการและเหตุผล** น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในทำอาภาศยานส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ห้องสุขาของผู้เข้ามาใช้บริการ ผู้ประกอบการร้านค้า รวมถึงน้ำทิ้งที่เกิดจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ประจำแต่ละทำอาภาศยาน น้ำเสียที่เกิดขึ้นทั้งหมดจะถูกรวบรวมลงในระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อทำการปรับปรุงคุณภาพน้ำทิ้งให้มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

โดยทั่วไปทำอาภาศยานได้ทำการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้งนี้ประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียขึ้นอยู่กับ

- ค่าอัตราส่วนอาหารต่อปริมาณจุลินทรีย์ในระบบ ปริมาณตะกอนจุลินทรีย์ในถังเติมอากาศที่จะทำงานได้ดีนั้น ต้องมีปริมาณอาหารที่พอเหมาะ
- ระยะเวลาที่น้ำเสียอยู่ในถังเติมอากาศ ขนาดของถังเติมอากาศสามารถส่งผลต่อระยะเวลากักน้ำ ระบบที่มีระยะเวลากักน้ำที่เหมาะสมจะช่วยให้จุลินทรีย์สามารถย่อยสลายสารอินทรีย์ได้จนถึงที่สุด
- อายุตะกอน หากมีการสะสมอยู่ในระบบบำบัดน้ำเสียมากเกินไป จะก่อให้เกิดตะกอนส่วนเกินในระบบ

นอกจากนี้ การตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียสามารถสังเกตได้ด้วยจาก

- สี สีของตะกอนแรงในถังเติมอากาศควรเป็นสีน้ำตาลเข้มคล้ายสีช็อกโกแลต ถ้าตะกอนสีคล้ำอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ
- กลิ่น ระบบที่ได้รับการดูแลที่ถูกต้องจะต้องไม่มีกลิ่นเหม็น จะมีเพียงกลิ่นอับๆ ถ้าตะกอนมีสีดำและกลิ่นเน่าอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ

(1.2) **วัตถุประสงค์** เพื่อเป็นการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียภายในทำอาภาศยานให้มีประสิทธิภาพ

(1.3) **หน่วยงานรับผิดชอบ** กรมท่าอากาศยาน

(1.4) **พื้นที่ปฏิบัติการ** ระบบบำบัดน้ำเสียภายในทำอาภาศยาน

(1.5) **วิธีการดำเนินงาน** สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียจะต้องศึกษาและเรียนรู้ระบบบำบัดน้ำเสีย โดยให้บริษัทผู้แทนจำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสียอบรมและแนะนำแก่เจ้าหน้าที่
- จัดทำแผนการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของทำอาภาศยาน ดังนี้
  - ทำการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของทำอาภาศยาน เพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ตรวจสอบอุปกรณ์ต่างๆ ว่าอยู่ในสภาพการใช้

งานได้ตามปกติหรือไม่ รวมทั้งดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ตรวจสอบหากพบว่าชำรุดหรือมีประสิทธิภาพการทำงานต่ำ

- ดำเนินการล้างทำความสะอาดระบบอย่างน้อย 1 ปี/ครั้ง เพื่อทำการล้างทำความสะอาดตัวกลาง ถือเป็นการลดการอุดตันของตัวกลาง และดำเนินสุบกกาคตะกอนอย่างน้อย 1 ครั้ง/ปี
- ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง โดยทำการตรวจสอบตามดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งตามที่กำหนดในรายงานฯ ของแต่ละทำอาภาศยาน
- จัดทำแบบบันทึกรายละเอียดของสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกเดือน เพื่อตรวจสอบสอดคล้องกับปริมาณน้ำเข้าระบบบำบัดน้ำเสียกับความสามารถในการรองรับน้ำเสียที่ระบบ ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสีย แสดงดังตารางที่ 1.10.7-1

(1.6) ระยะดำเนินการ ตลอดระยะดำเนินการ

(1.7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของทำอาภาศยาน

#### 1.10.8 แผนการปรับเปลี่ยนและปรับปรุงเงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่า มีมาตรการฯ ที่สมควรมีการปรับปรุงหรือยกเลิกมาตรการบางมาตรการให้มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานต่อไป

การยื่นขอยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขมาตรการที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากกรมทำอาภาศยานมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมอื่นๆ ของแต่ละทำอาภาศยาน กรมทำอาภาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงรวมทั้งเงื่อนไขมาตรการที่ต้องการยกเลิกหรือปรับปรุง ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินการเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและอากาศให้ความเห็นชอบก่อนการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 1.10.7-1 ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย

ว/ด/ป	เวลา	ปริมาณน้ำใช้ ในทุกกิจกรรม ของแหล่งกำเนิด มลพิษ (ลบ.ม.)	ปริมาณน้ำ เสียที่เข้า ระบบบำบัด น้ำเสีย (ลบ.ม.)	ปริมาณ สารเคมีหรือ สารสกัด ชีวภาพที่ใช้ (ชื่อ/ปริมาณ) (ลิตรหรือ กิโลกรัม)	ถังตก ไขมัน (มี/ไม่มี)	การระบาย น้ำทิ้งจาก ระบบบำบัด น้ำเสีย (ระบาย/ไม่ ระบาย)	การทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย					ปริมาณตะกอน ส่วนเกินที่เกิดขึ้น จากระบบบำบัด น้ำเสียที่นำไป กำจัด (ลบ.ม.)	ปัญหา อุปสรรค และ แนวทาง แก้ไข	ลายมือชื่อ ผู้บันทึก
							เครื่องเติม อากาศ (ปกติ/ ผิดปกติ)	ตัวกรอง (อุดตัน/ไม่อุดตัน)	กลิ่น (มี/ไม่มี)	ลักษณะน้ำ ทิ้ง (ขุ่น/ไม่ขุ่น)	การลอยตัว ของตะกอน (มี/ไม่มี)			

## 1.11 การจัดอบรมด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน

### (1) หลักการและเหตุผล

การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) จัดขึ้นเพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในการจัดการสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน 9 แห่ง ให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้มีความเข้าใจ และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### (2) วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานให้บุคลากรที่เกี่ยวข้อง
- 2) เพื่อสร้างความเข้าใจในการดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) เพื่อรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### (3) ข้อมูลที่จะนำเสนอ

เนื้อหาในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการได้นำเสนอหัวข้อการบรรยายดังต่อไปนี้

- 1) แนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน บรรยายโดยวิทยากรจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- 2) สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน

### (4) กลุ่มเป้าหมาย

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 31 คน ประกอบด้วย

- คณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา
- เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน 9 แห่ง (ท่าอากาศยานละ 2 ท่าน)
- เจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน ที่เกี่ยวข้อง

### (5) ระยะเวลาดำเนินการและสถานที่

ระยะเวลาดำเนินการ จำนวน 1 ครั้ง ในวันพุธที่ 8 ธันวาคม 2564 เวลา 09.30 -15.30 น. ณ โรงแรม เลอ ดี เต็ล (ห้อง Zinna ชั้น 8) ดังรูปที่ 1.11-1



วิทยากรจากบริษัททำอากาศยานไทย



มอบของที่ระลึกแก่วิทยากร



ลงทะเบียนเข้าร่วมอบรม



ตรวจคัดกรองอุณหภูมิ



บรรยากาศการอบรม



บรรยากาศการอบรม



ผู้เข้าร่วมอบรมถ่ายภาพร่วมกัน

รูปที่ 11.1-1 บรรยากาศการอบรมวันพุธที่ 8 ธันวาคม 2564

## (6) สื่อ อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้

- (1) เอกสารนำเสนอประกอบการบรรยาย (ภาคผนวก ค)
- (2) เอกสารประกอบการประชุม
- (3) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม

## (7) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Out Put)

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

## (8) ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมอบรม

ในการจัดอบรมครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการประเมินผลการจัดอบรมโดยใช้แบบสอบถามประเมินผลการจัดอบรมและสรุปผลการประเมิน รายละเอียดดังแสดงในภาคผนวก ค รายละเอียด ดังนี้

### ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าอบรม จำนวน 30 คน มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 26 คน พบว่า ผู้เข้าร่วมอบรมเป็นเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน 9 แห่ง จำนวน 18 คน เจ้าหน้าที่กรมทำอาภาศยานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 12 คน ดังแสดงในภาคผนวก ค

### ตอนที่ 2 ความคิดเห็นโดยรวมเกี่ยวกับการจัดอบรม

ผู้เข้าร่วมอบรม ส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจก่อนเข้าร่วมอบรม ระดับปานกลาง 18 คน คิดเป็นร้อยละ 69.2 รองลงมาได้แก่ ระดับมาก-น้อย อย่างละ 4 คน คิดเป็นร้อยละ 15.4

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเนื้อหาการฝึกอบรมทำให้ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม/สัมมนา เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม/สัมมนา ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 84.6 และระดับปานกลาง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 15.4

การนำเสนอของวิทยากร ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่ามี ความชัดเจนในการบรรยาย ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 92.3 และระดับปานกลาง 2 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7

มีความชัดเจนในการตอบข้อซักถาม ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 80.8 รองลงมา ระดับปานกลาง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 19.2 และมีการเปิดโอกาสให้ผู้ร่วมอบรมแสดงความคิดเห็น ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 96.2 รองลงมาระดับปานกลาง 1 คน คิดเป็นร้อยละ 3.8

ความเหมาะสมของเอกสารและสื่อในการอบรม ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเอกสารประกอบการอบรมมีความเหมาะสม ส่วนใหญ่ระดับมาก 21 คน คิดเป็นร้อยละ 80.8 รองลงมาระดับปานกลาง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 15.4 และระดับน้อย 1 คน คิดเป็นร้อยละ 3.8 ส่วนความเหมาะสมของสื่อนำเสนอ (Power Point) ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 รองลงมาระดับปานกลาง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5

ความเหมาะสมของเวลาในการอบรม ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าระยะเวลาในการนำเสนอข้อมูลโครงการมีความเหมาะสมส่วนใหญ่ระดับมาก 21 คน คิดเป็นร้อยละ 80.8 รองลงมาระดับปานกลาง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 19.2 ส่วนความเหมาะสมของระยะเวลาในการอบรม ส่วนใหญ่มีความเหมาะสมระดับมาก 22 คน คิดเป็นร้อยละ 84.6 รองลงมาระดับปานกลาง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 19.2 และความเหมาะสมของระยะเวลาในการตอบข้อซักถาม ส่วนใหญ่ระดับมาก 22 คน คิดเป็นร้อยละ 84.6 รองลงมาระดับปานกลาง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 15.4

ความเหมาะสมของสถานที่และบรรยากาศของสถานที่จัดอบรม ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่า มีความสะดวกในการเดินทาง ระดับมาก 24 คน คิดเป็นร้อยละ 92.3 ระดับปานกลาง 2 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7 อุปกรณ์และเครื่องอำนวยความสะดวก เช่น โต๊ะ ที่นั่ง ไมโครโฟน เครื่องขยายเสียงมีความเหมาะสมระดับมาก 25 คน คิดเป็นร้อยละ 96.2 ระดับปานกลาง 1 คน คิดเป็นร้อยละ 3.8 ความเหมาะสมของอาหาร/อาหารว่างและเครื่องดื่ม มีความเหมาะสมระดับมาก 23 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 ระดับปานกลาง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 และบรรยากาศการอบรม มีความเหมาะสมระดับมาก 24 คน คิดเป็นร้อยละ 92.3 ระดับปานกลาง 2 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7

ด้านการนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่า สามารถเอาความรู้จากการอบรมครั้งนี้ไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก 23 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 ระดับปานกลาง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5

## (9) การบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม

### 1) ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ

- ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม/สัมมนา เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม/สัมมนาในระดับมาก ร้อยละ 80
- ผู้เข้าร่วมอบรมคิดว่าสามารถนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก ร้อยละ 80
- จำนวนผู้เข้าร่วมอบรมไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของกลุ่มเป้าหมาย

### 2) ผลการดำเนินงาน

- ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม/สัมมนา เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม/สัมมนาในระดับมาก ร้อยละ 80

จากการสอบถามผู้เข้าร่วมอบรม และผลประเมินจากแบบสอบถาม พบว่า ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเนื้อหาการฝึกอบรมทำให้ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม/สัมมนา เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม/สัมมนา ระดับมาก จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 84.6 จึงบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม

- ผู้เข้าร่วมอบรมคิดว่าสามารถนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก ร้อยละ 80

จากการสอบถามผู้เข้าร่วมอบรม และผลประเมินจากแบบสอบถาม พบว่า ด้านการนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่า สามารถเอาความรู้จากการอบรมครั้งนี้ไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก 23 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 ระดับปานกลาง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 จึงบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม

- จำนวนผู้เข้าร่วมอบรมไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของกลุ่มเป้าหมาย

จากกลุ่มเป้าหมายในการอบรมจำนวน 31 คน ประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา (5 คน) เจ้าหน้าที่ทำอากาศยาน 9 แห่ง (ทำอากาศยานละ 2 ท่าน รวม 18 คน) และเจ้าหน้าที่กรมทำอากาศยานที่เกี่ยวข้อง (จำนวนหน่วยงานละ 2 ท่าน จาก 4 หน่วยงาน รวมจำนวน 8 คน) พบว่า มีผู้เข้าร่วมการอบรมจำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

- คณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 3 คน
- เจ้าหน้าที่ทำอากาศยาน 9 แห่ง จำนวน 18 คน
- เจ้าหน้าที่กรมทำอากาศยานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 7 คน

รวมทั้งสิ้นจำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 90.32 จึงบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม