
รายละเอียดโครงการ

2.1 ความเข้าใจโครงการ

ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตั้งอยู่เลขที่ 60 หมู่ที่ 3 ถนนมหิตล ตำบลสุเทพ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ มีพื้นที่ทั้งสิ้น 1,605 ไร่ หรือประมาณ 2.57 ตารางกิโลเมตร มีสายการบินที่มาใช้บริการแบบประจำ 31 สายการบิน สามารถรองรับเที่ยวบินได้ 24 เที่ยวบินต่อชั่วโมง รองรับผู้โดยสารได้ 8 ล้านคนต่อปี รองรับปริมาณสินค้าได้ 35,000 ตันต่อปี สำหรับลานจอดอากาศยานมีพื้นที่ 85,996 ตารางเมตร มีทางวิ่ง 1 เส้น 18/36 ยาว 3,400 เมตร กว้าง 45 เมตร และมีอาคารผู้โดยสารภายใน และระหว่างประเทศ (เชื่อมต่อกัน) 1 อาคาร พื้นที่ประมาณ 31,301 ตารางเมตร (ที่มา : <https://chiangmai.airportthai.co.th/about-us>)

เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2544 คณะรัฐมนตรี ได้มีมติให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการเร่งด่วนเพื่อพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการส่งเสริมให้เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการบิน ไปยังจีนตอนใต้ และตะวันตก ผลการศึกษาของคณะทำงานในเรื่องความเป็นไปได้ในการเป็นศูนย์กลางการบินของท่าอากาศยานภูมิภาค พบว่า ในภาคเหนือ เชียงใหม่เป็นจุดที่เหมาะสมมากที่สุดเนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารสูงสุด และมีเครือข่ายเชื่อมโยงไปยังต่างประเทศอยู่แล้ว ซึ่งรวมถึงสิงคโปร์และไทเป และเป็นจุดที่นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปท่องเที่ยว มีที่ตั้งอยู่ในบริเวณตอนกลางของภาคเหนือตอนบน ทำให้การเดินทางเชื่อมโยงไปยังจุดอื่นๆ ทั้งยังเป็นจุดที่มีธุรกิจการค้าหนาแน่นเหมาะสมที่จะเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังจุดต่างๆ ที่เป็น Secondary Points ในประเทศใกล้เคียง และในพื้นที่ลุ่มน้ำแม่โขง และเพื่อเป็นการส่งเสริมนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาการท่องเที่ยวไทย โดยแผนการดำเนินงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ แบ่งออกเป็น

1) **ระยะแรก** : ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2546-2549 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ งานปรับปรุงขยายอาคารผู้โดยสาร งานขยายความยาวทางวิ่ง ทางขับ งานปรับปรุงขยายทางขับและลานจอดอากาศยานงานก่อสร้างระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ งานปรับปรุงขยายลานจอดรถยนต์ งานปรับปรุงขยายอาคารคลังสินค้า

2) **ระยะสอง** : ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและขยายสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานเชียงใหม่ให้รองรับปริมาณการจราจรทางอากาศและจำนวนผู้โดยสารจนถึงปี พ.ศ. 2559

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จึงได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทขม.) มุ่งเน้นที่จะพัฒนาโครงการในส่วนที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทั้งด้านทรัพยากรต่างๆ และคุณค่าทางสิ่งแวดล้อมของบริเวณโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน ได้แก่ แผนงานในส่วนการขยายทางวิ่งและทางขับ จากการศึกษาสรุปว่าการขยายความยาวทางวิ่ง ให้มีความยาวทางวิ่งของอากาศยาน

รวม 3,400 เมตร เป็นกรณีที่เหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพทรัพยากรและคุณค่าทางสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำที่สุด โดยได้จัดส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 9/2547 เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 มีมติเห็นชอบกับการพัฒนาโครงการเฉพาะกรณีการขยายความยาวของทางวิ่งรวม 3,400 เมตร (ทางวิ่งด้านทิศเหนือ 300 เมตร) เนื่องจากส่งผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบน้อยที่สุด ซึ่งปัจจุบันได้มีการก่อสร้างและเปิดใช้งานเรียบร้อยแล้ว ยกเว้นการต่อขยายทางวิ่งด้านทิศเหนือออกไป 300 เมตร แต่ในการดำเนินงานจริงไม่ได้มีการใช้ทางวิ่งส่วนที่ต่อขยาย ทั้งนี้ได้นำมติของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 10/2548 วันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2548 โดยมีมติเห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แล้ว โดยมีรายละเอียดโครงการแสดงดังหัวข้อต่อไปนี้

2.2 รายละเอียดโครงการ

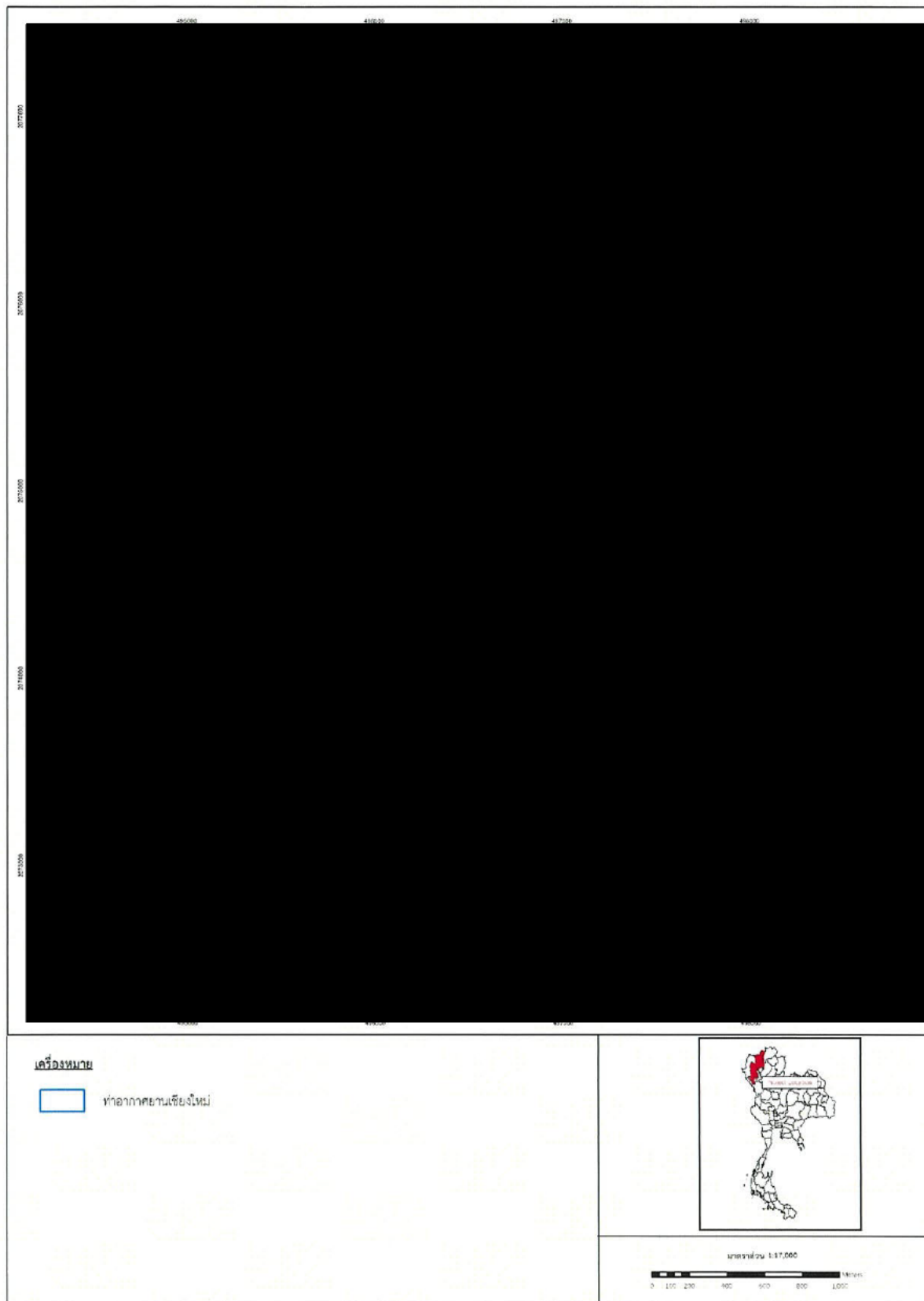
2.2.1 ที่ตั้ง ทชม.

ทชม. มีอาณาบริเวณตั้งอยู่ในเขตตำบลแม่เหียะ และตำบลสุเทพ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ห่างจากตัวเมืองนครเชียงใหม่ ประมาณ 2 กิโลเมตร มีพื้นที่ทั้งสิ้น 1,605 ไร่ หรือประมาณ 2.57 ตารางกิโลเมตร (รูปที่ 2.2.1-1) และมีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

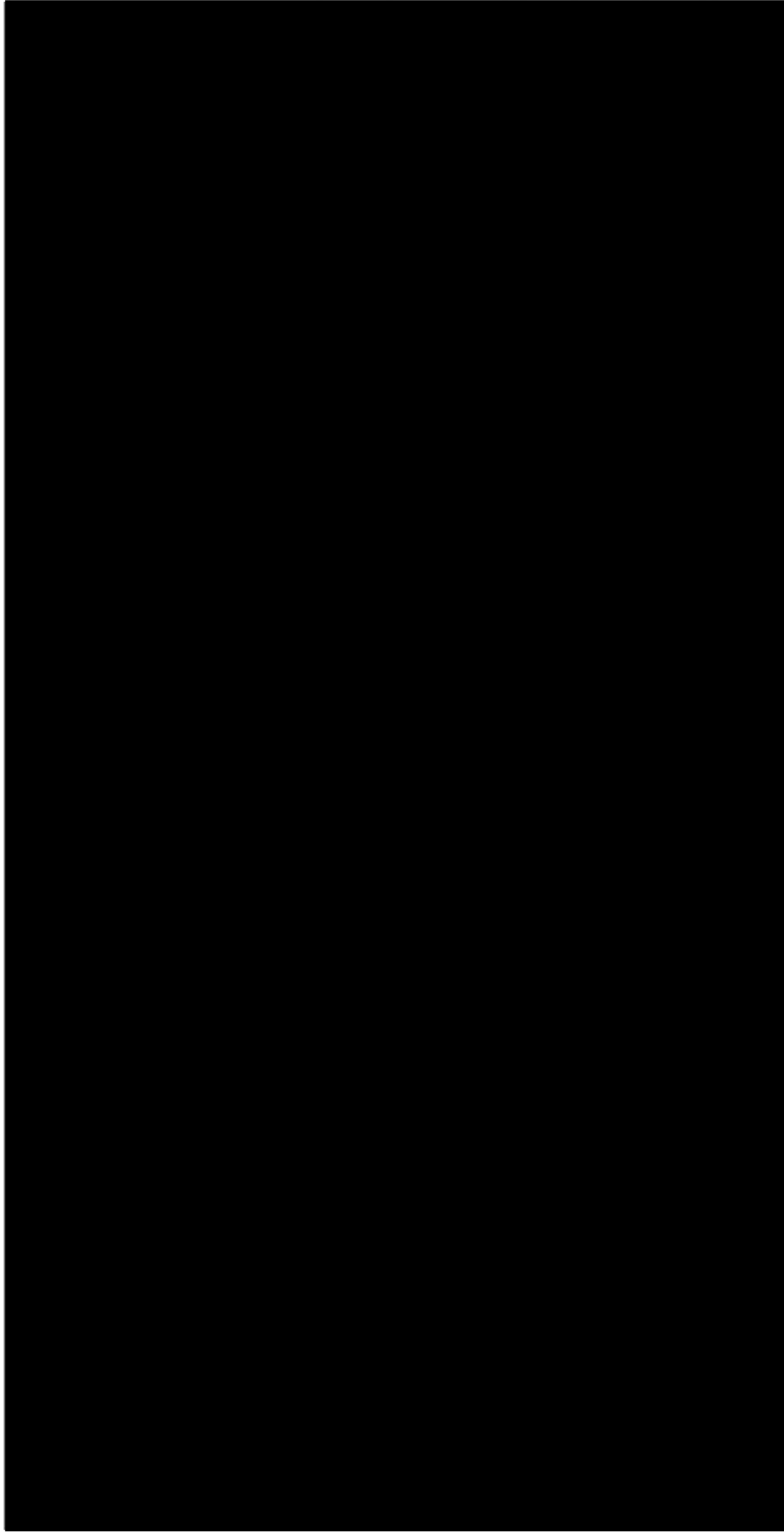
ทิศเหนือ	จรดพื้นที่ของกองทัพอากาศ (กองบิน 41)
ทิศตะวันออก	จรดพื้นที่ของกองทัพอากาศ (กองบิน 41) และทางหลวงหมายเลข 108 (เชียงใหม่-ฮอด) และชุมชนในเขตตำบลป่าแดด
ทิศตะวันตก	จรดพื้นที่ของกองทัพอากาศ (กองบิน 41) และชุมชนในเขตตำบลสุเทพ
ทิศใต้	จรดทางหลวงหมายเลข 108 (เชียงใหม่-ฮอด) และถนนวงแหวนรอบกลาง (ทางหลวงชนบทหมายเลข 3029) และชุมชนในเขตตำบลแม่เหียะ

2.2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ ทชม.

ทชม. ได้จัดทำแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ใช้สอยต่างๆ แสดงดังรูปที่ 2.2.2-1



รูปที่ 2.2.1-1 ตำแหน่งที่ตั้ง ทชม.



ที่มา : โครงการท่าอากาศยานเชียงใหม่, เดือนกันยายน พ.ศ. 2563

รูปที่ 2.2.2-1 การใช้ประโยชน์พื้นที่ภายใน ทชม.

2.2.3 เขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ

ปัจจุบัน ทชม. มีความยาวทางวิ่ง (Runway) 3,400 เมตร ความกว้าง 45 เมตร เมื่อพิจารณาตามมาตรฐานขององค์การการบินระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) พบว่า ทชม. เป็นท่าอากาศยานที่มีความยาวเกินกว่า 1,800 เมตร ให้จัดประเภทของท่าอากาศยานอยู่ใน Aerodrome code 4 และมีข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ดังนี้

3.1) Runway Strip เป็นพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ในการบินขึ้นและร่อนลง มีระยะก่อนและหลังของทางวิ่ง รวมทั้งพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้สำหรับให้อากาศยานใช้ในการหยุด ในกรณีที่ไม้อาจบินขึ้นได้ทั้งที่ได้ทำการวิ่งขึ้นแล้ว หมายถึง Stop way ความยาวด้านละ 60 เมตร กว้างด้านละ 150 เมตร ในบริเวณนี้จะห้ามก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ยกเว้นอุปกรณ์เครื่องช่วย

3.2) Transitional surface ได้แก่พื้นที่ต่อเนื่องจาก Runway Strips โดยมีความเอียง (Slope) ร้อยละ 14.3 (Slope 1:7) ขนาดความกว้างจากขอบของ Runway Strips ข้างละ 315 เมตร อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุดเท่ากับ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่งที่ขอบนอกสุดของ Transitional Surface แล้วลดจากความสูง 45 เมตรถึง 0 เมตร ที่ขอบในสุดของ Transitional Surface

3.3) Inner Horizontal Surface ได้แก่ พื้นที่ที่ต่อเนื่องจาก Transitional Surface ออกไปเป็นพื้นที่ที่มีขึ้นเพื่อจำกัดไม่ให้มีสิ่งกีดขวางที่จะเป็นอุปสรรคต่อการบินต้วงเข้ามาบินลง (Visual circling approach) หลังจากทีลระยะสูงในการบินผ่านเมฆจนกระทั่งเห็นทางวิ่งแล้ว (runway in-sight) มีขนาดความยาวขนานไปกับทางวิ่งรวมกับรัศมี 4,000 เมตร จากหัวและปลายทางวิ่ง และมีความกว้างเป็นรัศมี 4,000 เมตร จากกึ่งกลางทางวิ่งและหัวกับปลายทางวิ่ง อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุดเท่ากับ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่งในการมองอากาศยาน (Visual Aids) และห้ามยวดยานผ่านในบริเวณนี้

3.4) Conical Surface ได้แก่ พื้นที่ต่อเนื่องจาก Inner Horizontal Surface ลาดเอียงจากขอบนอกของ Inner Horizontal Surface ในอัตราส่วน 1:20 หรือร้อยละ 5 จนกระทั่งสูงกว่าระดับของ Inner Horizontal Surface เท่ากับ 100 เมตร มีขนาดด้านยาวและด้านกว้างขนานไปกับ Inner Horizontal Surface รัศมี 2,000 เมตรภายใน Conical Surface อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุด 145 เมตร เหนือระดับทางวิ่งที่ขอบนอกของ Conical Surface แล้วลดลงในอัตรา 20:1 เข้าสู่ขอบในมาที่ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่ง

3.5) Approach Surface ได้แก่ พื้นที่ในแนวตรงออกจากหัวทางวิ่งออกไป เพื่อใช้สำหรับให้อากาศยานบินร่อนลง โดยบานออกในอัตราส่วน 1:7 มีขนาดความยาวจาก Runway Strips ไปจนถึงระยะ 15,000 เมตร กำหนดความสูงของสิ่งปลูกสร้างไม่เกิน 150 เมตร ตั้งแต่ที่ระยะ 15,000 เมตรจนถึง 6,600 เมตรจากหัวทางวิ่งเมื่อแล้วลดลงมาในอัตราส่วน 1:40 และไม่เกิน 60 เมตร ที่ระยะ 3,000 เมตร แล้วลดลงในอัตราส่วน 1:50 จนเหลือ 0 เมตร ที่หัวทางวิ่งเมื่อ

2.2.4 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของ ทชม.

2.2.4.1 ระบบถนนภายใน ทชม.

ระบบถนนภายในเขต ทชม. เป็นระบบการเดินรถทางเดียว ทิศทางตามเข็มนาฬิกา โดยมีถนนทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานเชื่อมต่อกับถนนอ้อมเมือง (ทางหลวงหมายเลข 1141) ทางด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108

2.2.4.2 พื้นที่ลานจอดรถยนต์

ลานจอดรถยนต์สำหรับผู้มาใช้บริการของท่าอากาศยานมีหลายพื้นที่ดังนี้

- ลานจอดรถบริเวณด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร พื้นที่ประมาณ 24,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 835 คัน
- ลานจอดรถยนต์บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารผู้โดยสาร พื้นที่ประมาณ 7,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ 220 คัน
- ลานจอดรถบัสบริเวณด้านทิศใต้ พื้นที่ประมาณ 1,300 ตารางเมตร สามารถจอดรถบัสได้ 12 คัน
- อาคารจอดรถ 10 ชั้น ขนาดพื้นที่อาคาร 38,400 ตารางเมตร กว้าง 32 เมตร ยาว 120 เมตร สูง 32.64 เมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 1,317 คัน

2.2.4.3 ระบบทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน

• ทางวิ่งอากาศยาน (Runway)

ในปัจจุบันทางวิ่งามีขนาดความกว้าง 45 เมตร และความยาว 3,400 เมตร วางตัวในแนวทิศเหนือ-ใต้ สำหรับผิวทางวิ่งเป็น Asphaltic Concrete และ Cement Concrete

• ทางขับ (Taxiway)

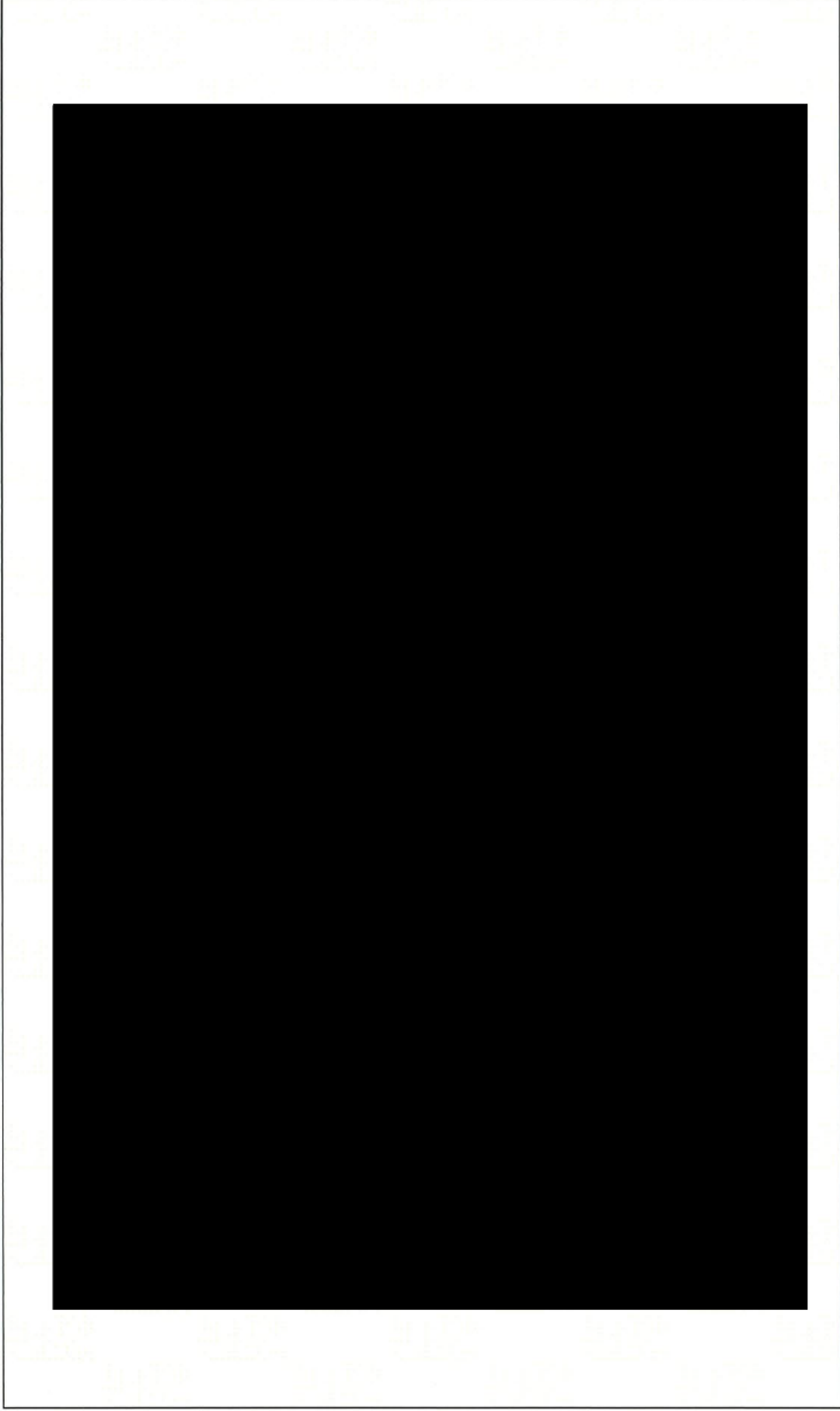
ทางขับของท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีทั้งหมด 15 สาย ได้แก่

- 1) ทางขับ A, B, C, D, E, F, G, H เชื่อมต่อกับทางขับขนานสาย P
- 2) ทางขับ Q, P5, P6 เชื่อมต่อลานจอดอากาศยาน
- 3) P1, P2, P3, P4 เชื่อมต่อลานท่าอากาศยานทหาร กองบิน 41

• ลานจอดอากาศยาน

ลานจอดอากาศยาน มีจำนวน 16 หลุมจอด แสดงดังรูปที่ 2.2.4.3-1

- 1) หลุมจอดที่ 1 สำหรับจอดเครื่องบินประเภท ATR จำนวน 1 ลำ
- 2) หลุมจอดที่ 3-8 สำหรับจอดเครื่องบินประเภท B-737 จำนวน 6 ลำ
- 3) หลุมจอดที่ 9, 12, 15, 19, 20L, 20R สำหรับเครื่องบินประเภท A-320
- 4) หลุมจอดที่ 11, 14, 17 สำหรับจอดเครื่องบินประเภท ATR-72



รูปที่ 2.2.4.3-1 บริเวณลานจอดอากาศยาน ทชม.

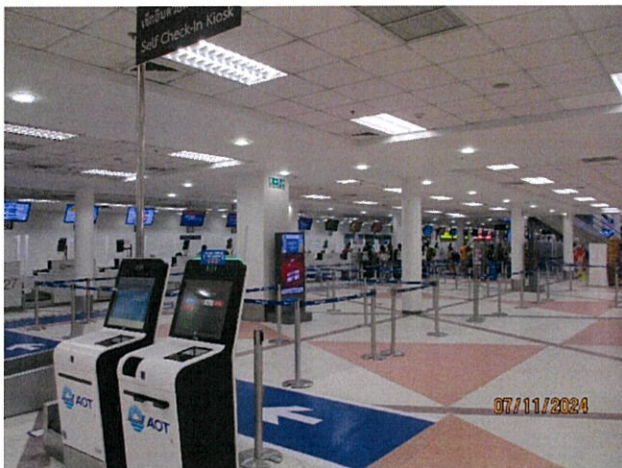
2.2.4.4 อาคารสนับสนุน

อาคารสนับสนุนภายในพื้นที่ ทชม. เพื่การดำเนินการต่าง ๆ ประกอบด้วย อาคารผู้โดยสาร อาคารสำนักงาน โรงเครื่องยนต์ โรงเติมอากาศ คลังพัสดุ อาคารประปา และอาคารดับเพลิงและกู้ภัย โดยมีรายละเอียดของพื้นที่ใช้สอย แสดงดังตารางที่ 2.2.4.4-1 และรูปที่ 2.2.4.4-1

ตารางที่ 2.2.4.4-1 รายละเอียดอาคารสนับสนุน

รายการ	พื้นที่ (ตารางเมตร)
อาคารผู้โดยสาร 1 อาคาร	31,301
โรงเครื่องยนต์ ทชม.	246
โรงเติมอากาศ	120
คลังพัสดุ	4,200
อาคารประปา ทชม.	250
อาคารดับเพลิงและกู้ภัย	1,200
รวม	41,496

ที่มา : - รายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนา ทชม. ปี พ.ศ. 2548
- แผนแม่บทการพัฒนา ทชม. ประจำปี พ.ศ. 2559



รูปที่ 2.2.4.4-1 สภาพภายในอาคารผู้โดยสาร ทชม.

2.2.4.5 พื้นที่สีเขียวภายใน ทชม.

ทชม. มีพื้นที่ทั้งหมด 1,605 ไร่ ซึ่งมีเขตพื้นที่สีเขียวทั้งสิ้น 1,308 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 68.66 ของพื้นที่ โดยจำแนกเป็นพื้นที่เขต Airside ประมาณ 1,008 ไร่ และพื้นที่นอกเขต Airside ประมาณ 300 ไร่

2.2.4.6 ระบบประปา

ทชม. มีระบบผลิตน้ำประปาโดยอาศัยแหล่งน้ำบาดาลภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน โดยมีบ่อบาดาล จำนวน 2 บ่อ ผ่านท่อส่งน้ำขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 4 นิ้ว อัตราสูบน้ำบ่อละ 50 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง ระบบผลิต น้ำประปาของ ทชม. เป็นระบบตกตะกอนและเติมอากาศ ตามด้วยระบบถังกรอง และฆ่าเชื้อโรคมีความสามารถในการผลิต 600 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ใช้ระบบจ่ายน้ำไปยังพื้นที่ต่างๆ ด้วยระบบท่อนสูง และ Booster Pump ทั้งนี้ ปัจจุบัน ทชม. รับน้ำจากการประปาส่วนภูมิภาคในกรณีที่กำลังการผลิตของระบบผลิตน้ำประปาของ ทชม. ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน โดยปริมาณน้ำที่รับจากการประปาส่วนภูมิภาค เฉลี่ยที่ 240 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดย ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567 มีปริมาณการใช้น้ำ ดังตารางที่ 2.2.4.6-1

ตารางที่ 2.2.4.6-1 สรุปปริมาณการใช้น้ำ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567

เดือน	ปริมาณการใช้น้ำ (ลูกบาศก์เมตร)
กรกฎาคม 2567	16,180.00
สิงหาคม 2567	16,032.24
กันยายน 2567	17,074.16
ตุลาคม 2567	17,718.40
พฤศจิกายน 2567	18,084.80
รวม	85,089.60

2.2.4.7 ระบบไฟฟ้า

ทชม. รับไฟฟ้าแรงสูงขนาด 22 kV จากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 3 แหล่ง ได้แก่ สถานีไฟฟ้าย่อยหายยา สถานีไฟฟ้าย่อยเชียงใหม่ 3 และสถานีไฟฟ้าย่อยเชียงใหม่ 4 ซึ่งทั้ง 3 สถานีไฟฟ้านี้ สามารถจ่ายโอนระบบการจ่ายกระแสไฟฟ้า ทชม. ได้ นอกจากนี้ ทชม. ยังมีแหล่งจ่ายกระแสไฟฟ้าสำรอง กรณีไฟฟ้าหลักจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคขัดข้อง ประกอบด้วย ระบบไฟฟ้าสำรองที่มาจากคลื่นกำเนิดไฟฟ้า และระบบไฟฟ้าสำรองที่มาจากเครื่องจ่ายกระแสไฟฟ้าแบบต่อเนื่อง (UPS) ทั้ง 2 แหล่งจ่ายไฟฟ้าสำรอง สามารถรองรับให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวก อาคารผู้โดยสาร อาคารดับเพลิง อาคารสำนักงาน และอาคารไฟฟ้าสนามบิน โดยระหว่างเดือน กรกฎาคม ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567 มีปริมาณการใช้ไฟฟ้า ดังตารางที่ 2.2.4.7-1

ตารางที่ 2.2.4.7-1 สรุปปริมาณการใช้ไฟฟ้า ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567

เดือน	ปริมาณการใช้ไฟฟ้า (หน่วย)
กรกฎาคม 2567	1,635,360.00
สิงหาคม 2567	1,619,360.00
กันยายน 2567	1,578,880.00
ตุลาคม 2567	1,574,560.00
พฤศจิกายน 2567	1,415,040.00
รวม	7,823,200.00

2.2.4.8 ระบบบำบัดน้ำเสีย

ปัจจุบันระบบบำบัดน้ำเสียของ ทชม. เป็นระบบบำบัดน้ำเสียแบบตะกอนเร่ง (Activated Sludge : AS) สามารถรองรับน้ำเสียสูงสุด 500 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดยน้ำเสียจากอาคารผู้โดยสาร และน้ำเสียจากอาคารคลังสินค้า จะเข้าสู่บ่อไร้ออกซิเจน (Anaerobic Tank) และไหลเข้าสู่ถังปรับเสถียรน้ำเสีย (Equalization Tank) จากนั้นไหลเข้าสู่ถังเติมอากาศ (Aeration Tank) และเข้าสู่บ่อตกตะกอน 1 และ 2 (Sedimentation Tank 1, 2) สำหรับน้ำใสส่วนบนจะไหลเข้าสู่ถังพักน้ำ (Holding Tank) ขนาด 400 ลูกบาศก์เมตร ก่อนระบายส่งสู่ลำรางสาธารณะ สำหรับน้ำเสียจากอากาศยาน จะไหลผ่านตะแกรงดักขยะ (Screening Unit) ก่อนลงสู่ถังปรับเสถียรอากาศยาน (Equalization Tank) และเข้าสู่กระบวนการบำบัดเช่นเดียวกันกับการบำบัดน้ำเสียจากอาคารที่พักผู้โดยสาร แผนผังกระบวนการบำบัดน้ำเสียของ ทชม. แสดงดังรูปที่ 2.2.4.8-1 สำหรับผู้ประกอบการร้านค้าประเภทอาหารและเครื่องดื่ม ทชม. ได้กำหนดให้ดำเนินการติดตั้งถังดักไขมันไว้บริเวณใต้อ่างล้างจาน เพื่อดักไขมันที่ลอยอยู่บนผิวน้ำ ก่อนที่น้ำเสียจะไหลไปรวมกับน้ำเสียจากส่วนอื่นๆ และเข้าสู่ระบบบำบัดของโครงการ โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567 มีปริมาณน้ำเสีย ดังตารางที่ 2.2.4.8-1

ตารางที่ 2.2.4.8-1 สรุปปริมาณน้ำเสีย ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนพฤศจิกายน 2567

เดือน	ปริมาณน้ำเสีย (ลูกบาศก์เมตร)
กรกฎาคม 2567	7,763.00
สิงหาคม 2567	7,879.00
กันยายน 2567	7,674.00
ตุลาคม 2567	8,671.00
พฤศจิกายน 2567	9,790.00
รวม	41,777.00

2.2.4.9 การจัดการขยะมูลฝอย

● แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอย

ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในบริเวณ ทชม. มีลักษณะเป็นขยะมูลฝอยชุมชน มีแหล่งกำเนิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

- ขยะมูลฝอยจากกิจกรรมในอาคารสำนักงาน
- ขยะมูลฝอยจากผู้มาใช้บริการอาคารผู้โดยสาร ของ ทชม.
- ขยะมูลฝอยจากร้านค้าต่างๆ ภายในพื้นที่ ทชม.
- ขยะมูลฝอยจากบ้านพักอาศัยของพนักงาน ทชม.

● การรวบรวมและการจัดการขยะมูลฝอย

- ขยะมูลฝอยจากอาคารผู้โดยสาร สำนักงาน และบริเวณบ้านพักพนักงาน มีการจัดตั้งภาชนะรองรับขยะขนาด 100 ลิตร เพื่อรองรับขยะตามจุดต่างๆ จำนวนประมาณ 60 ใบ และมีพนักงานทำความสะอาดโดยการว่าจ้างบริษัทเอกชน เป็นผู้ดำเนินการเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยใส่ถุงดำ และลำเลียงไปยังจุดพักขยะมูลฝอยของ ทชม. สำหรับขยะมูลฝอยจากร้านค้าต่างๆที่ตั้งอยู่ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการจะรวบรวมขยะที่เกิดขึ้นในแต่ละวันลำเลียงไปยังพื้นที่พักขยะมูลฝอย เพื่อให้เทศบาลตำบลสุเทพเข้ามาทำการขนย้ายไปกำจัดต่อไป

- ขยะจากเครื่องบินโดยสาร จะทำการรวบรวมใส่ถุงขยะ ขนาดประมาณ 110 x 130 เซนติเมตร ขยะที่รวบรวมได้จากเครื่องบินมีประมาณ 2-3 ถุง/ลำ ขยะเหล่านี้เมื่อรวบรวมลงจากเครื่องบินจะนำไปใส่ในรถขนขยะ ซึ่งเป็นรถตู้ปัดมิดชิด เพื่อรอเวลาลำเลียงขยะไปทิ้งในพื้นที่พักขยะมูลฝอยของ ทชม. และให้เทศบาลตำบลสุเทพเข้ามาทำการขนย้ายไปกำจัดต่อไป

- ของเสียอื่นๆ ที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากแหล่งกำเนิดขยะมูลฝอย เช่น จากโรงซ่อมบำรุงของ ทชม. ซึ่งในการดำเนินการจะมีคราบน้ำมันเครื่องตกหล่นอยู่ในบริเวณที่มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง และบริเวณที่มีการรวบรวมน้ำมันที่ได้จากการเปลี่ยนถ่าย เพื่อรอการนำไปกำจัดภายในพื้นที่ท่าอากาศยานต่อไป โดยในบริเวณดังกล่าวจะมีการจัดการคราบน้ำมัน โดยใช้ซีลื้อเป็นวัสดุดูดซับ โดยจะมีการใช้ประมาณ 10-15 กิโลกรัมต่อวัน เมื่อทำการดูดซับคราบน้ำมันเรียบร้อยแล้ว จะทำการรวบรวมซีลื้อที่ใช้แล้วนั้น ใส่ถุงดำ และมัดปากถุงเทศบาลตำบลสุเทพเป็นผู้ดำเนินการ แล้วจึงขนถ่ายขยะจากโรงพักขยะไปยังบ่อขยะ อำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่ กำจัดขยะโดยวิธีการฝังกลบของบริษัทเอกชน

- บริเวณพื้นที่พักขยะมูลฝอยรวมของ ทชม. อยู่ในพื้นที่เดียวกับระบบบำบัดน้ำเสีย มีพื้นที่ประมาณ 105 ตารางเมตร (12.0 ม. X 9 ม.) โดยมีรั้วล้อมรอบมิดชิด รถเก็บขยะของเทศบาลตำบลสุเทพเข้ามาขนถ่ายขยะทุกวัน ดังเอกสารแนบที่ 25 และนำไปกำจัดโดยวิธีการฝังกลบในพื้นที่เอกชน ที่อำเภอฮอด จังหวัดเชียงใหม่

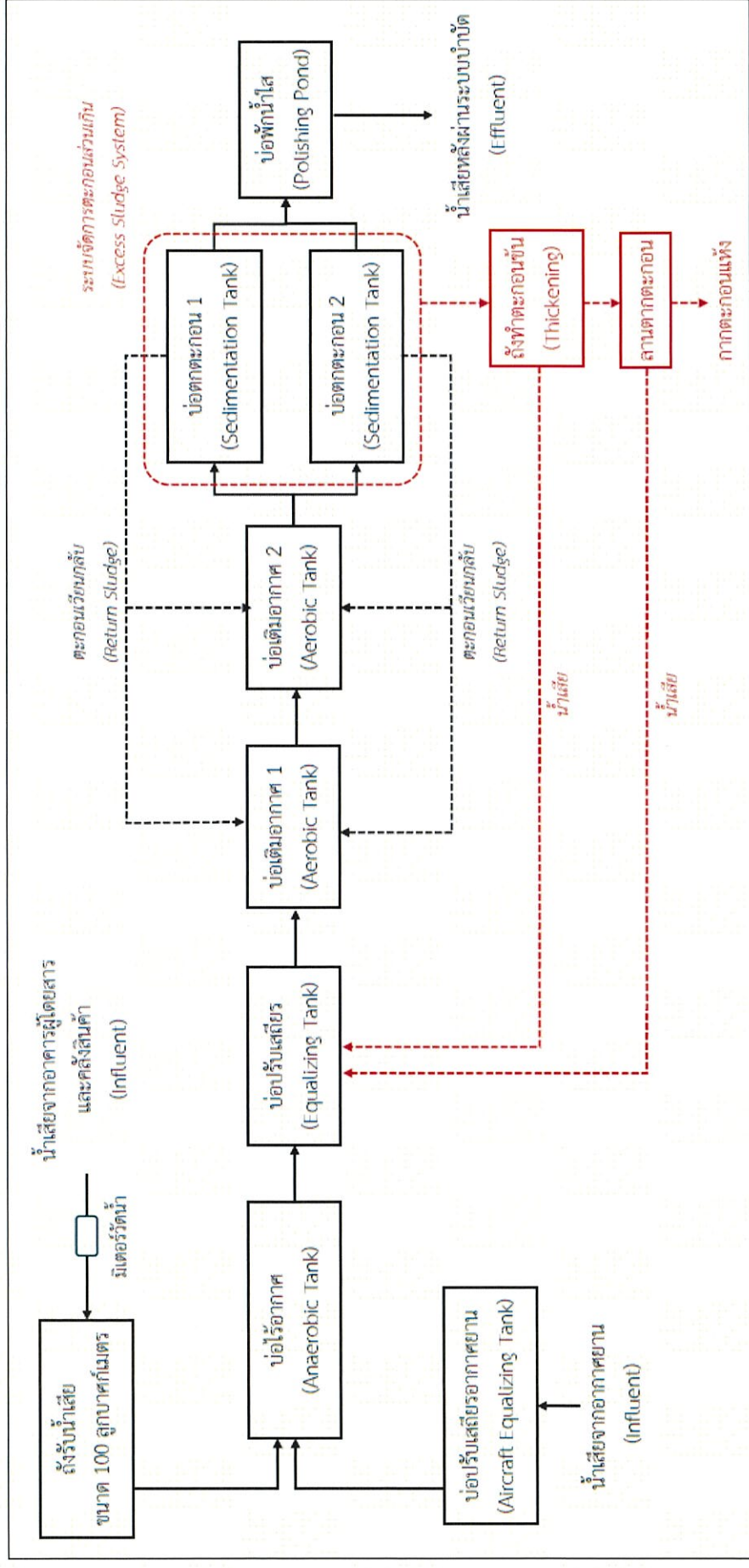
2.2.5 การขนส่งทางอากาศและจำนวนผู้โดยสาร

โดยภาพรวม ทชม. ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 31 สายการบิน โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนตุลาคม 2567 (ข้อมูล ณ วันที่ 23 ธันวาคม 2567) มีเที่ยวบินขึ้น-ลงภายในประเทศ จำนวน 13,479 เที่ยวบิน สำหรับจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวน 5,733 เที่ยวบิน รวมจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด จำนวน 19,212 เที่ยวบิน

จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศทั้งหมดมีจำนวนทั้งสิ้น 2,029,845 คน แบ่งออกเป็น ผู้โดยสารขาเข้า จำนวน 988,414 คน ผู้โดยสารขาออก จำนวน 1,041,271 คน จำนวนผู้โดยสารผ่าน จำนวน 160 คน สำหรับจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศมีจำนวนทั้งสิ้น 800,933 คน ซึ่งเป็นผู้โดยสารขาเข้า จำนวน 403,850 คน ผู้โดยสารขาออก จำนวน 397,075 คน จำนวนผู้โดยสารผ่าน จำนวน 8 คน











ปริมาณการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศมีจำนวนทั้งสิ้น 1,397 ตัน แบ่งออกเป็นปริมาณการขนถ่ายสินค้าขาเข้า จำนวน 419 ตัน ปริมาณการขนถ่ายสินค้าขาออก จำนวน 978 ตัน ไม่มีการขนถ่ายสินค้าแบบผ่าน สำหรับการขนถ่ายสินค้านี้ระหว่างประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 286 ตัน แบ่งออกเป็นปริมาณการขนถ่ายสินค้าขาเข้า จำนวน 56 ตัน ปริมาณการขนถ่ายสินค้าขาออก จำนวน 230 ตัน ไม่มีการขนถ่ายสินค้าแบบผ่าน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2.2.5-1

กระบวนการบำบัดน้ำเสีย ทำอากาศยานเชิงใหม่



ที่มา : สสอ. ฝปร. ทชม., มิถุนายน 2567

รูปที่ 2.2.4.8-1 ผังกระบวนการบำบัดน้ำเสียของ ทชม

				
บ่อปรับเสถียรอากาศยาน	บ่อไร้อากาศ	บ่อปรับเสถียร	บ่อเติมอากาศ 1	บ่อเติมอากาศ 2
				
บ่อตกตะกอน 1 (Sedimentation Tank 1)	บ่อตกตะกอน 2	บ่อพักน้ำ	ลานตากตะกอน 1	ลานตากตะกอน 2

รูปที่ 2.2.4.8-2 ระบบบำบัดน้ำเสียแต่ละหน่วยของ ทชม.

ตารางที่ 2.2.5-1 สถิติการขนส่งทางอากาศของ พม. ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนตุลาคม 2567

เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)				รวม	จำนวนผู้โดยสาร (คน)								รวม	ปริมาณการขนถ่ายสินค้า (ตัน)								รวม
	ภายในประเทศ		ระหว่างประเทศ			รวม				ภายในประเทศ					ระหว่างประเทศ								
ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ผ่าน	ขาออก	ผ่าน	ขาเข้า	ผ่าน	ขาออก	ผ่าน	ขาเข้า	ผ่าน	ขาออก	ผ่าน								
กรกฎาคม 2567	1,655	1,652	706	708	4,721	263,225	-	268,241	-	103,788	95,817	-	731,071	108	254	-	6	88	-	456			
สิงหาคม 2567	1,694	1,696	734	736	4,860	250,579	160	279,030	111,813	106,396	-	-	747,978	108	279	-	4	53	-	444			
กันยายน 2567	1,565	1,567	680	678	4,490	219,207	-	230,441	86,769	89,063	-	-	625,480	97	226	-	25	25	-	373			
ตุลาคม 2567	1,827	1,823	747	744	5,141	255,403	-	263,559	102,676	104,603	8	-	726,249	106	219	-	21	64	-	410			
รวมทั้งสิ้น	13,479	5,733			19,212	2,029,845		800,933		2,830,778	1,397	286								1,683			

ที่มา : ข้อมูลจากเว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หน้านักบินผู้โดยสาร, 23 ธันวาคม 2567 (<http://aot-th.listedcompany.com/transport.html>)