



บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ออกตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดโครงการพัฒนาขนาดใหญ่โดยเฉพาะโครงการสนามบินพาณิชย์ จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) รายงานดังกล่าวเป็นการคาดการณ์ถึงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการ จึงจำเป็นต้องนำเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไข เพื่อลดผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ทั้งในช่วงการก่อสร้างและช่วงดำเนินการ ดังนั้น สิ่งสำคัญที่สุดประการหนึ่งคือ ภายหลังจากโครงการผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) แจ้งมติความเห็นชอบ และให้กรมท่าอากาศยานปฏิบัติตามเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การติดตามตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติตามเงื่อนไขและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการสนามบินพาณิชย์มีประสิทธิภาพ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยโดยรอบ และทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 27 ก ลงวันที่ 19 เมษายน 2561 มาตรา 51/5 เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบและพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตที่ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกาศกำหนด

มาตรา 101/2 ที่กำหนดว่า “ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตผู้ใดไม่นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 51/5 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท”



ดังนั้น กรมท่าอากาศยานจึงได้จัดให้มีโครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน 8 แห่ง (ภาคเหนือ) ประกอบด้วย ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน ปาย และ เพชรบูรณ์ โดยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือรายงานฯ ที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันแก้ไขและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- (1) เพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน
- (2) เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน
- (3) เพื่อศึกษานิเวศวิทยา นกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินและแผนป้องกันอุบัติเหตุทางการบินที่เกิดจากนกและสัตว์
- (4) เพื่อดำเนินการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน
- (5) เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากสนามบินพาณิชย์ โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการอย่างละเอียดและเสนองบประมาณดำเนินการ
- (6) เพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานที่เคยมีการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามกำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน 8 แห่ง (ภาคเหนือ) ประกอบด้วย ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน ปาย และ เพชรบูรณ์



1.3.2 ขอบเขตเชิงวิชาการ

(1) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำ เป็นต้น ตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการตรวจวัด 2 ครั้ง ในรอบของการปฏิบัติงานตามสัญญา อ้างอิงตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินการโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 ข้อ 3 (2) และ (3)

(2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายในการทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง

(3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน

(4) ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน รวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน

(5) เสนอแนวทางการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นของแต่ละท่าอากาศยานอย่างละเอียด และเสนองบประมาณในการดำเนินการ

(6) อบรม/ให้ความรู้ แก่เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดยให้จัดทำคู่มือของแต่ละท่าอากาศยานที่ทำการศึกษาในสัญญานี้ เพื่อให้ท่าอากาศยานแต่ละแห่งสามารถนำไปดำเนินการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมได้ โดยที่ปรึกษาจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการอบรมทั้งหมด รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าที่พัก ของเจ้าหน้าที่ผู้เข้ารับการอบรมทั้งหมด

(7) การศึกษา ตรวจวัด ตรวจสอบ และการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามมาตรฐานตามที่หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ โดยที่ปรึกษาจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการตรวจวัดทั้งหมด



1.4 รายละเอียดโครงการ

1.4.1 ความเป็นมาของท่าอากาศยานน่านนคร

ท่าอากาศยานน่านนครหรือสนามบินน่าน ตั้งอยู่ที่ตำบลผาสิงห์ อำเภอเมือง จังหวัดน่าน (ดังแสดงในรูปที่ 1.4.1-1) กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) ได้ก่อสร้างอาคารที่ทำการท่าอากาศยาน ในปี พ.ศ.2523 และเริ่มมีการบินครั้งแรก ในปี พ.ศ.2541 ในเส้นทางกรุงเทพฯ-น่าน-กรุงเทพฯ ในปี พ.ศ.2544 สายการบินลาว ทำการบิน ณ สนามบินน่าน เส้นทาง น่าน-หลวงพระบาง-เวียงเวียงพูน และปี พ.ศ.2545 สายการบินพี บีแอร์ จำกัด เริ่มทำการบิน ณ สนามบินน่าน เส้นทาง กรุงเทพฯ-น่าน-กรุงเทพฯ ทำให้มีผู้ใช้บริการสนามบินเป็นจำนวนมากส่งผลให้ต้องทำการขยายท่าอากาศยาน เนื่องจากอาคารห้องพัสดุโดยสาร และพื้นที่ลานจอดรถยนต์ที่มีในปัจจุบันไม่เพียงพอต่อการให้บริการ โดยโครงการพัฒนาสนามบินพาณิชย์เป็นโครงการที่อยู่ในประเภทที่จะต้องมีการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2535 กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) จึงได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานน่าน เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณาให้ความเห็น ในการประชุมครั้งที่ 11/2548 เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2548 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และให้กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือ ทส 1009/11554 ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน 2548 เป็นต้นมา

1.4.2 ที่ตั้ง และองค์ประกอบของท่าอากาศยานน่านนคร

ที่ตั้งของท่าอากาศยานน่านนคร ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลผาสิงห์ อำเภอเมือง จังหวัดน่าน ห่างจากตัวเมืองประมาณ 2 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 1,070 ไร่ ในเขตพื้นที่ฝูงบิน 466 ของกองทัพอากาศ โดยมีพื้นที่ใช้ในกิจการของท่าอากาศยานประมาณ 393 ไร่ (ดูรูปที่ 1.4.2-1 ประกอบ) โดยมีองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยาน ดังนี้

- (1) ทางวิ่ง (Runway) พื้นผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 45 เมตร ยาว 2,000 เมตร ความยาวทางวิ่งเพื่อ (Stop way) ข้างละ 60 เมตร
- (2) ทางขับ (Taxiway) พื้นผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 30 เมตร จำนวน 4 เส้น เชื่อมกับทางวิ่งและมีทางขับขนานกับทางวิ่ง จำนวน 1 เส้น กว้าง 30 เมตร ยาว 1,269 เมตร



(3) ลานจอดเครื่องบิน พื้นผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต 2 บริเวณ คือ ลานจอดเครื่องบินเดิมของท่าอากาศยาน อยู่ติดกับอาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน ขนาดกว้าง 35 เมตร ยาว 80 เมตร รองรับเครื่องบิน ATR72 พร้อมกันได้จำนวน 2 ลำ หรือเครื่องบิน B737-400 ได้จำนวน 1 ลำ และลานจอดเครื่องบินใหม่เป็นลานจอดพื้นผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาดกว้าง 100 เมตร ยาว 235 เมตร รองรับเครื่องบิน ATR72 พร้อมกันได้จำนวน 3 ลำ หรือเครื่องบิน B737-400 พร้อมกันได้จำนวน 2 ลำ และหลุมจอดเฮลิคอปเตอร์จำนวน 2 หลุม

(4) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีลักษณะเป็นอาคาร 2 ชั้น หลังคาจั่ว มีขนาดความกว้าง 72 เมตร ยาว 115.2 เมตร

(5) อาคารหอบังคับการบินสูง 4 ชั้น อยู่บริเวณช่วงตอนกลางของแนวทางวิ่งใกล้เคียงกับลานจอดเครื่องบินใหม่

(6) อาคารสำนักงานท่าอากาศยาน และอาคารกักกันและดับเพลิงอากาศยาน

(7) บ้านพักเจ้าหน้าที่แบบบ้านเดี่ยว จำนวน 6 หลัง แบบบ้านแฝด 2 ครอบครัว จำนวน 2 หลัง และแบบบ้านพักเรือนแถว 4 ครอบครัวจำนวน 3 หลัง

(8) ลานจอดรถยนต์ มี 2 แห่ง คือ ลานจอดรถยนต์บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ และลานจอดรถยนต์ฝั่งผู้โดยสารขาออกมีจำนวนช่องจอดรถยนต์ 167 คัน

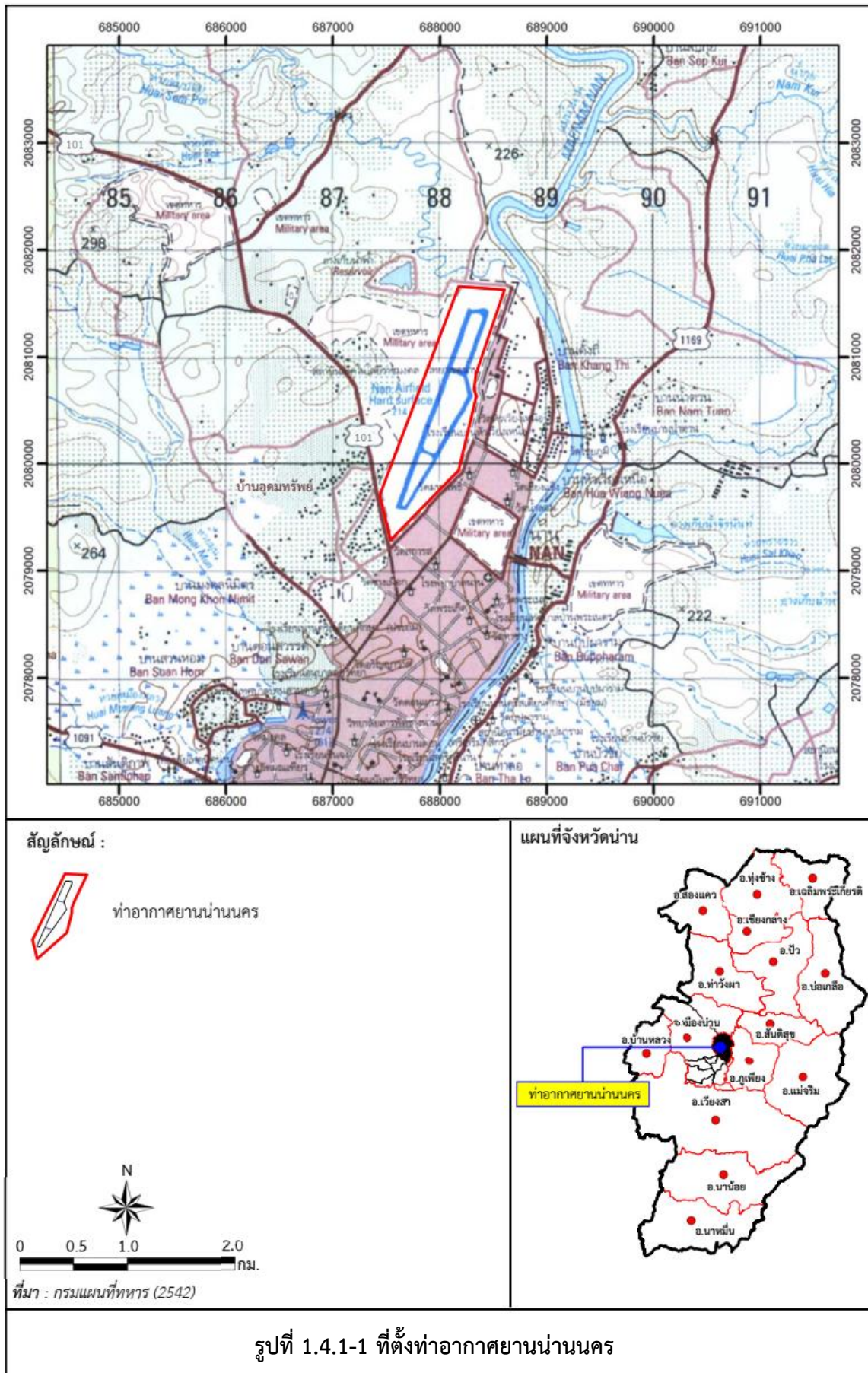
1.4.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานน่านนคร

ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานน่านนคร (ดูรูปที่ 1.4.3-1 ประกอบ) รายละเอียดมีดังนี้

(1) **พื้นที่เกษตรกรรม** : ส่วนใหญ่อยู่ทางทิศเหนือและทิศตะวันออกเฉียงเหนือของท่าอากาศยาน

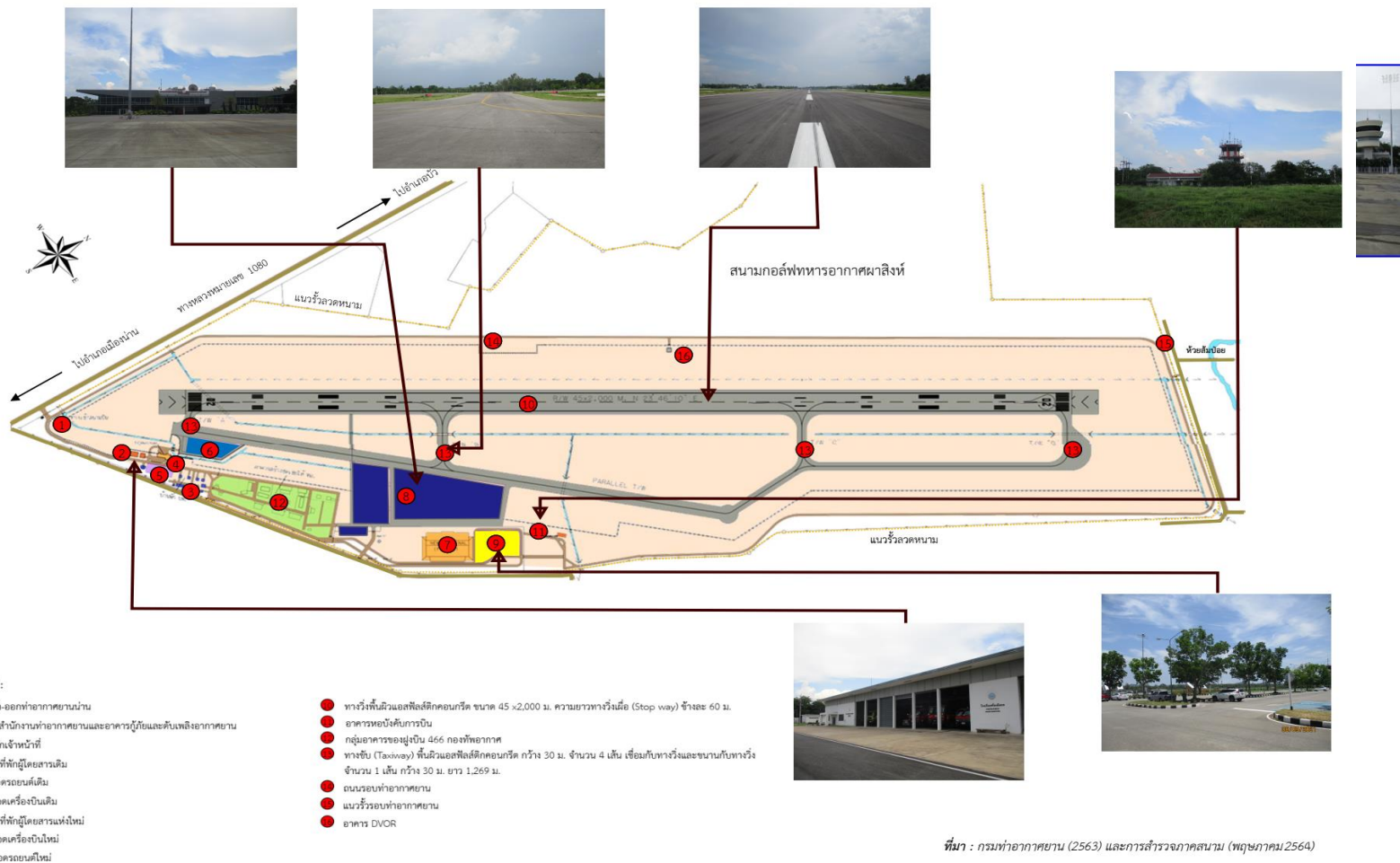
(2) **พื้นที่ชุมชน** : บริเวณที่มีชุมชนหนาแน่นจะอยู่ริมฝั่งทางทิศตะวันตกของแม่น้ำน่าน และกระจายตัวอยู่ตามแนวเส้นทางคมนาคม มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน คือ มีลักษณะเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม สถานที่ราชการ ที่สาธารณะ และที่อยู่อาศัย

(3) **พื้นที่อื่นๆ** : การใช้ประโยชน์ที่ดินในรูปแบบอื่นๆ ได้แก่ เส้นทางคมนาคม และแหล่งน้ำ โดยมีทางหลวงหมายเลข 101 เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลัก นอกจากนี้ ยังมีแนวถนนทางด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานแทรกอยู่ภายในชุมชน เช่น ถนนนวนคร ถนนหัวเวียง ถนนเทศบาลดาร์ห์ (หน้าค่าย) และถนนเลียบแม่น้ำ ส่วนแหล่งน้ำที่พบ ได้แก่ คลองสัมป่อย และแม่น้ำน่านไหลเลียบไปทางทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน





โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ)



รูปที่ 1.4.2-1 ผังแสดงองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานน่านนคร

