



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

เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการสนามบินพาณิชย์ มีประสิทธิภาพ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยโดยรอบ และทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 27 ก ลงวันที่ 19 เมษายน 2561 มาตรา 51/5 เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบและพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตที่ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้วจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสนอต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกาศกำหนด

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



ดังนั้น กรมท่าอากาศยานจึงได้จัดให้มีโครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน 8 แห่ง (ภาคเหนือ) ประกอบด้วย ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ โดยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์



1.3.2 ขอบเขตเชิงวิชาการ

(1) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำ เป็นต้น ตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการตรวจวัด 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 ความเป็นมาของท่าอากาศยานปาย

ท่าอากาศยานปาย ตั้งอยู่ที่ตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย แม่ฮ่องสอน (ดังแสดงในรูปที่ 1.4.1-1) เริ่มก่อสร้างครั้งแรกตั้งแต่สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยทหารกองทัพญี่ปุ่นที่ได้เคลื่อนทัพจากจังหวัดเชียงใหม่ผ่านอำเภอปาย เพื่อจะไปจังหวัดแม่ฮ่องสอนและประเทศพม่า ทหารญี่ปุ่นได้เลือกเอาจุดที่ตั้งท่าอากาศยานปายในปัจจุบันเป็นที่ก่อสร้างท่าอากาศยานชั่วคราว โดยใช้แรงงานเชลยศึกชาวต่างชาติ ท่าอากาศยานชั่วคราวที่สร้างขึ้น มีขนาดความกว้าง-ยาว พอที่จะให้เครื่องบินขนาดเล็กที่ใช้ในสงครามบินขึ้น-ลงได้เท่านั้น และท่าอากาศยานได้เลิกใช้งานเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง

ต่อมาในปี พ.ศ. 2495 ทางจังหวัดแม่ฮ่องสอนร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม ได้ทำการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานขุนยวม ท่าอากาศยานแม่สะเรียง และท่าอากาศยานปายเพื่อรองรับการเปิดทำการบินโดยเครื่องบินขนาดเล็กแบบโบยน์ชา นอสแมนด์ และอื่นๆ เพื่อสนองต่อความต้องการเดินทางสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งในขณะนั้นการคมนาคมทางบกมีความยากลำบาก การเดินทางด้วยรถยนต์อาจต้องใช้เวลาหลายวันโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ท่าอากาศยานปายที่ปรับปรุงในครั้งนั้น มีขนาดทางวิ่ง 700x20 เมตร เปิดให้บริการสถานีวิทยุสื่อสารการบิน สำหรับกิจการบินพลเรือน เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2495 โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ทำการบินจนถึงปี พ.ศ. 2503 จึงหยุดทำการบิน เนื่องจากปรับเปลี่ยนเครื่องบินที่ให้บริการเป็นแบบ C47 (ดาโกต้า) หรือ DC3 ซึ่งไม่สามารถขึ้นลงท่าอากาศยานปาย สถานีวิทยุการบินท่าอากาศยานปาย จึงปิดให้บริการเมื่อ วันที่ 16 กันยายน 2503 การใช้งานท่าอากาศยานปาย คงมีเฉพาะกิจการของราชการ โดยสำนักงานการบินพลเรือนกระทรวงคมนาคม 1 เป็นผู้ดูแลรักษาท่าอากาศยาน

ตามประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการ หรือกิจการส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดให้โครงการสนามบินพาณิชย์ทุกขนาด จะต้องจัดทำการศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจพิจารณา

ต่อมาในการประชุมครั้งที่ 15/2551 เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2551 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติไม่เห็นชอบรายงานดังกล่าว กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้นำเสนอรายงานชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม และเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้พิจารณาและนำเสนอรายงานดังกล่าวให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2552 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน



และให้กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือ ทส 1009.4/7674 ลงวันที่ 5 ตุลาคม 2552 เป็นต้นมา

1.4.2 ที่ตั้ง และองค์ประกอบของท่าอากาศยานปาย

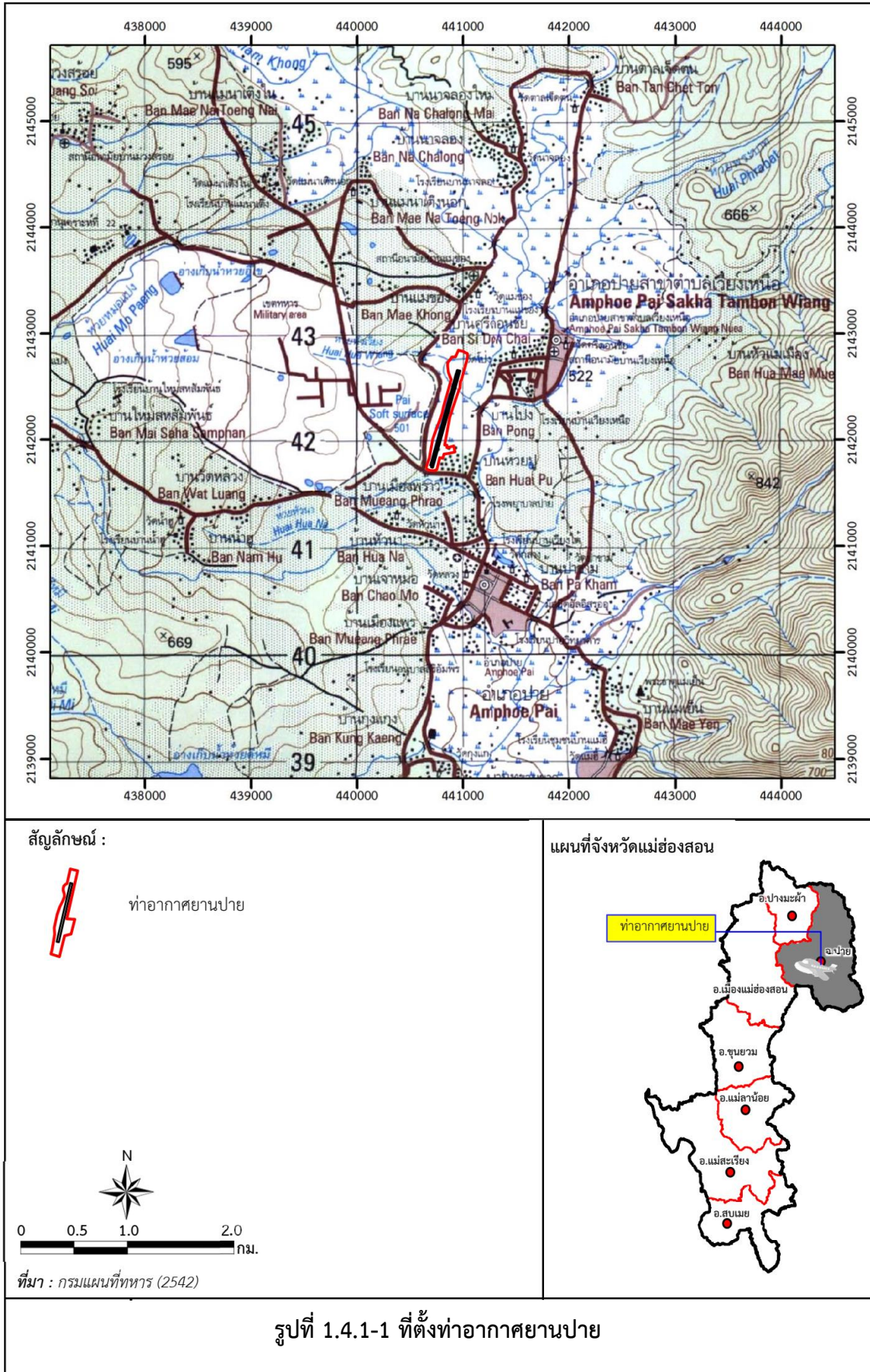
ท่าอากาศยานปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ปัจจุบันมีขนาดพื้นที่ 77.2 ไร่ ตั้งอยู่ที่ตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ห่างจากตัวอำเภอปายไปตามทางหลวงหมายเลข 1095 ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร โดยมีองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยาน ดังนี้ (ดูรูปที่ 1.4.2-1 ประกอบ)

- (1) ทางวิ่ง (Runway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีตขนาด 23 x 900 เมตร
- (2) ทางขับ (Taxiway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีตขนาด 10 x 19 เมตร เชื่อมทางวิ่ง จำนวน 1 เส้น
- (3) ลานจอดเครื่องบินแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 70 x 90 เมตร
- (4) อาคารที่พักผู้โดยสารขนาดพื้นที่ 355 ตารางเมตร
- (5) ลานจอดรถยนต์ จัดให้มีลานจอดรถยนต์รองรับได้จำนวน 20 คัน
- (6) อาคารโรงรถดับเพลิง
- (7) หอบังคับการบิน
- (8) ถังเก็บน้ำ โรงเครื่องมือกล โรงรถและวัสดุ

1.4.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยาน

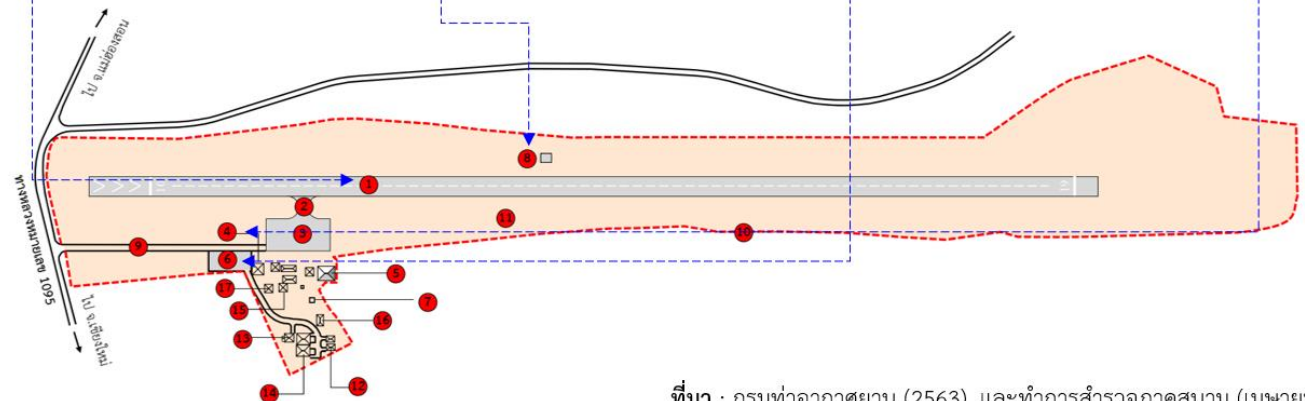
ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานปาย (ดูรูปที่ 1.4.3-1 ประกอบ) สรุปดังนี้

ทิศเหนือ	พื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ชุมชน
ทิศใต้	พื้นที่ชุมชน
ทิศตะวันออก	พื้นที่ชุมชนมีบ้านเรือนตั้งอยู่ตามเส้นทางคมนาคม
ทิศตะวันตก	พื้นที่ชุมชน มีบ้านเรือนกระจายอยู่ทั่วไป และพื้นที่เกษตรกรรม





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



ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (2563), และทำการสำรวจภาคสนาม (เมษายน 2564)

สัญลักษณ์ :

- 1 ทางวิ่งผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (Runway) ขนาด 23x900 ม. พร้อมไหล่ทางวิ่งข้างละ 7.5 ม.
- 2 ทางขับผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต (Taxiway) ขนาด 10x19 ม. เชื่อมทางวิ่งจำนวน 1 เส้น
- 3 ลานจอดเครื่องบินผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 70x90 ม.
- 4 อาคารที่พักผู้โดยสาร
- 5 อาคารบังคับการบิน
- 6 ลานจอดรถยนต์

- 7 หอถังน้ำ
- 8 อาคารโรงดับเพลิง
- 9 ถนนทางเข้า-ออก ท่าอากาศยาน
- 10 แนวรั้วรอบท่าอากาศยาน
- 11 Awas
- 12 บ้านแฝด 2 ครอบครัว

- 13 บ้านพักระดับ 5-6 เดิม
- 14 บ้านพักเรือนแถว 4 ครอบครัว
- 15 โรงเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าที่จะก่อสร้างในสัญญานี้
- 16 โรงเครื่องยนต์ (เดิม)
- 17 ศาลพระภูมิ

รูปที่ 1.4.2-1 ผังแสดงองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานปาย

