



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทำอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง
แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ)
ประจำปีงบประมาณ 2568



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1
(FINAL REPORT I)
ทำอากาศยานพิษณุโลก



เสนอโดย
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2568

ที่ 68/0992/MON/ พล.015

21 กรกฎาคม 2568

เรื่อง ขอรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Final Report 1)
งานจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง
(ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

เรียน ประธานคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา

อ้างถึง สัญญาจ้างผู้เชี่ยวชาญรายบุคคลหรือจ้างบริษัทที่ปรึกษา สัญญาเลขที่ จท 29/2568
ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Draft Final Report 1)
งานจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง
แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และ แม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

ประกอบด้วย (1) รายงานฉบับหลัก
(2) รายงานฉบับย่อ
(3) เครื่องบันทึกข้อมูลขนาดพกพา (Flash Drive)

จำนวน 12 ชุด

ตามที่ กรมท่าอากาศยาน ได้ว่าจ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตาม
โครงการจ้างที่ปรึกษา ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปี
งบประมาณ 2568 ความละเอียดดังที่อ้างถึง

บัดนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Final Report 1) โครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ จึงขอเสนอ
รายงานดังกล่าวต่อท่าน เพื่อพิจารณา ดังสิ่งที่ส่งมาด้วยนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



Final 1_หน้า68

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



(นายนิส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ









หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก

วันที่ 21 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ตั้งอยู่ ตำบลรัษฎา อำเภอมะนัง จังหวัดพิษณุโลก ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

- (✓) มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 _____
() กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. _____
() อื่น ๆ (ระบุ) _____

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ/ ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวลัดดาวรรณ สีลาชัย		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบตรวจสอบมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายอนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรน้ำ
นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวอุษณีย์ เลิศอภินิธิ		ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์

ขอแสดงความนับถือ





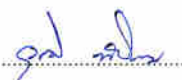
(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก
ของกรมท่าอากาศยาน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษ	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพนัส - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ.(สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม.(วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - สศ.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
4	ว่าที่ รต.ดร.วิษณุพงศ์ เกลี้ยงช่วย - วท.บ.(สาธารณสุขศาสตร์) - วท.ม.(สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ.(อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ประ.ด.(อายุรศาสตร์เขตร้อน แขนงวิชาอนามัยสิ่งแวดล้อมและพิษวิทยา)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสี่ยง ความสั่นสะเทือน และแบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมรรค์ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	10	
5	ผศ.ดร.วุฒิ ทักษิณธรรม - วท.บ. (ชีววิทยา) - วท.ม. (สัตววิทยา) - ประ.ด. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรสัตว์ป่า	คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	

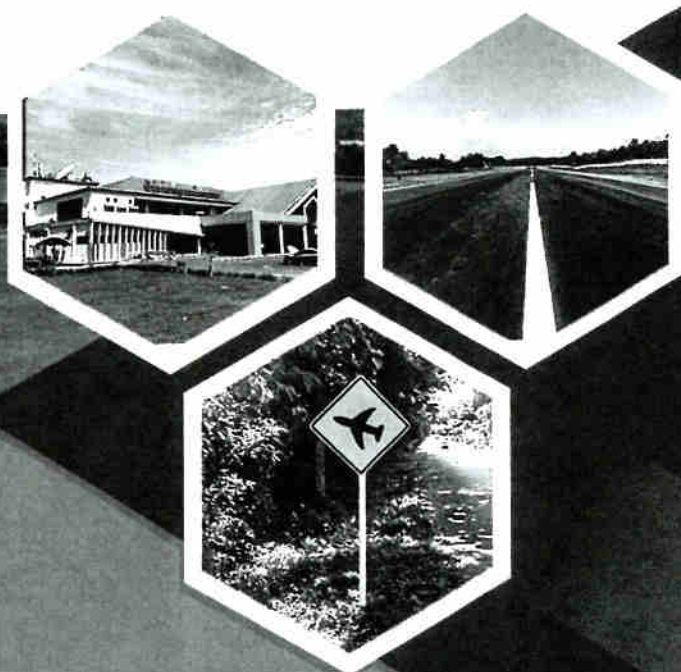
บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณสมบัติของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานพิษณุโลก
ของกรมทำอากาศยาน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษ	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
6	รศ.ดร.รัตนวิวัฒน์ ไชยรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ปร.ด. (วนศาสตร์) สาขานิเวศวิทยาป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	10	
7	นายอภิชัย วรสิงห์ - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	
8	นายคุณสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำ - นิเวศวิทยาทางน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
9	นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - ด้านการระบายน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
10	นายธนรณพ แป้นไผ่ - วท.บ. (เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม และทรัพยากร)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
11	นายไตรภพ มุ่งหมาย - วท.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
12	นางสาวกัญยารัตน์ กาญจนพันธุ์ - วท.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการภัยพิบัติ)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ และระดับเสียง	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
13	นางสาวอุษณีย์ เลิศอภิตี - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สุขภาพ) สาขาอนามัยสิ่งแวดล้อม	ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ - ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	



กรมทำอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทำอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง
แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ)
ประจำปีงบประมาณ 2568



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1
(FINAL REPORT I)
ทำอากาศยานพิษณุโลก



เสนอโดย
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2568

**การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่
แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568**

ท่าอากาศยานพิษณุโลก

สารบัญ

		หน้า
	สารบัญ	I
	สารบัญผนวก	III
	สารบัญตาราง	IV
	สารบัญรูป	VI
	สารบัญภาพ	VII
บทที่ 1	บทนำ	
	1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-1
	1.2 วัตถุประสงค์	1-2
	1.3 ขอบเขตการดำเนินการ	1-3
บทที่ 2	รายละเอียดโครงการ	
	2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานพิษณุโลก	2-1
	2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานพิษณุโลก	2-1
	2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานพิษณุโลก	2-3
	2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
	2.3.2 องค์ประกอบโครงการปัจจุบัน	2-5
	2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ	2-8
	2.5 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลก	2-8
	2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน	2-10
	2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่	2-10
	2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	2-10
	2.6.3 สถิติเที่ยวบิน	2-10
บทที่ 3	การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม	
	3.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
	3.2 ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-16

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4	การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4-1
4.2	ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ 4-19
บทที่ 5	การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.1	แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-1
5.2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-7
5.2.1	คุณภาพอากาศ 5-7
5.2.2	ระดับเสียง 5-17
5.2.3	คุณภาพน้ำผิวดิน 5-32
5.2.4	การจัดการน้ำเสีย 5-42
5.2.5	การจัดการน้ำใช้ 5-64
5.2.6	ทรัพยากรสัตว์ป่า 5-72
5.2.7	สภาพเศรษฐกิจและสังคม 5-106

สารบัญภาคผนวก

	หน้า
ภาคผนวก ก	หนังสือแจ้งพิจารณาให้ความเห็นชอบในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ข	เขตปลอดภัยการเดินอากาศ
ภาคผนวก ค	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ
ภาคผนวก ง	ผลการตรวจวัดระดับเสียง
ภาคผนวก จ	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน
ภาคผนวก ฉ	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง
ภาคผนวก ช	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.3-1	สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก 1-3
ตารางที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการบินอากาศยาน ท่าอากาศยานพิษณุโลก 2-8
ตารางที่ 2.6-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปี พ.ศ.2568 2-12
ตารางที่ 2.6-2	เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน 2-13
ตารางที่ 3.1-1	ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก 3-3
ตารางที่ 4.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานพิษณุโลก ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา 4-1
ตารางที่ 4.1-2	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานพิษณุโลกที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา 4-2
ตารางที่ 4.1-3	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (ระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม พ.ศ.2568) ท่าอากาศยานพิษณุโลก 4-4
ตารางที่ 4.2-1	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (ระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม พ.ศ.2568) ท่าอากาศยานพิษณุโลก 4-20
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-2
ตารางที่ 5.2.1-1	ผลการคาดการณ์ปริมาณความเข้มข้นเฉลี่ยในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-10
ตารางที่ 5.2.1-2	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2537-พ.ศ. 2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก 5-12
ตารางที่ 5.2.1-3	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-13
ตารางที่ 5.2.1-4	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบันของท่าอากาศยานพิษณุโลก กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 5-14
ตารางที่ 5.2.1-5	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-15
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-23
ตารางที่ 5.2.2-2	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยาน พิษณุโลก 5-25
ตารางที่ 5.2.2-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-29
ตารางที่ 5.2.3-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-36
ตารางที่ 5.2.3-2	เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-38
ตารางที่ 5.2.4-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง จากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-49
ตารางที่ 5.2.4-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-53
ตารางที่ 5.2.4-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-54
ตารางที่ 5.2.4-4	การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกนอกพื้นที่ ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-62
ตารางที่ 5.2.5-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-68
ตารางที่ 5.2.5-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-69
ตารางที่ 5.2.6-1	รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ จากการสำรวจระหว่าง 10-11 พฤษภาคม 2568 5-79
ตารางที่ 5.2.6-2	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ จากการสำรวจระหว่าง 10-11 พฤษภาคม 2568 5-80

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5.2.6-3	รายชื่อชนที่สำรวจพบ จากการสำรวจระหว่าง 10-11 พฤษภาคม 2568 5-81
ตารางที่ 5.2.6-4	รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ จากการสำรวจระหว่าง 10-11 พฤษภาคม 2568 5-83
ตารางที่ 5.2.6-5	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มที่สำรวจพบในท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-87
ตารางที่ 5.2.6-6	จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานพิษณุโลก จำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 5-88
ตารางที่ 5.2.6-7	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานพิษณุโลกจำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ 5-89
ตารางที่ 5.2.2.6-8	ความสัมพันธ์ของนกในท่าอากาศยานพิษณุโลกกับแหล่งอาหาร 5-90
ตารางที่ 5.2.6-9	สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-91
ตารางที่ 5.2.6-10	โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด 5-92
ตารางที่ 5.2.6-11	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-93
ตารางที่ 5.2.6-12	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-93
ตารางที่ 5.2.6-13	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-96
ตารางที่ 5.2.6-14	เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-97
ตารางที่ 5.2.6-15	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-98
ตารางที่ 5.2.6-16	เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-99
ตารางที่ 5.2.6-17	เปรียบเทียบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-103
ตารางที่ 5.2.6-18	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-104
ตารางที่ 5.2.7-1	กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก 5-107

	สารบัญรูป	หน้า
รูปที่ 2.1-1	ที่ตั้งท่าอากาศยานพิษณุโลก	2-2
รูปที่ 2.3-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานพิษณุโลกที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-4
รูปที่ 2.3-2	ผังบริเวณท่าอากาศยานพิษณุโลกในปัจจุบัน	2-6
รูปที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเขตปลอดภัยการบิน	2-9
รูปที่ 2.5-2	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลก	2-11
รูปที่ 2.6-1	เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน	2-14
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-8
รูปที่ 5.2.1-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-16
รูปที่ 5.2.2-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-18
รูปที่ 5.2.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-24
รูปที่ 5.2.2-3	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานพิษณุโลก ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568	5-27
รูปที่ 5.2.2-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-31
รูปที่ 5.2.3-1	ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-33
รูปที่ 5.2.3-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในห้วยคลองคูณ ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-40
รูปที่ 5.2.4-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-43
รูปที่ 5.2.4-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-50
รูปที่ 5.2.4-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-58
รูปที่ 5.2.4-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-63
รูปที่ 5.2.5-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-65
รูปที่ 5.2.5-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้หลังผ่านการปรับปรุงภายใน อาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-70
รูปที่ 5.2.6-1	ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-95
รูปที่ 5.2.7-1	กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-108

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ 2.3-1	องค์ประกอบของท่าอากาศยานพิษณุโลกในปัจจุบัน (เดือนเมษายน พ.ศ.2568)	2-7
ภาพที่ 5.2.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณลานจอดรถเครื่องบิน ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-9
ภาพที่ 5.2.2-1	การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-19
ภาพที่ 5.2.3-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-34
ภาพที่ 5.2.4-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-45
ภาพที่ 5.2.5-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-66
ภาพที่ 5.2.6-1	ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ ท่าอากาศยานพิษณุโลก	5-84

บทที่ 1 บทนำ

1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินงาน ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำหนดให้ โครงการระบบขนส่งทางอากาศ เฉพาะการก่อสร้างหรือขยายสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ที่มีความยาวของทางวิ่ง ตั้งแต่ 1,100 เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง 3,000 เมตร จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ในชั้นขออนุมัติ หรือขออนุญาตโครงการ และจากตามมาตราที่ 51/5 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ซึ่งกำหนดไว้ว่า “เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบและพัฒนา ระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตที่ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนด”

กรมท่าอากาศยาน จึงได้จัดให้มีโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568 โดยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน แก้ไข และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว จากสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และ/หรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

โดยในระยะที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้มอบหมายให้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบ การปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานภาคเหนือ ดังนี้

1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท เอ บี อี เอ็น เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด

3) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2565 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2566 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

5) “โครงการจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567 โดยบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ดังนั้น เพื่อให้การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จึงต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third Party) ดังนั้น กรมท่าอากาศยาน จึงมีความประสงค์จะว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่ชำนาญการทางด้านนี้ มาดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและเป็นไปตามเงื่อนไขในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ กรมท่าอากาศยาน จึงได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ จท.29/2568 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 400 วัน

1.2 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมาอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป

2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติของแต่ละท่าอากาศยาน

3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการที่เกิดขึ้นจริง พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของแต่ละท่าอากาศยาน เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง

4) เพื่อศึกษานิเวศวิทยา พืชพรรณ นก และสัตว์ ที่เป็นอันตรายต่อการบิน และแผนป้องกันอุบัติเหตุทางการบินที่เกิดจากนกและสัตว์

5) เพื่อดำเนินการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน

6) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

7) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการอย่างละเอียด และเสนองบประมาณดำเนินการ

8) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป

9) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้ปรับปรุงแนวทางในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอื่นๆ ของกรมท่าอากาศยานต่อไป

1.3 ขอบเขตการดำเนินการ

1) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยยะดำเนินการ และในระยะก่อสร้าง (ในกรณีที่อยู่ในระหว่างมีการก่อสร้างโครงการ) เช่น คุณภาพอากาศ ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ เป็นต้น ตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อ้างอิงตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ข้อ 3 (2) และ (3) โดยในรอบของการปฏิบัติงานตามสัญญา จะดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 ครั้ง มีรายละเอียดการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานพิษณุโลก ดังตารางที่ 1.3-1

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	- สถานีจุดเครื่องบิน
2. ระดับเสียง 2.1 ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})* - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})*	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) โรงเรียนโรจนวิทยามาสาเปียง 2) บ้านพักทหารอากาศ 3) บ้านคลองคูณ
2.2 ระดับเสียงจากเครื่องบิน - NNI (Noise Number Index) - Noise contour (NEF)	ปีละ 2 ครั้ง	- บริเวณท่าอากาศยานพิษณุโลก
2.3 ทิศนคติด้านระดับเสียง* - ทิศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนคติต่อมลพิษทางเสียง	ปีละ 1 ครั้ง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO)* - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) ห้วยคลองคูณ บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก 2) ห้วยคลองคูณ บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
4. การจัดการน้ำเสีย - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)* - ตะกอนหนัก (Settleable Solids)* (เฉพาะคุณภาพน้ำหลังจากระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ทีเคเอ็น (TKN)* - ซัลไฟด์ (Sulfide)*	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 9 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1* 2) หลังจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 3) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2* 4) หลังจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2* 5) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3* 6) หลังจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3* 7) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4* 8) หลังจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4* 9) ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ*
5. การจัดการน้ำใช้* - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - เหล็ก (Iron)** - แมงกานีส (Manganese)** - ซัลเฟต (Sulfate) - คลอไรด์ (Chloride) - ไนเตรต (Nitrate) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - อีโคไล (<i>E. coli</i>)	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ 2) ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
6. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือถิ่นอาศัย และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายใน การทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิด ของนก	ปีละ 2 ครั้ง*	- ท่าอากาศยานพิษณุโลก และบริเวณใกล้เคียง

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
<p>7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม*</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม - เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 	ปีละ 1 ครั้ง	<p><u>กลุ่มครัวเรือน</u> : ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานพิษณุโลก รวม 5 หมู่บ้าน 2 ชุมชน ได้แก่</p> <p><u>ตำบลในเมือง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ชุมชนวัดหนองบัว 2) ชุมชนบึงพระจันทร์ <p><u>ตำบลอรุณภูมิ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 3) หมู่ 1 บ้านคลองคูณ 4) หมู่ 2 บ้านสนามบินเก่า 5) หมู่ 7 บ้านสะพานสาม 6) หมู่ที่ 8 บ้านสะพานสาม <p><u>ตำบลวัดจันทร์</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 7) หมู่ 2 บ้านวัดจันทร์ <p><u>กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน*</u> : รวม 22 ราย ประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 14 ราย 2) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จำนวน 8 ราย <p><u>กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม*</u> อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากท่าอากาศยานพิษณุโลก รวม 7 แห่ง</p>

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

- 2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตราย ใน การทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง
- 3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณการณั้ระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม โดยรอบในสภาพ ปัจจุบัน
- 4) ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ใน เงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน รวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุง แก้ไข ให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน
- 5) เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน และเพิ่มเติมการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้
- 6) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน หรือเกินกว่าค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ ให้เสนอแนวทางการแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นของแต่ละท่าอากาศยานอย่างละเอียด และเสนองบประมาณในการดำเนินการ
- 7) อบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดยจัดทำคู่มือ ของแต่ละท่าอากาศยานที่ทำการศึกษาในสัญญานี้ เพื่อให้ท่าอากาศยานแต่ละแห่ง สามารถนำไปดำเนินการบริหารจัดการ ด้านสิ่งแวดล้อมได้
- 8) การศึกษา ตรวจวัด ตรวจสอบ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ตามที่หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด และในการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเป็นห้องปฏิบัติการ วิเคราะห์ที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของ รัฐ หรือจากองค์กร/สถาบันอันเป็นที่ยอมรับที่เป็นมาตรฐานสากล หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ให้ ที่ปรึกษาเสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรองรับผลกระทบจากการร้องเรียนดังกล่าว

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

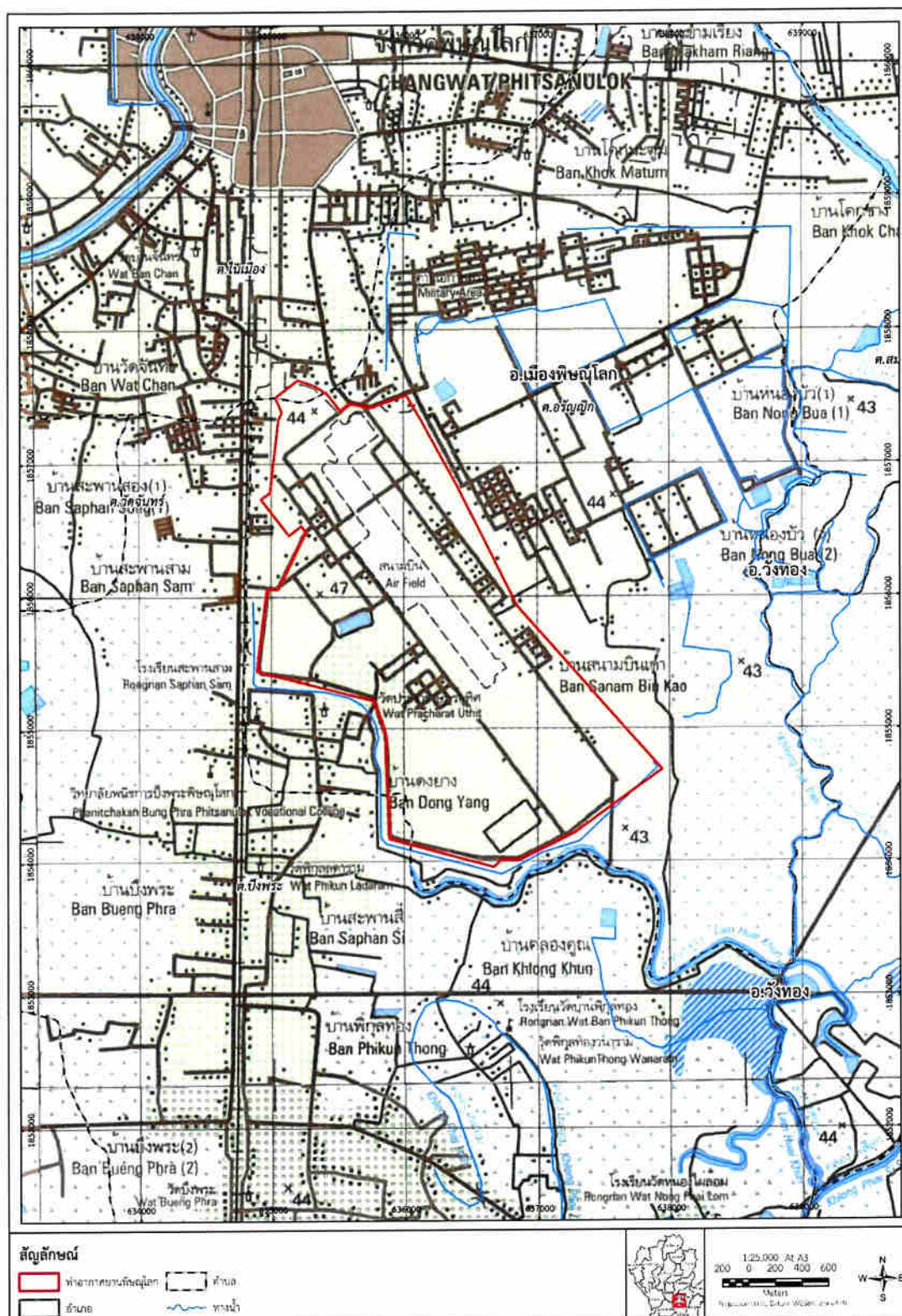
2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานพิษณุโลก

ท่าอากาศยานพิษณุโลก หรือสนามบินพิษณุโลก (PHS) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 16 องศา 47 ลิปดา 10ฟิลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 100 องศา 16 ลิปดา 41 ฟิลิปดาตะวันออก ตั้งอยู่ตำบลรัษฎา อำเภอมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก (รูปที่ 2.1-1) ห่างจากตัวเมืองพิษณุโลกไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 8 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ประมาณ 1,380 ไร่

2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานพิษณุโลก

ท่าอากาศยานพิษณุโลก เดิมเป็นสนามบินของกองบินที่ 46 กองทัพอากาศ ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2484 เพื่อเป็นสนามบินขับไล่และทิ้งระเบิด ในสงครามมหาเอเชียบูรพา หลังจากนั้นได้ใช้สำหรับซ่อมการบินและกิจการอื่นๆ ของกองทัพอากาศ ต่อมาในปี พ.ศ.2496 สำนักงานกองบินพลเรือน กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้รับอนุญาตจากกองทัพอากาศให้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นสนามบินในเชิงพาณิชย์ เพื่อเปิดให้บริการแก่เครื่องบินพาณิชย์ โดยก่อสร้างเป็นอาคารที่พักผู้โดยสาร หอบังคับการบิน และเพื่อทำประโยชน์อื่น บนพื้นที่ขนาด 70 ไร่ พร้อมกับดำเนินการบริหารกิจการด้านการบินพาณิชย์ ซึ่งในขณะนั้น บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ได้นำเครื่องบิน DC3 ทำการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีทางวิ่ง (runway) ความกว้าง 45 เมตร ยาว 2,180 เมตร ความยาวทางวิ่งเผื่อ (Stop way) 60 เมตร ลานจอดมีพื้นที่ 18,450 ตารางเมตร พื้นผิวลานจอดเป็นคอนกรีตและแอสฟัลต์ ให้บริการในเส้นทางกรุงเทพ-พิษณุโลก, กรุงเทพ-พิษณุโลก-ลำปาง, กรุงเทพ-พิษณุโลก-แพร่, กรุงเทพ-พิษณุโลก-น่าน, กรุงเทพ-พิษณุโลก-น่าน-เชียงใหม่ และเชียงใหม่-พิษณุโลก-แม่สอด ตั้งแต่วันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2497 เป็นต้นมา

ต่อมา กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) มีโครงการก่อสร้างพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายต่อเติมแนวทางวิ่งให้มีความยาว 3,000 เมตร และก่อสร้างอาคารท่าอากาศยานใหม่ เนื่องจากอาคารเดิมมีขนาดเล็กและคับแคบไม่เพียงพอกับปริมาณผู้ใช้ท่าอากาศยานที่เพิ่มขึ้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการ หรือกิจการส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก* เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ ในการประชุมครั้งที่ 13/2542 เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2542 ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/4088 ลงวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ.2542 โดยให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)



รูปที่ 2.1-1 ที่ตั้งท่าอากาศยานพิษณุโลก

2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานพิษณุโลก

2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก (รายงานฉบับสมบูรณ์, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2543) พบว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานพิษณุโลก ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3-1)

1) ทางวิ่ง (Runway) : เดิมทางวิ่งมีขนาดความกว้าง 45 เมตร ยาว 2,180 เมตร ความยาวทางวิ่งเพื่อ (Stop way) 60 เมตร พื้นผิวทางวิ่งเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ซึ่งจะดำเนินการปรับปรุงดังนี้

1.1) งานต่อเติมความยาวทางวิ่งกว้าง 45 เมตร ยาว 820 เมตร ไปทางทิศใต้ พร้อมไหล่ทางวิ่งกว้าง 7.50 เมตร และงานก่อสร้างลานกลับเครื่องบิน

1.2) งานก่อสร้างทางวิ่งเพื่อ (Stop way) กว้าง 45 เมตร ยาว 60 เมตร ทั้ง 2 ด้าน ของปลายแนวทางวิ่ง

2) ทางขับ (Taxiway) : ดำเนินการก่อสร้างทางขับกว้าง 23 เมตร พร้อมไหล่ทางขับกว้าง 10.50 เมตร

3) ลานจอด (Apron) : เดิมมีขนาดพื้นที่ 18,450 ตารางเมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต และก่อสร้างลานจอดเครื่องบินขนาด 137.5 x 300 เมตร พร้อมไหล่ลานจอดเครื่องบินกว้าง 10.50 เมตร

4) อาคารที่พักผู้โดยสาร : อาคารที่พักผู้โดยสารเดิมมีพื้นที่รวม 2,540 ตารางเมตร จะดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ขนาดพื้นที่ใช้สอยรวม 16,406 ตารางเมตร พร้อมระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปสำหรับห้องน้ำของผู้โดยสารขนาดไม่น้อยกว่า 28 ลบ.ม./วัน และระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 2.7 ลบ.ม./วัน สำหรับบำบัดน้ำเสียจากห้องอาหาร

5) อาคารหอบังคับการบิน สูง 4 ชั้น

6) โรงรถดับเพลิง

7) โรงเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้า

8) หอเรดาห์

9) โรงเก็บอุปกรณ์ภาคพื้น และโรงเก็บเครื่องมือกล

10) อาคารของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.)

11) อาคารอุตุนิยมวิทยา

12) อาคารศุลกากร

13) อาคารเครื่องช่วยเดินอากาศ

14) ทางเข้า-ออก : เป็นถนนลาดยางแอสฟัลต์ขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมต่อระหว่างกลุ่มอาคารทำการใหม่ กับทางหลวงหมายเลข 1064 สายพิษณุโลก-บึงพระ ในลักษณะทางเชื่อมต่างระดับข้ามทางรถไฟ

15) ที่จอดรถยนต์ : ขนาดพื้นที่ประมาณ 15,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ไม่น้อยกว่า 250 คัน พร้อมจัดเตรียมพื้นที่ส่วนขยายขนาดประมาณ 10,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ไม่น้อยกว่า 200 คัน

16) ระบบระบายน้ำ : ประกอบด้วย

16.1) รางดินระบายน้ำรูปสี่เหลี่ยมคางหมูแบบเปิด ความกว้างท้องราง 2 เมตร ขนาดความลึกประมาณ 1 เมตร ความลาดชันของผนังด้านข้าง 2 : 1 ความลาดชันที่ท้องราง 1 : 300 วางขนานไปกับแนวทางวิ่งทั้ง 2 ด้าน เพื่อรองรับน้ำฝนในส่วนของพื้นที่แนวกว้าง และลานจอด ก่อนระบายน้ำลงสู่คูรับน้ำดินชุดบริเวณทิศใต้ของพื้นที่โครงการ และระบายออกสู่ห้วยคลองคุณต่อไป

16.2) รางดินระบายน้ำรูปสี่เหลี่ยมคางหมูแบบเปิด ความกว้างท้องราง 2 เมตร ขนาดความลึก 1 เมตร ความลาดชันของผนังด้านข้าง 2 : 1 ความลาดชันที่ท้องราง 1 : 300 รองรับน้ำจากอาคารผู้โดยสาร และลานจอด ก่อนระบายน้ำลงสู่คูรับน้ำดินชุดบริเวณทิศใต้ของพื้นที่โครงการ และระบายออกสู่ห้วยคลองคุณต่อไป

16.3) รางดินระบายน้ำรูปสี่เหลี่ยมคางหมูแบบเปิด ความกว้างท้องราง 1 เมตร ขนาดความลึก 1 เมตร ความลาดชันของผนังด้านข้าง 2 : 1 ความลาดชันที่ท้องราง 1 : 300 รองรับน้ำจากส่วนอาคารอื่นๆ ก่อนระบายน้ำลงสู่คูรับน้ำดินชุดบริเวณทิศใต้ของพื้นที่โครงการ และระบายออกสู่ห้วยคลองคุณต่อไป

16.4) ท่อระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.8 เมตร จำนวน 3 ท่อ พร้อม Headwall ฝังลอดแนวทางวิ่งหรือถนนที่รางระบายน้ำตัดผ่าน ก่อนระบายน้ำลงสู่คูรับน้ำดินชุดบริเวณทิศใต้ของพื้นที่โครงการ และระบายออกสู่ห้วยคลองคุณต่อไป

2.3.2 องค์ประกอบโครงการปัจจุบัน

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานพิษณุโลก ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2, มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า องค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3-2 และภาพที่ 2.3-1)

1) ทางวิ่ง (Runway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 45 เมตร ยาว 3,000 เมตร พร้อมไหล่ทางวิ่งกว้าง 7.5 เมตร

2) ทางขับ (Taxiway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 23 เมตร ยาว 326.2 เมตร พร้อมไหล่ทางขับข้างละ 10.50 เมตร

3) ลานจอดเครื่องบินผิวคอนกรีต 2 ลาน ได้แก่

3.1) ลานจอดเครื่องบินแห่งใหม่ กว้าง 137.5 เมตร ยาว 300 เมตร พร้อมไหล่ลานจอดกว้าง 10.50 เมตร

3.2) ลานจอดเครื่องบินเดิม ขนาดกว้าง 80 เมตร ยาว 165 เมตร พร้อมไหล่ลานจอดกว้าง 10.50 เมตร

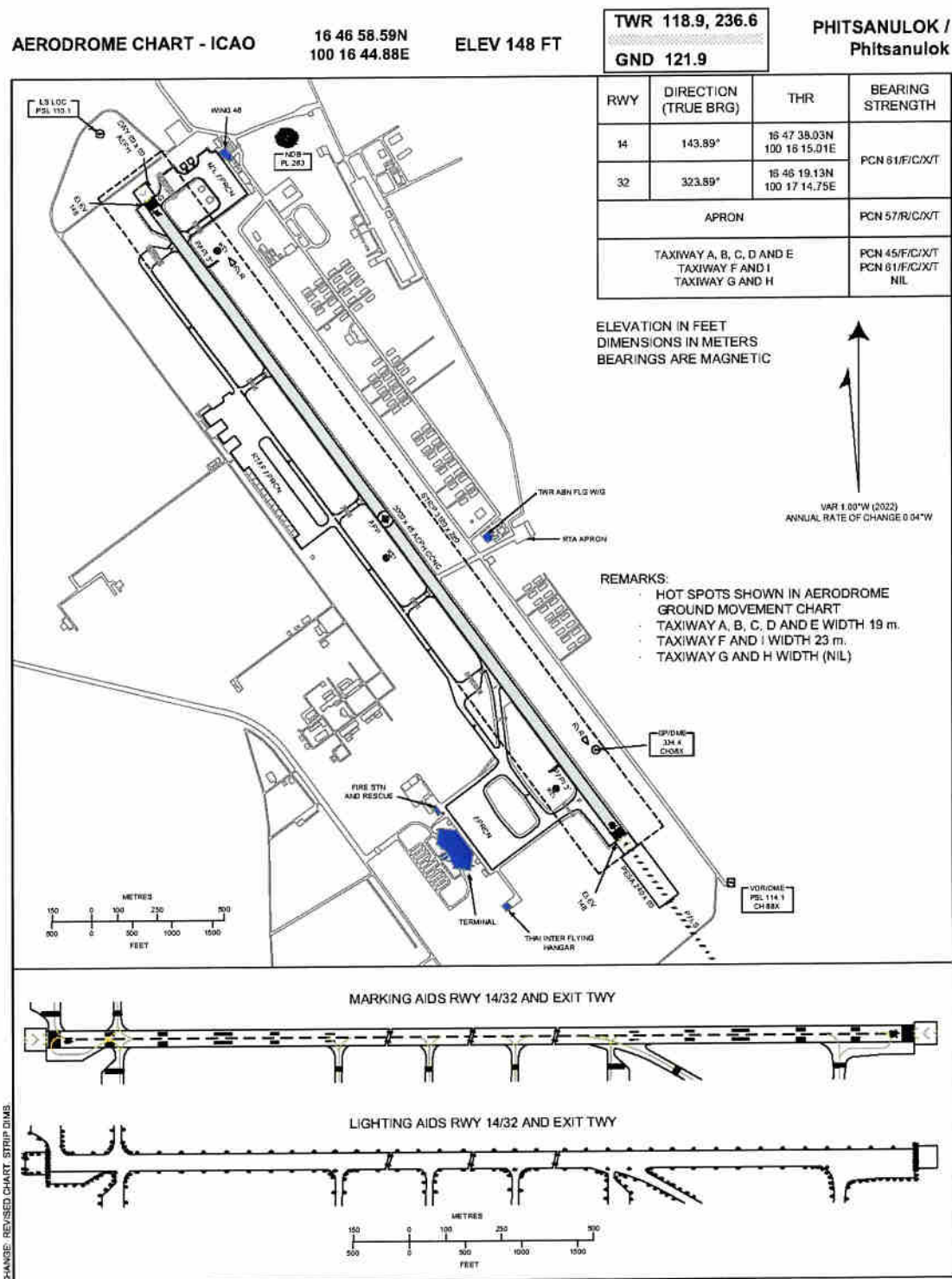
4) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ขนาดพื้นที่รวม 16,406 ตารางเมตร พร้อมระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปสำหรับห้องน้ำของผู้โดยสารขนาดไม่น้อยกว่า 28 ลบ.ม./วัน และระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบไร้อากาศ ขนาดไม่น้อยกว่า 2.7 ลบ.ม./วัน สำหรับบำบัดน้ำเสียจากห้องอาหาร

5) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังเก่า มีพื้นที่รวม 2,540 ตารางเมตร ปัจจุบันใช้ประโยชน์สำหรับการให้บริการอากาศยานกองบิน 46

6) อาคารหอบังคับการบินและอาคารกักยและดับเพลิง

7) ทางเข้า-ออก : เป็นถนนลาดยางแอสฟัลต์ขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมต่อระหว่างกลุ่มอาคารทำการใหม่ กับทางหลวงหมายเลข 1064 สายพิษณุโลก-บึงพระ ในลักษณะทางเชื่อมต่างระดับข้ามทางรถไฟ

8) ที่จอดรถยนต์ : ขนาดพื้นที่ประมาณ 15,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ไม่น้อยกว่า 250 คัน พร้อมจัดเตรียมพื้นที่ส่วนขยายขนาดประมาณ 10,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ 260 คัน



ที่มา : eAP สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568

รูปที่ 2.3-2 ผังบริเวณท่าอากาศยานพิษณุโลกในปัจจุบัน



อาคารที่พักผู้โดยสาร



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร



อาคารหอบังคับการบิน



ที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย



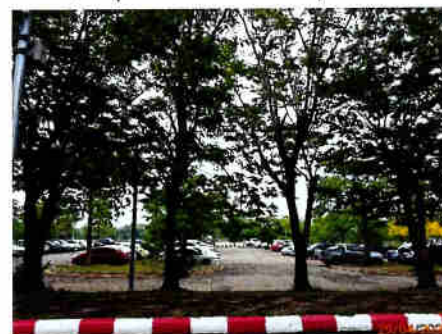
อาคาร AFL



โรงพักขยะ
(ปัจจุบันใช้เป็น ห้องเก็บอุปกรณ์)



ลานจอดเครื่องบิน



ลานจอดรถ

ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบของท่าอากาศยานพิษณุโลกในปัจจุบัน (เดือนเมษายน พ.ศ.2568)

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานพิษณุโลกในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม *ยกเว้น* ขนาดความยาวของทางวิ่งในปัจจุบัน ซึ่งมีความยาว 3,000 เมตร มากกว่าที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความยาว 2,180 เมตร

2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

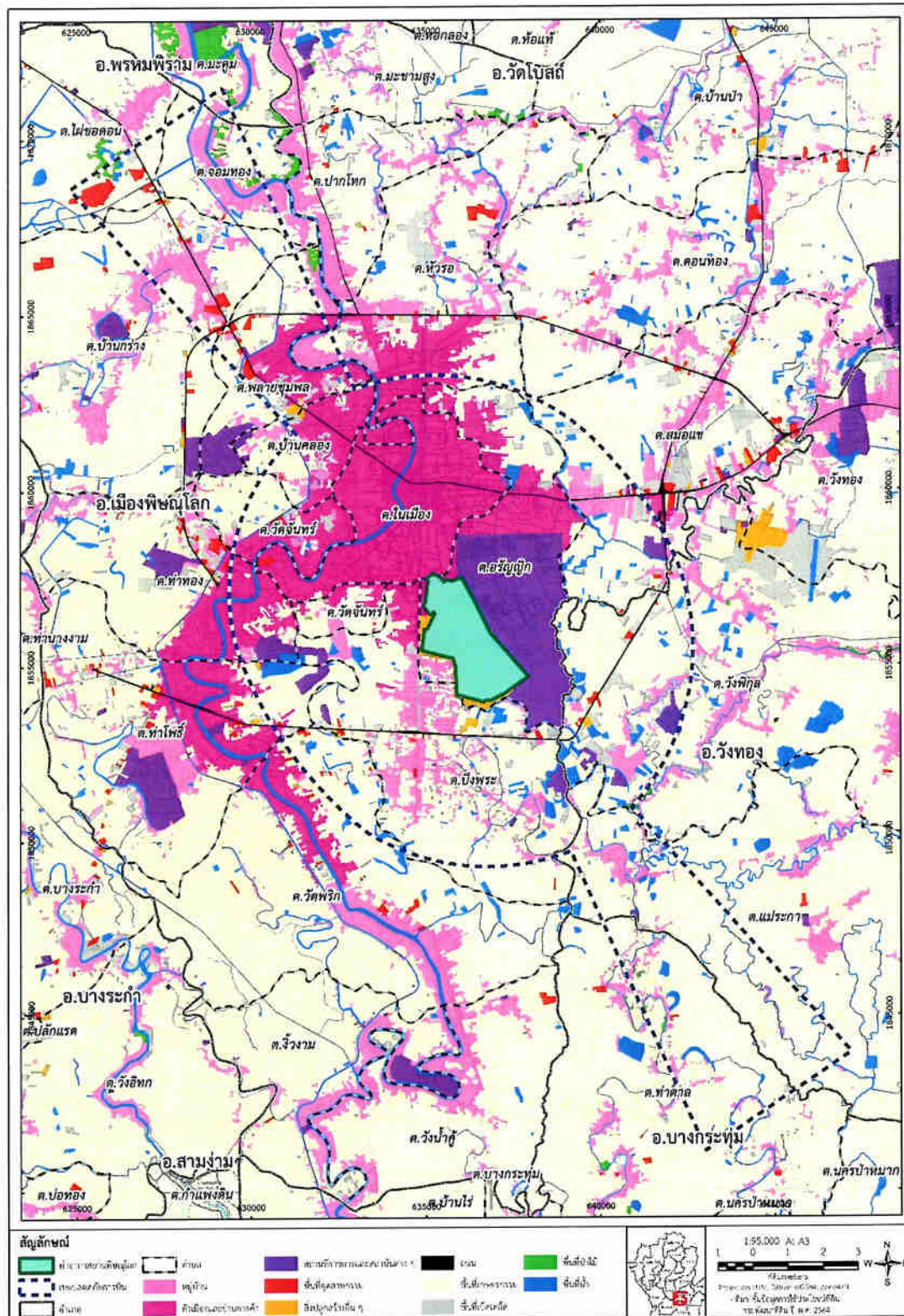
กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินพิษณุโลก ในท้องที่อำเภอพรหมพิราม อำเภอเมืองพิษณุโลก อำเภอวังทอง และอำเภอบางกระทุ่ม จังหวัดพิษณุโลก เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2543 ครอบคลุมพื้นที่ 18 ตำบล ใน 4 อำเภอ ของจังหวัดพิษณุโลก รายละเอียดดังภาคผนวก ข

2.5 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลก

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลก ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 131,663.47 ไร่ จากแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2564 พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานร้อยละ 49.16 เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ขนาด 64,719.56 ไร่ รองลงมาคือ พื้นที่พาณิชยกรรม ขนาด 25,430.42 ไร่ (ร้อยละ 19.31) และพื้นที่พักอาศัย ขนาด 13,266.00 ไร่ (ร้อยละ 10.08) ตามลำดับ (ตารางที่ 2.5-1 และรูปที่ 2.5-1)

ตารางที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. พื้นที่ที่พักอาศัย	13,266.00	10.08
2. พื้นที่พาณิชยกรรม	25,430.42	19.31
3. สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	8,799.31	6.68
4. พื้นที่อุตสาหกรรม	1,303.61	0.99
5. สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	4,379.94	3.33
6. ถนน	878.14	0.67
7. พื้นที่เกษตรกรรม	64,719	49.16
8. พื้นที่ป่าไม้	360.89	0.27
9. พื้นที่น้ำ	7,406.79	5.63
10. พื้นที่เบ็ดเตล็ด	5,118.82	3.89
รวม	131,663.47	100.00

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2564, กรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ

สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (รูปที่ 2.5-2) พบว่า

ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ที่อยู่อาศัย และโรงเรียนโรจนวิทยามาลาเปียง (ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 80 เมตร) ถัดออกไปเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัย ตัวเมืองและย่านการค้าบริเวณอำเภอเมืองพิษณุโลก

ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เขตทหารและพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ ถัดออกไปพบพื้นที่สนามกอล์ฟดงภูเก็ด พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว

ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่แหล่งน้ำ ถัดออกไปเป็นชุมชนที่อยู่อาศัย สลับกับพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว และประเภทพืชสวน

ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่แหล่งน้ำและไม้ละเมาะ ถัดออกไปเป็นพื้นที่ตัวเมืองและย่านการค้าบริเวณอำเภอเมืองพิษณุโลก

2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2568) ท่าอากาศยานพิษณุโลก มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานพิษณุโลก รวมทั้งสิ้น 83 คน (ไม่นับรวมเจ้าหน้าที่ของสายการบิน)

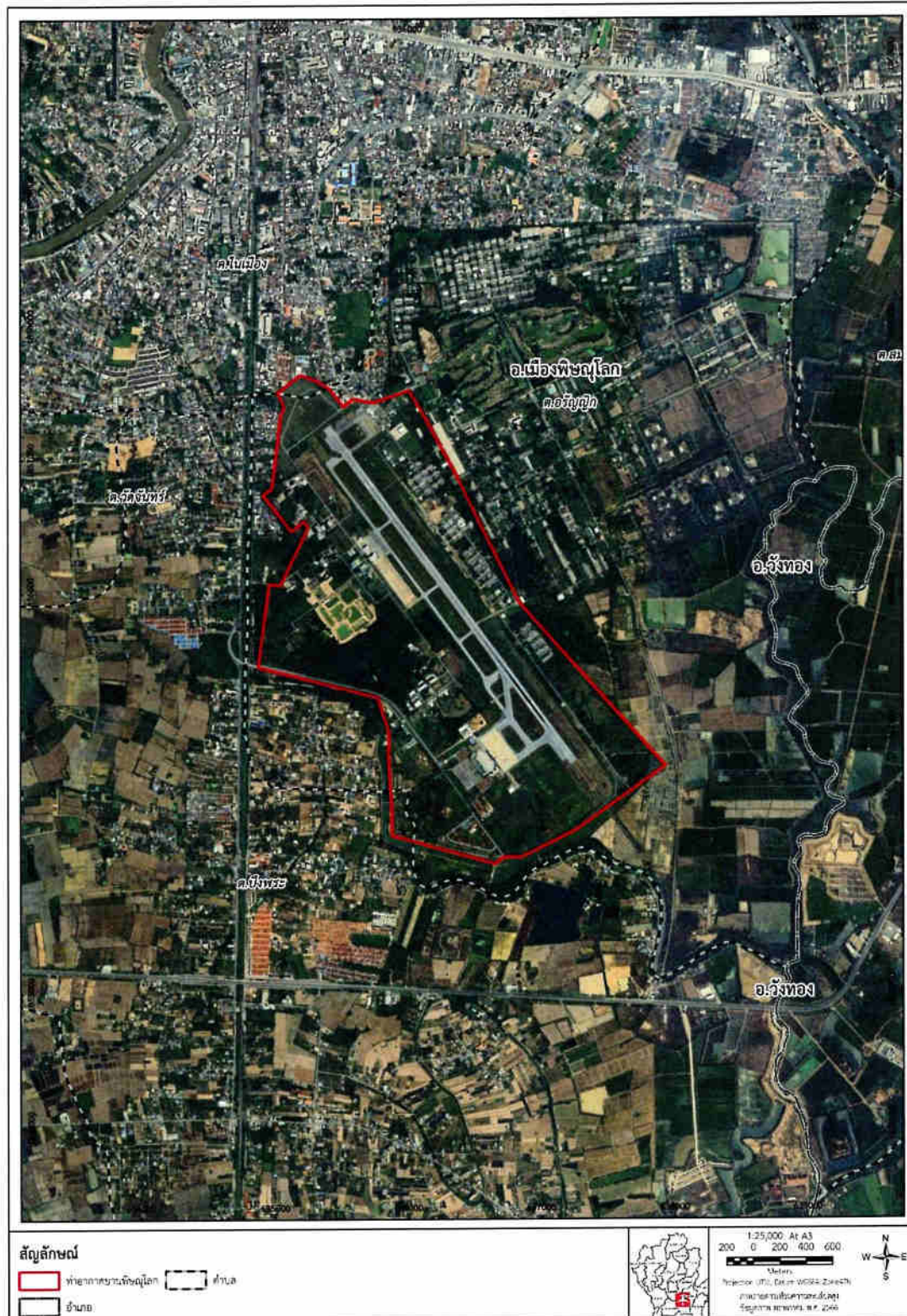
2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

จากการรวบรวมข้อมูลสายการบินที่ให้บริการท่าอากาศยานพิษณุโลก (มิถุนายน พ.ศ.2568) พบว่า มีสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการจำนวน 3 ราย ได้แก่

- 1) สายการบินนกแอร์ ให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-พิษณุโลก-ดอนเมือง วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน
- 2) สายการบินไทยแอร์เอเชีย ให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-พิษณุโลก-ดอนเมือง วันละ 6 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน
- 3) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-พิษณุโลก-ดอนเมือง วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำ ในวันอาทิตย์ วันจันทร์ วันอังคาร วันพฤหัสบดี และวันศุกร์

2.6.3 สถิติเที่ยวบิน

สำหรับสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานพิษณุโลก ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า ท่าอากาศยานที่มารับบริการที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ประกอบด้วย เที่ยวบินพาณิชย์ภายในประเทศ ท่าอากาศยานทหาร/ฝึกบิน และอากาศยานส่วนตัว มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 602-912 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลงระหว่าง 33,202-44,782 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6-1) ซึ่งใกล้เคียงกับสถิติการขนส่งทางอากาศย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ.2565-2567) ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 419-891 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารระหว่าง 16,781-46,154 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6-2 และรูปที่ 2.6-1)



รูปที่ 2.5-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลก

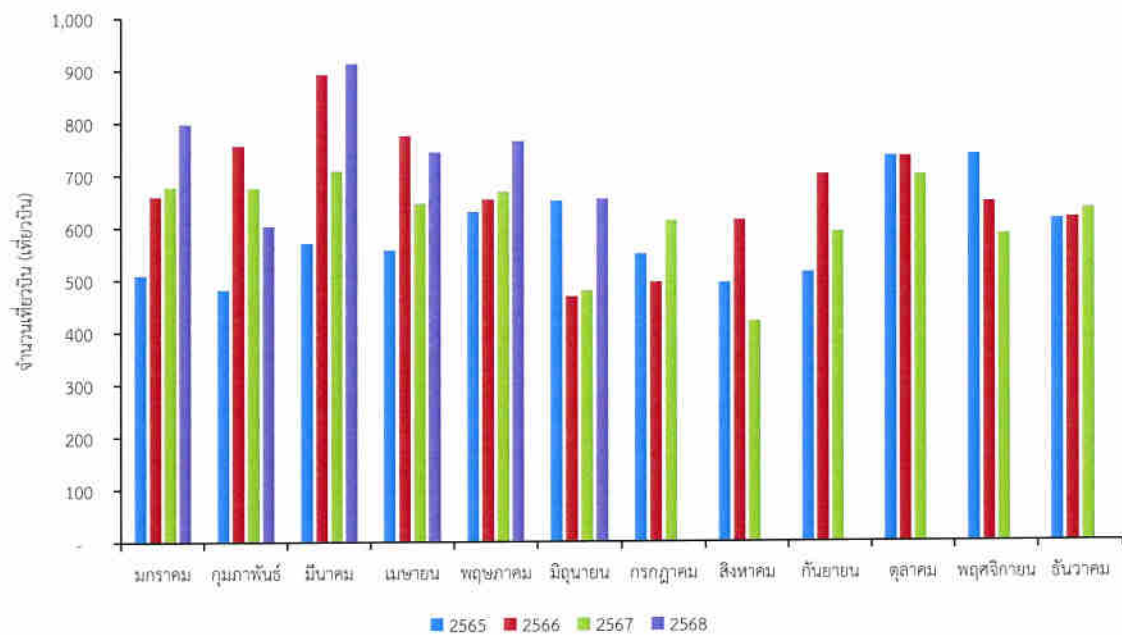
ตารางที่ 2.6-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปี พ.ศ.2568										
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)					จำนวนผู้โดยสาร (ราย)				
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน
มกราคม	-	316	-	445	36	797	-	44,471	-	311
กุมภาพันธ์	-	246	-	341	15	602	-	37,489	-	1,068
มีนาคม	-	300	-	581	31	912	-	43,907	-	721
เมษายน	-	308	-	421	13	742	-	42,692	-	735
พฤษภาคม	-	300	-	437	26	763	-	41,748	-	757
มิถุนายน	-	240	-	381	32	653	-	32,483	-	717
รวม	-	1,710	-	2,606	153	4,469	-	247,790	-	4,309

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

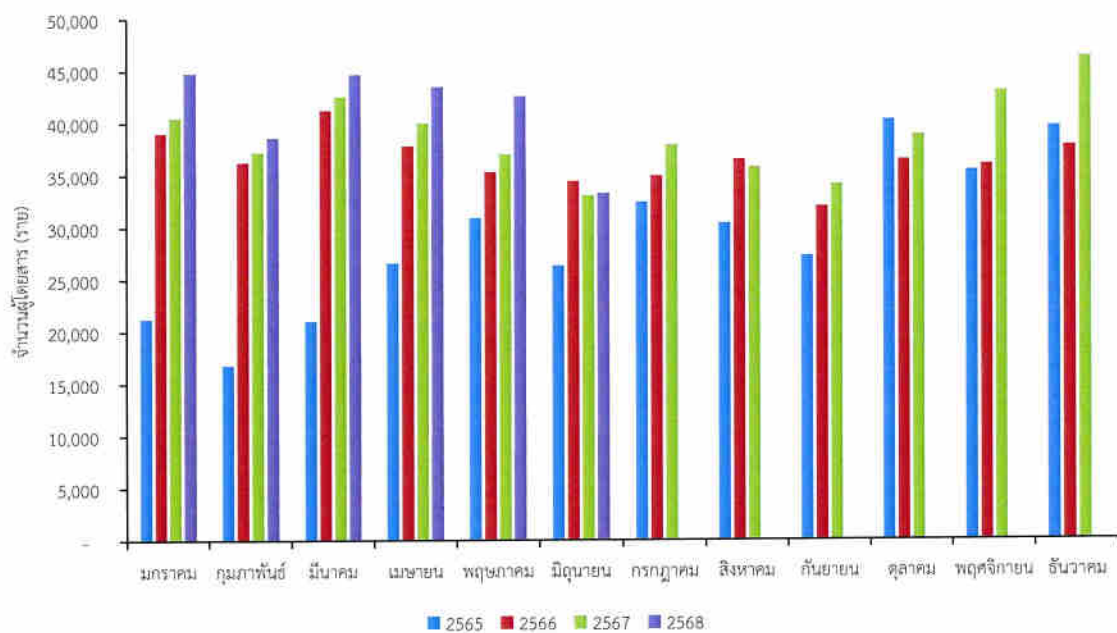
ตารางที่ 2.6-2 เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568									
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)				2568	จำนวนผู้โดยสาร (ราย)			
	2565	2566	2567	2568		2565	2566	2567	2568
มกราคม	509	659	677	797	797	21,245	39,008	40,491	44,782
กุมภาพันธ์	481	755	675	602	602	16,781	36,224	37,156	38,557
มีนาคม	570	891	707	912	912	21,036	41,205	42,516	44,628
เมษายน	556	774	645	742	742	26,549	37,763	39,953	43,427
พฤษภาคม	629	652	667	763	763	30,896	35,275	36,974	42,505
มิถุนายน	649	467	478	653	653	26,297	34,371	33,005	33,202
กรกฎาคม	548	494	611			32,368	34,867	37,830	
สิงหาคม	493	612	419			30,353	36,452	35,667	
กันยายน	513	699	590			27,213	31,918	34,032	
ตุลาคม	734	733	698			40,207	36,409	38,758	
พฤศจิกายน	737	646	585			35,360	35,915	42,938	
ธันวาคม	613	615	633			39,557	37,676	46,154	
รวม	7,032	7,997	7,385	4,469	4,469	347,862	437,083	465,474	247,101

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

จำนวนเที่ยวบิน ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน



จำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน



รูปที่ 2.6-1 เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

3.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กับลักษณะรูปแบบที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.3) จัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากรูปแบบก่อสร้าง/แบบเบื้องต้น ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และผลการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) การศึกษาทบทวนผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลและให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบฯ และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) ประเด็นการศึกษาต่างๆ เช่น ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ) และการประเมินผลกระทบ ฯลฯ ในการดำเนินการตรวจสอบจะเปรียบเทียบกับแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสนามบิน หรือท่าอากาศยาน ของกองประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจะศึกษาทบทวนโดยใช้หลักเกณฑ์และวิธีการบนพื้นฐานทางด้านวิชาการของการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็น

(2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษา (เน้นความเพียงพอและครบถ้วนของข้อมูล) การประเมินและคาดคะเนผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่มีการใช้แบบจำลองฯ หรือไม่ใช้แบบจำลองฯ ทั้งนี้จะพิจารณาว่า ข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้จะต้องมีความทันสมัยและไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี และวิธีการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ มีความเหมาะสมถูกต้องแม่นยำ และเชื่อถือได้ในทางวิชาการหรือไม่

2.2.2) การทบทวนมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ที่นำเสนอไว้ในรายงานการศึกษาฯ จะมีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งจะ

ทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการศึกษา จะมีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่าง ตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ

2.3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

3) ผลการศึกษา

กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบัน เปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ ในการประชุมครั้งที่ 13/2542 เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ.2542 โดยให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบัน เปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผน ที่ วว 0804/4088 ลงวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ.2542 อย่างเคร่งครัด

สำหรับผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก** พบว่า องค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานพิษณุโลกในปัจจุบัน ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยกเว้น ขนาดความยาวของทางวิ่งในปัจจุบัน ซึ่งมีความยาว 3,000 เมตร มากกว่าที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความยาว 2,180 เมตร รายละเอียดดังข้อ 2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานพิษณุโลก. สำหรับผลการทบทวนวิธีการศึกษา รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
1. สภาพภูมิประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้ข้อมูลจากแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ 	-
2. ลักษณะภูมิอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้ข้อมูลระบบการจำแนกประเภทภูมิอากาศของ Koppon ร่วมกับการใช้ข้อมูลสถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2504-2533) สถานีอุตุนิยมวิทยาพิษณุโลก - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากระบบการจำแนกประเภทภูมิอากาศของ Koppon เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป และข้อมูลสถิติภูมิอากาศเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อลักษณะภูมิอากาศ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านลักษณะภูมิอากาศ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านลักษณะภูมิอากาศ 	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
3. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลสถิติอุตุนิยมวิทยาของสถานีตรวจวัดอากาศพิษณุโลก และข้อมูลหัตถ์ภูมิที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศของจังหวัดพิษณุโลก - ตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลโรงเรียนวิบูลย์มาลัยเบียงบ้านพักทหารอากาศ และบ้านคลองคูน โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย TSP, CO และ NO₂ เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2540 - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม อย่างไรก็ตาม การตรวจวัดคุณภาพอากาศควรดำเนินการให้ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุม คือ ฤดูฝนและฤดูหนาว 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ISCST (Industrial Source Complex-short Term) ของ USEPA และประเมินผลกระทบคุณภาพอากาศที่เกิดจากปริมาณจราจรภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร อาคารสำนักงาน และหอบังคับการบิน ● กำหนดให้รถยนต์ที่จอดบริเวณลานจอดรถยนต์ต้องดับเครื่องยนต์ ● ปลุกต้นไม้เพื่อเพิ่มความร่มรื่นและช่วยฟอกอากาศบริเวณลานจอดรถยนต์และบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยต้นไม้จะต้องไม่เป็นทรงพุ่มขนาดใหญ่และไม่มีส่วนใดใช้เป็นอาหารนกได้ ● หลีกเลี่ยงการจอดเครื่องบินโดยติดเครื่องยนต์ไว้บริเวณลานจอดเครื่องบิน - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด TSP และ CO บริเวณลานจอดเครื่องบิน เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในเดือนเมษายน และธันวาคม - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการและมีความถี่ในการตรวจวัดครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล 	<ul style="list-style-type: none"> - ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศให้ครอบคลุม ทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุม คือ ฤดูฝนและฤดูหนาว - มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความถี่ในการตรวจวัดครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
4. ระดับเสียง	<p>- ตรวจวัดระดับเสียง L_{eq} 24 ชม. จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลโรงเรียนวิทยมาลัยเบี๋ย บ้านพักทหารอากาศ และบ้านคลองคูม เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2540</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัดจริงในภาคสนามซึ่งมีสถานีเก็บตัวอย่างครอบคลุมพื้นที่รอบนอกโครงการ ได้รับผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการ</p>	<p>- คาดการณ์ผลกระทบจากกระดิ่งเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ INM 5.1 (Integrated Noise Model Version 5.1) โดย Office of Environment and Energy, Federal Aviation Administration U.S. Department of Transportation</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตามระดับเสียง เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> • ห้ามทำการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลา กลางคืน (22:00-07:00 น.) • รองรับเครื่องบิน Airbus-300 ได้สูงสุดไม่เกิน 9 เที่ยวบิน/วัน หรือ Boeing 737-400 ไม่เกิน 10 เที่ยวบิน/วัน • ติดตั้งเครื่องปรับอากาศเพื่อป้องกันเสียงรบกวนต่อผู้โดยสารบริเวณห้องพัก ผู้โดยสารของท่าอากาศยานพิษณุโลก • บริเวณห้องพักผู้โดยสารที่ดีกับลานจอดรถต้องจัดทำเป็นกระจกสองชั้นเพื่อป้องกันเสียงรบกวน • จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงดังรับกวนให้แก่พนักงานที่เข้าไปบริเวณลานบิน (Air Side) เช่น Ear plug หรือ Ear muff <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ตรวจวัด L_{eq} 24 ชม. ค่า NNI (Noise Number Index) และค่า Noise contour (NEF) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนวิทยมาลัยเบี๋ย บ้านพักทหารอากาศ และบ้านคลองคูม โดยดำเนินการตรวจวัดเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในเดือนเมษายน และธันวาคม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ รวมทั้งมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่รอบนอกโครงการได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
5. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้ข้อมูลสถิติภูมิศาสตร์ด้านสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน จังหวัดพิษณุโลก เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทั่วไปของแม่น้ำ และลำคลองต่างๆ รวมถึงสภาพน้ำท่า ห้วยหนอง คลอง บึง ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงโครงการ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากกิจกรรมการดำเนินงานที่อาจส่งผลกระทบต่อสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน และน้ำใต้ดิน จังหวัดพิษณุโลก - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน ที่เกิดจากการดำเนินการโครงการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดิน 	-
6. อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้ข้อมูลสถิติภูมิศาสตร์ด้านสภาพอุทกวิทยาน้ำใต้ดิน จังหวัดพิษณุโลก และบริเวณใกล้เคียงโครงการร่วมกับแผนที่แสดงบริเวณแหล่งน้ำใต้ดินในจังหวัดพิษณุโลก โดยกรมทรัพยากรธรณี พ.ศ.2518 - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบจากข้อมูลสถิติภูมิศาสตร์ด้านสภาพอุทกวิทยาน้ำใต้ดิน จังหวัดพิษณุโลก - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำใต้ดิน ที่เกิดจากการดำเนินการโครงการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านอุทกวิทยาน้ำใต้ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านอุทกวิทยาน้ำใต้ดิน 	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
7. การระบายน้ำ	<p>- ใช้ข้อมูลสถิติปริมาณน้ำฝนของจังหวัดพิษณุโลก ร่วมกับศักยภาพระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วมในบริเวณพื้นที่รอบท่าอากาศยาน</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยการประเมินปริมาณน้ำฝนที่ระบายลงสู่รางระบายน้ำโดยใช้วิธี Rational Method และ ประเมินความสามารถในการรองรับน้ำของรางระบายน้ำ โดยใช้วิธี Manning Formula</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากการประเมินปริมาณน้ำฝนที่ระบายลงสู่รางระบายน้ำโดยใช้วิธี Rational Method และการประเมินความสามารถในการรองรับน้ำของรางระบายน้ำ โดยใช้วิธี Manning Formula เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● เปลี่ยนแปลงขนาดท่อระบายน้ำ โดยท่อลอด X ให้เปลี่ยนใช้ท่อเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.5 ม. จำนวน 3 ท่อ ท่อลอด Y และ Z เปลี่ยนใช้ Box Culvert ขนาด 1.5x1.5 ม. และท่อลอด N ให้เปลี่ยนใช้ท่อเส้นผ่านศูนย์กลาง 1.5 ม. จำนวน 2 ท่อ ● รวบรวมน้ำจากพื้นที่โครงการลงสู่คูรับน้ำดินชุดด้านทิศใต้ของโครงการ ก่อนออกสู่ห้วยคลองคูน่อไป ● ปูลูกหญ้าหรือพืชคลุมดินตามพื้นที่ข้างรางระบายน้ำแบบเปิดเพื่อป้องกันการกัดเซาะและพัดพาตะกอน และคอยดูแลควบคุมหญ้าให้สั้นอยู่เสมอไม่ให้กีดขวางการระบายน้ำ ● ขุดลอกรางระบายน้ำภายในโครงการทั้งหมดอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงก่อนถึงฤดูฝน <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตามการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านคุณภาพน้ำ</p>	-

ตารางที่ 3.1-1

ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
8. คุณภาพน้ำผิวดิน	เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในลำห้วยคูม จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณต้นน้ำ และ บริเวณท้ายน้ำ และดำเนินการตรวจ วิเคราะห์ pH, BOD, DO, Oil & Grease, SS, Nitrate, Phosphate, TKN, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 1 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2540 - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้ จากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม	- คาดการณ์ผลกระทบจากการพิจารณา กิจกรรมต่างๆ ของโครงการที่อาจก่อให้เกิด การเปลี่ยนแปลงต่อคุณภาพน้ำผิวดิน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดง ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของ โครงการได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน เช่น ● ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียรีรูปแบบ เติมอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ● ติดตั้งตะแกรงดักเศษอาหาร, บ่อตก ไขมัน และระบบบำบัดน้ำเสียรีรูป แบบไร้อากาศที่บริเวณห้องอาหารของ ท่าอากาศยาน ● ทำการทดสอบประสิทธิภาพของระบบ บำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามรายการ คำนวณระบบบำบัดน้ำเสีย ● จัดจ้างผู้ควบคุมระบบซึ่งมีใบอนุญาต จากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือ กรมควบคุมมลพิษ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่ กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบ ที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำที่ผ่านการ บำบัดจากกระบวนการบำบัดน้ำเสียของอาคาร ที่พักผู้โดยสาร ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย pH, BOD, SS และ Grease & Oil - ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ ห้วยคลองคูมต้นน้ำ และห้วยคลองคูมท้ายน้ำ ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน มีดัชนีตรวจวัด ได้แก่ pH, BOD, SS, Grease & Oil และ Total Coliform Bacteria - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนี ตรวจวัดที่สามารถเฝ้าระวังผลกระทบจาก กิจกรรมของโครงการได้	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
9. คุณภาพน้ำใต้ดิน	- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำจากบ่อบาดาลของท่าอากาศยาน จำนวน 1 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2540 โดยมีดัชนีตรวจวิเคราะห์ ดังนี้ pH, ความนำไฟฟ้า, ความขุ่น, สารแขวนลอย, ความกระด้าง, ไนเตรต, คลอไรด์, ซัลเฟต, เหล็ก, แมงกานีส, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวิเคราะห์จริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมของโครงการที่อาจเกิดขึ้นต่อปริมาณและคุณภาพของน้ำใต้ดิน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำใต้ดิน	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านทรัพยากรนิเวศวิทยานบนบก
10. ทรัพยากรนิเวศวิทยานบนบก	- สำรวจสภาพทรัพยากรป่าไม้ในพื้นที่โครงการ และบริเวณโดยรอบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้จากผลการสำรวจจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยานบนบก - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านทรัพยากรนิเวศวิทยานบนบก	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านทรัพยากรนิเวศวิทยานบนบก

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
11. ทรัพยากรสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"> - สํารวจโดยเก็บข้อมูลภาคสนาม เพื่อศึกษาความหลากหลายชนิด ความชุกชุม และการกระจายของสัตว์ป่า บริเวณท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนเมษายน พ.ศ.2540 ร่วมกับการศึกษาสภาพนิเวศพื้นที่ระหว่าง การสำรวจสัตว์ป่า - รวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางการบิน - มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มาจากผลการสำรวจจริงในภาคสนาม และเป็นข้อมูลที่ได้รับยอมรับโดยทั่วไป 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสัตว์ป่ากับสภาพนิเวศพื้นที่ปัจจุบัน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● ควบคุมหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ข้างทาง ● จำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ที่มีขนาดเป็นทรงพุ่มใหญ่ โดยมีความสูงไม่เกิน 4 ม. และขนาดทรงพุ่มน้อยกว่า 2 ม. - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาชนิดและความชุกชุมของนกในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน - จัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง หรือ 2 ครั้ง - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นปัจจัยที่ใช้เฝ้าระวังผลกระทบจากโครงการได้อย่างชัดเจน 	-
12. ทรัพยากรนิเวศวิทยาในน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - สํารวจลักษณะนิเวศทางน้ำในลำน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ โดยเก็บตัวอย่างแหล่งกักตุนและสัตว์น้ำดินจำนวน 2 สถานี ได้แก่ ลำห้วยคูณัดันน้ำ และลำห้วยคูณัด้านซ้าย ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2540 - มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มาจากผลการสำรวจจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณา กิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรนิเวศวิทยาในน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรนิเวศวิทยาในน้ำ 	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
13. การใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาสภาพการใช้ที่ดิน จากการแปลภาพถ่ายดาวเทียม LANDSAT ระบบ TM มาตราส่วน 1 : 50,000 ของปี พ.ศ.2539 ร่วมกับแผนที่สภาพภูมิประเทศมาตราส่วน 1 : 50,000 ของกรมแผนที่ทหาร และสำรวจภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับกรมสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณากิจกรรมของโครงการเปรียบเทียบกับข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดพิษณุโลก - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการใช้ที่ดิน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการบินพลเรือน สำนักงานจังหวัดเพื่อควบคุมการขยายตัวของเมืองและการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ ● งดการผ่อนผันไม่มีการปลูกสร้างอาคาร ในเขตควบคุมการบินในรัศมี 500 ม. จากปลายทางวิ่ง พร้อมทั้งแจ้งประกาศพื้นที่เขตควบคุมการบินต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นเพื่อประกาศให้ประชาชนซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตความปลอดภัยในการเดินอากาศทราบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน 	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
14. การคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 1064 จากแขวงทางหลวงพิษณุโลก ร่วมกับการสำรวจปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนของถนนภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลเก็บรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น จากโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อการจราจรและความสามารถในการรับปริมาณจราจรของทางหลวงหมายเลข 1064 (สายพิษณุโลก-บึงพระ) - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบการคมนาคม โดยกำหนดให้มีป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการกับทางหลวงหมายเลข 1064 - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านผลกระทบ ในระดับต่ำ ซึ่งมาตรการป้องกันที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้โดยไม่จำเป็นต้องมีการเฝ้าระวังเพิ่มเติม 	-
15. ระบบประปา/การใช้น้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลด้านการให้บริการน้ำประปาภายในเทศบาลเมืองพิษณุโลก - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลจัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบจากความต้องการใช้น้ำจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ เปรียบเทียบกับความสามารถในการให้บริการน้ำประปาจากโครงการประปาส่วนภูมิภาคพิษณุโลก - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบการใช้น้ำ ในกรณีที่ทำอากาศยานจะนำน้ำบาดาลมาใช้ในกิจกรรมอุปโภคบริโภคภายในอาคาร จะต้องติดตั้งระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ได้แก่ ระบบสลับน้ำ และถังตกตะกอน เพื่อแยกเหล็กที่มีปะปนอยู่ในน้ำบาดาลในปริมาณที่เกินมาตรฐาน น้ำบาดาลฯ ก่อนจึงจะนำมาใช้ประโยชน์ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการท่าอากาศยานไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากมีการนำบาดาลมาปรับปรุงคุณภาพเพื่อเป็นน้ำใช้ภายในอาคารที่พักโดยสาร จึงควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ ปีละ 2 ครั้ง เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ใช้บริการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ให้เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ่อน้ำก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักโดยสาร โดยมีดัชนีผู้โดยสาร โดยวัดด้วย pH, ความขุ่น, ความกระด้าง, ปริมาณของแข็งละลาย, Sulfate, Chloride, Nitrate, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria ปีละ 2 ครั้ง

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
16. ไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลด้านการให้บริการกระแสไฟฟ้า จากสำนักงานไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดพิษณุโลก - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์จากความต้องการใช้ไฟฟ้าจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ เปรียบเทียบกับความสามารถในการให้บริการไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคพิษณุโลก - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ไฟฟ้า 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ไฟฟ้า 	-
17. การกักจัดขยะ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลการจัดการขยะมูลฝอยจากเทศบาลเมืองพิษณุโลก - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์จากปริมาณขยะจากกิจกรรมของโครงการ ร่วมกับความสามารถในการรองรับขยะของเทศบาลเมืองพิษณุโลก - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบการจัดการขยะ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● จัดให้มีภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิดและมีจำนวนพอเพียงสำหรับการรวบรวมมูลฝอยที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ ● จัดเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเก็บรวบรวมขยะตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ มากมายที่พักขยะและคอยดูแลความเรียบร้อยของที่พักขยะเพื่อรอการเก็บขนจากเทศบาลเมืองพิษณุโลก - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ตามปกติไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจัดการขยะ 	-

ตารางที่ 3.1-1

ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
18. การบรรเทาผลกระทบ	- รวบรวมข้อมูลด้านการป้องกันและบรรเทาผลกระทบจากภัยพิบัติจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเทศบาลเมืองพิษณุโลก - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์จากความเสี่ยงของงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเทศบาลเมืองพิษณุโลก - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการบรรเทาสาธารณภัยของชุมชน	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการบรรเทาสาธารณภัยของชุมชน	-
19. สภาพสังคมและเศรษฐกิจ	- รวบรวมและทบทวนข้อมูล เอกสารรายงาน และผลงานวิจัยในด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคมระดับชุมชนและท้องถิ่นจากหน่วยงานระดับท้องถิ่นและส่วนกลางร่วมกับกรมการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยใช้แบบสอบถามผู้นำชุมชน ครีวเรือน โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ประกอบด้วย ชุมชนมาลาเบียง ชุมชนบ้านสะพานสาม และชุมชนบ้านคลองคอง - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ส่วนการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม ยังไม่ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายทุกกลุ่ม โดยควรเพิ่มเติมการสอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มพื้นที่อื่นให้ครอบคลุมการได้รับผลกระทบ	- ประเมินผลกระทบโดยการวิเคราะห์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสถิติทางสังคมศาสตร์ (SPSS/PC+) - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากโปรแกรมสำเร็จรูปสถิติทางสังคมศาสตร์ (SPSS/PC+) เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสภาพสังคมและเศรษฐกิจ โดย กรมการบัน พาวนิ ชย วิศวกรรม ประชา สัม พันธ์ โดย การ มี ส่วน ร่วม ใน กิจกรรม ต่าง ๆ ภาย ใน จังหวัด เพื่อ ให้ ชาว พิษณุ โลก มี ทักษะ ศัก ทิ ที่ ดี ต่อ ท่า อากาศ ยาน มาก ยิ่ง ขึ้น และ มี ความ มั่น ใจ ใน การ พัฒนา จังหวัด พิษณุ โลก ให้ เป็น ศูนย์ กลาง ของ ภาค เหนือ ต่อม าส าล - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - ยังไม่เหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการท่าอากาศยานพิษณุโลก อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านสภาพสังคมและเศรษฐกิจ ของชุมชน โดยรอบ จึง ควร เพิ่ ม เต็ม การ ตี ด ตาม ตรวจสอบ สภาพ สภา พ สัง คม และ เศรษฐกิจ บริเวณ ชุมชน โดยรอบ ท่าอากาศยาน พิษณุ โลก ปี ละ 1 ครั้ง โดย ดำ เนิน การ สอบ ถาม ความ คิด เห็น จาก กลุ่ม ผู้นำ ชุมชน กลุ่ม ครีว เรือน และ กลุ่ม พื้นที่ อื่น ให้ ว ด การ ได้รับ ผลกระทบ	- ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง 3 กลุ่ม คือ กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มกลุ่มผู้รอบรู้ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม - เพิ่ ม เต็ม การ ตี ด ตาม ตรวจสอบ ผลกระทบ ด้าน เศรษฐกิจ-สังคม ปี ละ 1 ครั้ง โดยมี กลุ่ม เป้าหมาย ประกอบด้วย ผู้นำชุมชน ครีว เรือน และ พื้นที่ อื่น ให้ ว ด การ ได้รับ ผลกระทบ

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
20. สาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลด้านสถานบริการ การและบุคลากรด้านสาธารณสุข จังหวัดพิษณุโลก ร่วมกับสถิติการเจ็บป่วย โดยศึกษาข้อมูลจากสถานอนามัยตำบลรัญญิก ปี พ.ศ. 2536 ซึ่งเป็นสถานอนามัยที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่รวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเจ็บป่วย - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านสาธารณสุข 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ เป็นการเพิ่มความสะอาดให้แก่นักท่องเที่ยว ในการเดินทางเข้าเยี่ยมชม แหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ ซึ่ง จัดเป็นผลกระทบทางบวกจึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม 	-
21. แหล่งท่องเที่ยว แหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว แหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ โดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลก - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีจัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณา กิจกรรมของโครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว แหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ จังหวัดพิษณุโลก - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ เป็นการเพิ่มความสะอาดให้แก่นักท่องเที่ยว ในการเดินทางเข้าเยี่ยมชม แหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ ซึ่ง จัดเป็นผลกระทบทางบวกจึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ เป็นการเพิ่มความสะอาดให้แก่นักท่องเที่ยว ในการเดินทางเข้าเยี่ยมชม แหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ ซึ่ง จัดเป็นผลกระทบทางบวกจึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม 	-

ที่มา : บริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ.2568

3.2 ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ในระยะที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้จัดให้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท เอ บี อี เอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด

3) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

5) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาที่เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบจากโครงการในภาพรวม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบโครงการในปัจจุบัน

1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

1.3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการ จากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการ ดังอธิบายรายละเอียดดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) ประเด็นการศึกษาต่างๆ เช่น ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ เป็นต้น) ซึ่งควรถูกต้องตามหลักวิชาการ และ/หรือเป็นที่ยอมรับกันในระดับสากล

(2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษา (เน้นความเพียงพอและครบถ้วนของข้อมูล) วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความถูกต้อง เหมาะสมหรือไม่ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการนำข้อมูลพื้นฐานมาใช้จะต้องมีความทันสมัยและไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี

2.2.2) การทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้อง ดังนี้

(1) การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ที่นำเสนอไว้ในรายงานฯ มีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาคือหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

(2) การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่าง ตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ

3) ผลการศึกษา

ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก ในช่วง 3 ปี ย้อนหลัง (พ.ศ.2565-2567) มีรายละเอียดดังนี้

3.1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2563 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานพิษณุโลก), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2563, กรกฎาคม พ.ศ.2563) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) ดำเนินการจัดจ้างผู้ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียซึ่งมีใบอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือกรมควบคุมมลพิษให้ดูแลตรวจสอบและซ่อมบำรุง รวมทั้งเปลี่ยนอะไหล่ให้ระบบอยู่ในสภาพใช้งานได้อยู่เสมอ หรือทำการอบรมเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยาน เพื่อให้มีความรู้ด้านการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย

(2) ดำเนินการขุดลอกรางระบายน้ำภายในโครงการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งเพิ่มเติมการศึกษาด้าน เศรษฐกิจ-สังคม ประกอบด้วย สภาพแวดล้อมปัจจุบัน ผลกระทบ/ภาวะมลพิษสิ่งแวดล้อม และทัศนคติต่อโครงการ บริเวณ ชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บ้านคลองคูณ บ้านสะพานสาม บ้านสนามบินเก่า และบ้านวัดจันทร์ ซึ่ง ผลการสำรวจพบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการ รวมทั้งไม่รู้สึกรับการรบกวนจากการ ดำเนินการของท่าอากาศยานพิษณุโลก

ส่วนผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานพิษณุโลก พบนกและ สัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก มีทั้งสิ้น 90 ชนิด โดยพบนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อ การบินสูง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกกระสาขาว นกกระสาแดง และนกปากห่าง และพบนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อ การบินปานกลาง จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ นกยางเปีย นกยางควาย นกยางกรอก นกกระปูดใหญ่ และอีกา ส่วนนกที่มีแนวโน้ม จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำแต่ต้องมีการเฝ้าระวัง จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกกาน้ำเล็ก เป็ด แดง และนกตีนเทียน

3.2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 (รายงาน ฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานพิษณุโลก), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่าน นคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ปาย และเพชรบูรณ์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2564) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีมาตรการที่ไม่สามารถปฏิบัติได้ ได้แก่ “การปรับปรุงพื้นที่ภายในและโดยรอบทางแยกต่างระดับให้เป็นลานกีฬา และสวนสาธารณะ เพื่อให้ราษฎรในท้องถิ่นได้ใช้ประโยชน์ในกิจกรรมนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ” เนื่องจากพื้นที่ภายใน และโดยรอบทางแยกต่างระดับ อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงสำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐาน

ส่วนผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือน สิงหาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 88 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด และนกเขาขาว ส่วนนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ จำนวน 10 ชนิด เช่น นกเค้าดินทุ่งเล็ก นกกระจุบหญ้าสี่ริ้ว และนกแอ่นพง เป็นต้น ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับ ต่ำ แต่เนื่องจากด้วยที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ บินสูง และพบหากินในเขตพื้นที่การบินเป็นประจำ จึงต้องมีการเฝ้าระวัง 1 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว

3.3) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2564 (รายงาน ฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานพิษณุโลก), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่าน นคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ปาย และเพชรบูรณ์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, ธันวาคม พ.ศ.2564) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีมาตรการ ที่ไม่สามารถปฏิบัติได้ ได้แก่ “การปรับปรุงพื้นที่ภายในและโดยรอบทางแยกต่างระดับให้เป็นลานกีฬา และสวนสาธารณะ เพื่อให้ราษฎรในท้องถิ่นได้ใช้ประโยชน์ในกิจกรรมนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ” เนื่องจากพื้นที่ภายในและโดยรอบทาง แยกต่างระดับ อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง นอกจากนี้ได้มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากสำนักงาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดพิษณุโลก ดังนี้

(1) สำรวจความคิดเห็นทางโรงเรียนโรจน์วิทยมาลาเปียงเพิ่มเติม เกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อโครงการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก โดยเฉพาะเรื่องเสียงจาก เครื่องบินขึ้น-ลง

(2) ประสานงานกับสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 11 เพื่อแก้ไขปัญหาาร่วมกันในเชิงวิชาการเรื่องสัตว์ป่า

(3) จัดให้มีมาตรการเข้าไปลาดตะเวนพื้นที่โดยรอบ และไม่สร้างแหล่งที่อยู่ หรือแหล่งน้ำที่เหมาะสมให้กับสัตว์ โดยดำเนินการให้เป็นรูปธรรมชัดเจน

(4) ใช้เสียงธรรมชาติ หรือเสียงนกเหยี่ยวในการขับไล่

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2564 พบว่า มีทั้งสิ้น 80 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือ นกปากห่าง ส่วนนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องมีการเฝ้าระวัง จำนวน 8 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกยางควาย นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกเขาไฟ นกกาเหว่า นกตะขาบทุ่ง และนกแซงแซวหางปลา

ส่วนผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นในเดือนธันวาคม พ.ศ.2564 พบว่า ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 87.5) ให้ความเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานพิษณุโลกไม่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับความคิดเห็นต่อการได้รับการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่น พบว่า เกือบทั้งหมดไม่รู้สึกรบกวน คิดเป็นร้อยละ 92.5 และร้อยละ 95.0 ตามลำดับ

3.4) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานพิษณุโลก), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2565) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) ประชาสัมพันธ์ให้ดับเครื่องยนต์เมื่อจอดบริเวณลานจอดรถ

(2) ตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสีย หากพบว่ามีปริมาณตะกอนมาก ให้ขุดลอกตะกอนออกจากบ่อพักน้ำดังกล่าว

(3) จัดจ้างผู้ควบคุมระบบซึ่งมีใบอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมให้ดูแลตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียตามที่มาตรการกำหนด

(4) ตรวจสอบระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำบาดาลให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน

(5) จัดหาฝาปิดถังขยะ ให้มีติดตามที่มาตรการกำหนด

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้และคุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศและระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4-5 ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งและน้ำใช้มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานพิษณุโลกในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ทั้งสิ้น 67 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินสูง จำนวน 2 ชนิด คือ นกกระสาแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และเหยี่ยวขาว และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกแขวก นกยางกรอกพันธุ์จีน นกเขาไฟ และนกพิราบป่า

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลกไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

3.5) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานพิษณุโลก), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยเปิดเดินระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ และสูบน้ำออกจากระบบบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเพิ่มเติมความถี่ในการสูบน้ำออกเมื่อพบว่าปริมาณตะกอนสูงเกิน 2 ใน 3 ของความลึกของบ่อเก็บตะกอน รวมทั้งตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกวัน โดยมีแนวทางการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสีย

(2) เพิ่มการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งเพิ่มการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำบริเวณแหล่งรองรับน้ำทิ้งของโครงการ

สำหรับมาตรการป้องกันมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการที่กำหนดให้ “ควรปรับปรุงพื้นที่ภายในและโดยรอบทางแยกต่างระดับให้เป็นลานกีฬาและสวนสาธารณะ เพื่อให้ราษฎรในท้องถิ่นได้ใช้ประโยชน์ในกิจกรรมนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ” ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ภายในและโดยรอบทางแยกต่างระดับอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของแขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1 ดังนั้น ท่าอากาศยานพิษณุโลก ควรประสานงานและหารือกับแขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1 เพื่อแจ้งรายละเอียดการดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว และขอความร่วมมือในการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน รวมทั้งเพิ่มการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้และคุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศและระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งและน้ำใช้มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบทั้งสิ้น 60 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินสูง จำนวน 2 ชนิด คือ นกกระสาแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง พบจำนวน 4 ชนิด คือ เป็ดแดง นกยางควาย เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวปีกแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกตะขาบทุ่ง

สำหรับผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น พบว่า ร้อยละ 62.0 ให้ความเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานพิษณุโลกไม่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับความคิดเห็นด้านการได้รับการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร /เอกชน/ ส่วนราชการอื่น พบว่า มากกว่าครึ่งไม่แน่ใจถึงเสียงรบกวน คิดเป็นร้อยละ 64.1 และร้อยละ 56.1 ตามลำดับ

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลกไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

3.6) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานพิษณุโลก), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, กรกฎาคม พ.ศ.2566) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) กำหนดให้มีการศึกษาแนวทางในการขยายแนวทางวิ่งไปทางทิศใต้เพื่อร่นพื้นที่การใช้ประโยชน์แนวทางวิ่งด้านทิศเหนือลงเพื่อเป็นการลดผลกระทบด้านเสียงรบกวนที่มีต่อชุมชนด้านทิศเหนือ

(2) กำหนดให้เครื่องบินขนาดเล็กที่มีความต้องการทางวิ่งน้อยกว่า 1,000 เมตร บินลงสู่ท่าอากาศยานที่จุดแตะพื้นทางวิ่งและตั้งต้นการบินขึ้นที่จุดเริ่มห่างจากปลายทางวิ่งหมายเลข 14 ตามความเหมาะสมของประเภทเครื่องบินและความปลอดภัยในการเดินอากาศตรวจสอบระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำบาดาลให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน

(3) ตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสีย หากพบว่าปริมาณตะกอนมากให้ขุดลอกตะกอนออกจากบ่อพักน้ำดังกล่าว

(4) ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเดิมอาคารที่บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร รองรับน้ำทิ้งจากห้องน้ำทุกบริเวณของอาคาร ซึ่งบำบัดน้ำทิ้งได้คุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารที่ สผ. กำหนดก่อนระบายลงสู่คูรับน้ำดินชุดทางทิศใต้ของพื้นที่โครงการและออกสู่ห้วยคลองคูต่อไป

(5) ติดตั้งตะแกรงดักเศษอาหาร, บ่อดักไขมัน และระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบไร้อากาศที่บริเวณห้องอาหารของท่าอากาศยาน น้ำที่ผ่านระบบบำบัดจะลงสู่บ่อดักไขมันขนาด 170 x 27 เมตร ลึก 0.5 เมตร บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารติดกับลานจอดรถยนต์ ซึ่งจะเก็บกักน้ำไว้ได้นานเพียงพอ เพื่อให้เกิดการย่อยสลายตามธรรมชาติจนมีคุณภาพได้มาตรฐานตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งที่ สผ. กำหนด แล้วจึงระบายลงสู่คูรับน้ำดินชุดทางทิศใต้ของโครงการและออกสู่ห้วยคลองคูต่อไป

(6) จัดจ้างผู้ควบคุมระบบซึ่งมีใบอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือกรมควบคุมมลพิษให้ดูแลตรวจสอบและซ่อมบำรุงรวมทั้งเปลี่ยนอะไหล่ให้ระบบอยู่ในสภาพใช้งานได้อยู่เสมอ

(7) ทำการขุดลอกรางระบายน้ำภายในโครงการทั้งหมดอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงก่อนถึงฤดูฝน เพื่อเตรียมความพร้อมของรางให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(8) หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนในด้านการระบายน้ำของท่าอากาศยาน ให้ตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขปัญหาดังกล่าว

(9) ควบคุมหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ข้างทางวิ่งและรางระบายน้ำดินให้สั้นตลอดเวลา เพื่อไม่เป็นแหล่งอาหารของนก

(10) กรณีที่ท่าอากาศยานจะนำน้ำบาดาลมาใช้ในกิจกรรมอุปโภคบริโภคภายในอาคาร จะต้องติดตั้งระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ได้แก่ ระบบสเปรย์น้ำและถังตกตะกอน เพื่อแยกเหล็กที่มีปะปนอยู่ในน้ำบาดาลในปริมาณที่เกินมาตรฐานน้ำบาดาลฯ ก่อนจึงจะนำมาใช้ประโยชน์

(11) จัดให้มีภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิดและมีจำนวนพอเพียงสำหรับการรวบรวมมูลฝอยที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ

(12) จัดเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเก็บรวบรวมขยะตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ มาไว้ยังที่พักรถและคอยดูแลความเรียบร้อยของที่พักรถเพื่อรอการเก็บขนจากเทศบาลเมืองพิษณุโลก

(13) ควรปรับปรุงพื้นที่ภายในและโดยรอบทางแยกต่างระดับให้เป็นลานกีฬาและสวนสาธารณะ เพื่อให้ราษฎรในท้องถิ่นได้ใช้ประโยชน์ในกิจกรรมนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศและระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินทั้ง 2 สถานี พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งและน้ำใช้มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานพิษณุโลกในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก จำนวนทั้งสิ้น 48 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกกระสาแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ อีกาและนกนางแอ่นบ้าน

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2566 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลกไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

3.7) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานพิษณุโลก), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) กำหนดให้มีการศึกษาแนวทางในการขยายแนวทางวิ่งไปทางทิศใต้เพื่อร่นพื้นที่การใช้ประโยชน์แนวทางวิ่งด้านทิศเหนือลงเพื่อเป็นการลดผลกระทบด้านเสียงรบกวนที่มีต่อชุมชนด้านทิศเหนือ

(2) กำหนดให้เครื่องบินขนาดเล็กที่มีความต้องการทางวิ่งน้อยกว่า 1,000 เมตร บินลงสู่ท่าอากาศยานที่จุดแตะพื้นทางวิ่งและตั้งต้นการบินขึ้นที่จุดเริ่มห่างจากปลายทางวิ่งหมายเลข 14 ตามความเหมาะสมของประเภทเครื่องบินและความปลอดภัยในการเดินอากาศ

(3) ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเดิมอากาศที่บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร รองรับน้ำทิ้งจากห้องน้ำทุกบริเวณของอาคาร ซึ่งบำบัดน้ำทิ้งได้คุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารที่ สผ. กำหนดก่อนระบายลงสู่คูรับน้ำดินชุดทางทิศใต้ของพื้นที่โครงการและออกสู่ห้วยคลองคุณต่อไป

(4) ติดตั้งตะแกรงดักเศษอาหาร, บ่อดักไขมัน และระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบไร้อากาศที่บริเวณห้องอาหารของท่าอากาศยาน น้ำที่ผ่านระบบบำบัดจะลงสู่บ่อพักน้ำขนาด 170 x 27 เมตร ลึก 0.5 เมตร บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารติดกับลานจอดรถยนต์ ซึ่งจะเก็บกักน้ำไว้ได้นานเพียงพอ เพื่อให้เกิดการย่อยสลายตามธรรมชาติจนมีคุณภาพได้มาตรฐานตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งที่ สผ. กำหนดแล้วจึงระบายลงสู่คูรับน้ำดินชุดทางทิศใต้ของโครงการและออกสู่ห้วยคลองคุณต่อไป

(5) จัดจ้างผู้ควบคุมระบบซึ่งมีใบอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือกรมควบคุมมลพิษให้ดูแลตรวจสอบและซ่อมบำรุงรวมทั้งเปลี่ยนอะไหล่ให้ระบบอยู่ในสภาพใช้งานได้อยู่เสมอ

(9) ทำการขุดลอกรางระบายน้ำภายในโครงการทั้งหมดอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงก่อนถึงฤดูฝน เพื่อเตรียมความพร้อมของรางให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(7) หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนในด้านการระบายน้ำของท่าอากาศยาน ให้ตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขปัญหาดังนั้น

(8) กรณีที่ทำอากาศยานจะนำน้ำบาดาลมาใช้ในกิจกรรมอุปโภคบริโภคภายในอาคาร จะต้องติดตั้งระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ได้แก่ ระบบสเปรย์น้ำและถังตกตะกอน เพื่อแยกเหล็กที่มีปะปนอยู่ในน้ำบาดาลในปริมาณที่เกินมาตรฐานน้ำบาดาลฯ ก่อนจึงจะนำมาใช้ประโยชน์

(9) จัดเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเก็บรวบรวมขยะตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ มาไว้ยังที่พักรับขยะและคอยดูแลความเรียบร้อยของที่พักรับขยะเพื่อรอการเก็บขนจากเทศบาลเมืองพิษณุโลก

(10) ควรปรับปรุงพื้นที่ภายในและโดยรอบทางแยกต่างระดับให้เป็นลานกีฬาและสวนสาธารณะเพื่อให้ราษฎรในท้องถิ่นได้ใช้ประโยชน์ในกิจกรรมนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน และคุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศและระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินทั้ง 2 สถานี พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งและน้ำใช้มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และสำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ทำอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 พบทั้งสิ้น 43 ชนิด โดยพบนกสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกกระสาแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และนกเขาใหญ่ ส่วนชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ไม่พบจากการศึกษาในครั้งนี้

ส่วนผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังมากขึ้น (ร้อยละ 58.0) และระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบิน ไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 42.0) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ ขณะบินขึ้นและบินลง รบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย ส่วนขณะบินผ่าน ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลงรบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อยถึงมาก

สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงธันวาคม พ.ศ.2566 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ทำอากาศยานพิษณุโลก จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลกไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

3.8) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานพิษณุโลก), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ.2567)

(1) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(2) ต้องตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีอุปกรณ์ชำรุดต้องดำเนินการซ่อมแซมทันที

(3) ต้องติดตามตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูงเกิน 1 ใน 3 ของบ่อ ให้ดำเนินการสูบน้ำตะกอนออกทันที

(4) ต้องปรับเปลี่ยนเวลาในการเติมอากาศให้สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบิน

(5) ต้องแจ้งหรือรณรงค์ให้ร้านค้าและเจ้าหน้าที่ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก ให้คัดแยกเศษอาหารออกก่อนนำมาทำความสะอาดในอ่างล้างภาชนะ

(6) ต้องตรวจสอบประสิทธิภาพของรางระบายน้ำ และปริมาณตะกอนดินในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคม หรือก่อนเข้าฤดูฝน หากพบว่ารางระบายน้ำมีสภาพตันขึ้นหรือพบว่ามีปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงของรางระบายน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนดินออกทันที

(7) ต้องสร้างหลังคาให้จุดพักขยะด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อป้องกันในช่วงฤดูฝน ให้น้ำชะขยะลงไปปนเปื้อนน้ำใต้ดิน ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการขออนุมัติจัดทำหลังคาให้จุดพักขยะบริเวณด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้งนี้ ในเบื้องต้นท่าอากาศยานพิษณุโลกต้องจัดหาผ้าใบคลุมจุดพักขยะดังกล่าว

(8) ต้องตรวจสอบการทำงานของระบบจ่ายน้ำและระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ

(9) ต้องเพิ่มเติมการฆ่าเชื้อในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ โดยการเติมคลอรีนเพื่อฆ่าเชื้อให้คุณภาพน้ำใช้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

(10) ต้องดำเนินการแจ้งเจ้าหน้าที่และผู้ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก ไม่ให้นำบาดาลมาใช้ในการบริโภค

(11) ต้องประสานงานกับการประปาส่วนภูมิภาค เพื่อขอน้ำประปาเข้ามาใช้ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลกเป็นหลัก

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศและระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินทั้ง 2 สถานี พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า มีเพียงคุณภาพหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3 ที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1, ชุดที่ 2 และชุดที่ 4 และคุณภาพน้ำก่อนระบายออกจากพื้นที่โครงการมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria และ *E. coli* ซึ่งไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

ส่วนผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบทั้งสิ้น 48 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลางจำนวน 1 ชนิด คือ นกนางแอ่นบ้าน และพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวังจำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกยางโทนน้อย และนกกระแตแต้แว๊ด

สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลกไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

3.9) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานพิษณุโลก), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

- (1) ต้องตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีอุปกรณ์ชำรุดต้องดำเนินการซ่อมแซมทันที
- (2) ต้องติดตามตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูงเกิน 1 ใน 3 ของบ่อ ให้ดำเนินการสูบน้ำออกทันที
- (3) ต้องทำการปรับเปลี่ยนเวลาในการเติมอากาศให้สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบิน
- (4) ต้องดำเนินการแจ้งหรือรณรงค์ให้ร้านค้าและเจ้าหน้าที่ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก ให้ทำการคัดแยกเศษอาหารออกก่อนนำมาทำความสะอาดในอ่างล้างภาชนะ
- (5) ต้องดำเนินการตรวจสอบประสิทธิภาพของรางระบายน้ำ และปริมาณตะกอนดินในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคม หรือก่อนเข้าฤดูฝน หากพบว่ารางระบายน้ำมีสภาพตันขึ้นหรือพบว่ามีปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงของรางระบายน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนดินออกทันที
- (6) ต้องตรวจสอบการทำงานของระบบจ่ายน้ำและระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ
- (7) ต้องเพิ่มเติมการฆ่าเชื้อในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ โดยการเติมคลอรีนเพื่อฆ่าเชื้อให้คุณภาพน้ำใช้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
- (8) ต้องดำเนินการแจ้งเจ้าหน้าที่และผู้ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก ไม่ให้มีการนำน้ำบาดาลมาใช้ในการบริโภค
- (9) ต้องประสานงานกับการประปาส่วนภูมิภาค เพื่อขอน้ำประปาเข้ามาใช้ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลกเป็นหลัก

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน และคุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศและระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินทั้ง 2 สถานี พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2, ชุดที่ 3 และชุดที่ 4 มีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 และคุณภาพน้ำก่อนระบายออกจากพื้นที่โครงการมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข สำหรับคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria และ *E. coli* ซึ่งไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

ส่วนผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบทั้งสิ้น 61 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือนกกระสาแดง และพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด และนกแอ่นทุ่งใหญ่

สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในกลุ่มครัวเรือนกลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในระหว่างเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ.2567 ดังนี้

- **กลุ่มครัวเรือน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 377 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่ง ระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 66.0) และระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 34.0 ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และขณะบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

- **กลุ่มผู้นำชุมชน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 4 ราย พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 3 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงน้อยลง ส่วนอีก 1 ราย (หมู่ 7 บ้านสะพานสาม) ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างให้ความเห็นว่า เสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น รวมถึงมีการจัดกิจกรรมร่วมกันระหว่างท่าอากาศยานฯ และชุมชนโดยรอบ ทำให้ประชาชนได้รับความรู้เพิ่มเติม

- **กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 2 ราย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ต่างระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ต่างให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ต่างระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินรวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ ได้ให้ความร่วมมือกับทางวัดเป็นอย่างดี โดยได้เข้าร่วมกิจกรรมร่วมกับทางวัดอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการจัดส่งเจ้าหน้าที่มาช่วยทำความสะอาดวัด เป็นต้น

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมด อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลกไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม




จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดครบถ้วน โดยมีมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1-1 และตารางที่ 4.1-2

ตารางที่ 4.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานพิษณุโลก ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
คุณภาพน้ำ	จัดจ้างผู้ควบคุมระบบซึ่งมีใบอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือกรมควบคุมมลพิษให้ดูแลตรวจสอบและซ่อมบำรุง รวมทั้งเปลี่ยนอะไหล่ให้ระบบอยู่ในสภาพใช้งานได้อยู่เสมอ	ยังไม่มีการจัดจ้างผู้ควบคุมระบบซึ่งมีใบอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือกรมควบคุมมลพิษ จากการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่าคุณภาพน้ำทั้ง จำนวน 4 ชุด มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพทั้งจากอาคารประเภท ข	มีเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานพิษณุโลกเป็นผู้ดูแลตรวจสอบและซ่อมบำรุงให้ระบบอยู่ในสภาพใช้งานได้อยู่เสมอ
การระบายน้ำ	ทำการขุดลอกการระบายน้ำภายในโครงการทั้งหมดอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงก่อนถึงฤดูฝน เพื่อเตรียมความพร้อมของรางให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ	ยังไม่มีทำการขุดลอกการระบายน้ำ	จากการตรวจสอบที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด
เสียง	กำหนดให้เครื่องบินขนาดเล็กที่มีความต้องการทางวิ่งน้อยกว่า 1,000 เมตร บินลงสู่ท่าอากาศยานที่จุดตะพานทางวิ่งและตั้งต้นการบินขึ้นที่จุดเริ่มห่างจากปลายทางวิ่งหมายเลข 14 ตามความเหมาะสมของประเภทเครื่องบินและความปลอดภัยในการเดินอากาศ	เครื่องบินขนาดเล็กมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 14 และหมายเลข 32 ในการบินขึ้นและร่อนลง เนื่องจาก การขึ้น-ลงของเครื่องบินคำนึงถึงทิศทางและความเร็วลม ในขณะที่เครื่องบินขึ้น หรือลง เพื่อความปลอดภัย	ขอความร่วมมือกับนักบินที่ใช้เครื่องบินขนาดเล็ก ในการบินลงสู่ท่าอากาศยานและการตั้งต้นบินให้ใช้ทางวิ่งที่ส่งผลกระทบต่อเสียงน้อยที่สุด

ตารางที่ 4.1-2 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานพิษณุโลก ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
คุณภาพน้ำ	1) ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเติมอากาศที่บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร รองรับน้ำทิ้งจากห้องน้ำทุกบริเวณของอาคาร ซึ่งบำบัดน้ำทิ้งได้คุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารที่ สผ. กำหนดก่อนระบายลงสู่คูรับน้ำดินชุดทางทิศใต้ของพื้นที่โครงการและออกสู่ห้วยคลองคุณต่อไป	มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเติมอากาศ จำนวน 4 ชุด ซึ่งสามารถรองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ได้อย่างเพียงพอ แต่จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ทั้ง 4 ชุด มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท	ท่าอากาศยานพิษณุโลกต้องตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่า มีอุปกรณ์ชำรุดต้องดำเนินการซ่อมแซมทันที รวมทั้งควบคุมดูแลให้ระบบบำบัดน้ำเสียสามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพและให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
	2) ติดตั้งตะแกรงดักเศษอาหาร, บ่อดักไขมัน และระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบไร้อากาศที่บริเวณห้องอาหารของท่าอากาศยาน น้ำที่ผ่านระบบบำบัด จะลงสู่บ่อดักน้ำขนาด 170 x 27 เมตร ลึก 0.5 เมตร บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารติดกับลานจอดรถยนต์ ซึ่งจะเก็บกักน้ำไว้ได้นานเพียงพอเพื่อให้เกิดการย่อยสลายตามธรรมชาติจนมีคุณภาพได้มาตรฐานตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งที่ สผ. กำหนด แล้วจึงระบายลงสู่คูรับน้ำดินชุดทางทิศใต้ของโครงการและออกสู่ห้วยคลองคุณต่อไป	ยังไม่มีมีการติดตั้งตะแกรงดักเศษอาหารและบ่อดักไขมัน ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากพื้นที่ส่วนต่างๆ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารจะถูกรวบรวมเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ก่อนระบายออกสู่ห้วยคลองคุณต่อไป	ท่าอากาศยานพิษณุโลกต้องรณรงค์ให้ร้านค้าและเจ้าหน้าที่ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลกให้ทำการคัดแยกเศษอาหารออกก่อนนำมาทำความสะอาดในอ่างล้างภาชนะ
การใช้น้ำ	กรณีที่ ท่าอากาศยานจะนำน้ำบาดาลมาใช้ในกิจกรรมอุปโภคบริโภคภายในอาคาร จะต้องติดตั้งระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ได้แก่ ระบบสเปรย์น้ำและถังตกตะกอนเพื่อแยกเหล็กที่มีปะปนอยู่ในน้ำบาดาลในปริมาณที่ เกินมาตรฐานน้ำบาดาลฯ ก่อนจึงจะนำมาใช้ประโยชน์	ท่าอากาศยานพิษณุโลกได้มีการติดตั้งระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำบาดาลก่อนนำมาใช้ประโยชน์ภายในท่าอากาศยาน แต่จากการตรวจสอบเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำใช้หลังผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำมีค่า Total Coliform Bacteria และ E.coli ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria และ E.coli	ท่าอากาศยานพิษณุโลก ต้องตรวจสอบการทำงานของระบบจ่ายน้ำและระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ รวมทั้งเพิ่มเติมการเติมคลอรีนเพื่อฆ่าเชื้อให้คุณภาพน้ำใช้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐาน และประสานงานกับการประปาส่วนภูมิภาค เพื่อขอนำน้ำประปาเข้ามาใช้ภายในพื้นที่ ท่าอากาศยานพิษณุโลกเป็นหลัก

ส่วนผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดครบถ้วน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการแสดงดังตารางที่ 4.1-3)

ปฏิบัติครบถ้วน	31	มาตรการ
ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	4	มาตรการ
ไม่ปฏิบัติ	1	มาตรการ
ประเมินผลไม่ได้	4	มาตรการ
ไม่เกี่ยวข้อง	0	มาตรการ
รวม	40	มาตรการ

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง	
1. คุณภาพอากาศ	1) ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารอาคารสำนักงานและหอพักการบิน	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร อาคารสำนักงานและหอพักการบิน	ไม่มี	 เครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	
	2) กำหนดให้รถยนต์ที่จอดบริเวณลานจอดรถต้องดับเครื่องยนต์	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณลานจอดรถ ให้ดับเครื่องยนต์เมื่อจอดรถยนต์บริเวณลานจอดรถ	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์ดับเครื่องยนต์	
	3) ปลุกต้นไม้เพื่อเพิ่มความร่มรื่นและช่วยฟอกอากาศบริเวณลานจอดรถและบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารโดยต้นไม้จะต้องไม่เป็นอาหารรุกรานขนาดใหญ่และไม่มีส่วนใดที่ใช้เป็นอาหารของนกได้	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการปลูกต้นไม้ที่ไม่มีทรงพุ่มขนาดใหญ่และไม่ใช่พืชอาหารสัตว์ บริเวณลานจอดรถยนต์และบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อเพิ่มความร่มรื่นและช่วยฟอกอากาศ	ไม่มี	 ต้นไม้บริเวณลานจอดรถยนต์	

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●

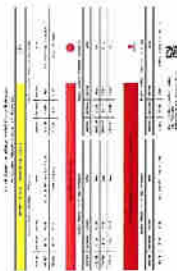
ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม-มิกนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพอากาศ (ต่อ)	4) หลักเลี่ยงการจอดเครื่องบินโดยติดเครื่องยนต์ไว้บริเวณลานจอดเครื่องบิน	●	เมื่อเครื่องบินเข้ามายังผู้โดยสารแล้ว จะติดเครื่องยนต์เพื่อรอรับผู้โดยสารที่ขยับไป ซึ่งใช้เวลาไม่เกิน 30 นาที โดยหลักเลี่ยงการจอดติดเครื่องยนต์หากจอดไว้เป็นเวลานาน	ไม่มี	-
2. เสียง	1) ห้ามทำการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืนโดยเด็ดขาด (22.00-07.00 น.)	●	จากการตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 พบว่าเที่ยวบินพาณิชย์เที่ยวบินแรกที่เดินทางมาถึงท่าอากาศยานพิษณุโลกในเวลา 07.30 น. และเที่ยวบินสุดท้ายออกจากท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเวลา 18.40 น.	ไม่มี	 ตารางเที่ยวบิน เดือนมิถุนายน พ.ศ.2568
	2) กำหนดให้ท่าอากาศยานพิษณุโลกรองรับเครื่องบิน Airbus-300 ได้สูงสุดไม่เกิน 9 เที่ยวบิน/วันหรือ Boeing 737-400 ไม่เกิน 10 เที่ยวบิน/วัน เพื่อป้องกันเสียงดังรบกวนต่อโรงเรียนอนุบาลโรร จนวนิชย์มาลาเปียงและบ้านพักทหารอากาศ	●	จากการตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 พบว่า มีเที่ยวบินพาณิชย์ระหว่าง 4-6 เที่ยวบินต่อวัน (ขึ้น-ลง) โดยเป็นเครื่องบิน Airbus-320 เฉลี่ย 6 เที่ยวบิน/วัน และ Boeing 737-800 เฉลี่ย 4 เที่ยวบิน/วัน รวมทั้งผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณโรงเรียนอนุบาลโรร จนวนิชย์มาลาเปียงและบ้านพักทหารอากาศ เมื่อวันที่ 25-27 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด		ผลการตรวจวัดระดับเสียง แสดงดังภาคผนวก ก-4

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗



ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน และแม่ฮ่องสอน
(ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

บทที่ 4
การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน	ผลการปฏิบัติตาม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. เสียง (ต่อ)	3) ติดตั้งเครื่องปรับอากาศเพื่อป้องกันเสียงรบกวนต่อผู้โดยสารบริเวณห้องพักที่พักระหว่างผู้โดยสารท่าอากาศยานพิษณุโลก	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อป้องกันเสียงรบกวนต่อผู้โดยสาร	ไม่มี	 เครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร
	4) บริเวณห้องพักรักผู้โดยสารที่ติดกับลานจอดรถเครื่องบินจะจัดทำเป็นกระจกสองชั้นเพื่อป้องกันเสียงรบกวน	●	บริเวณห้องพักรักผู้โดยสารที่ติดกับลานจอดรถเครื่องบินมีการจัดทำเป็นกระจก 2 ชั้น ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 กระจกบริเวณห้องพักรักผู้โดยสารที่ติดกับลานจอดรถเครื่องบิน
	5) จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงดังรับกวนให้แก่พนักงานที่เข้าไปที่บริเวณลานบิน (Air Side) เช่น Ear plug หรือ Ear muffle	●	เจ้าหน้าที่ของสายการบินที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดรถเครื่องบินมีการสวมใส่ Ear muffle ขณะปฏิบัติงาน	ไม่มี	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●

ปฏิบัติตามครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับการ

D:\Data\Airports\2568\ภาคเหนือ\Final\พิษณุโลก\Jan-Jun25\Report.docx

รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1

4-6

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. เสียง (ต่อ)	6) บริเวณที่มีค่า NEF-30 สำหรับจำนวนเที่ยวบิน ต้นที่คำนวณต้องประสานกับจังหวัดและสำนักผังเมือง จัดทำแผนการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชนและการรบกวนเรียนในอาคาร รวมทั้งห้ามสร้างโรงพยาบาล โรงเรียน และศาสนสถานในบริเวณดังกล่าว	●	จากผลการประเมิน NEF ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณ NEF-30 ยังคงอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลกนอกจากนี้ท่าอากาศยานพิษณุโลกได้มีการประสานงานกับจังหวัดพิษณุโลก และสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพิษณุโลก ในการจัดทำผังการใช้ที่ดินเพื่อควบคุมการขยายตัวของชุมชนและการรบกวนเรียนในอาคาร รวมทั้งห้ามสร้างโรงพยาบาล โรงเรียน และศาสนสถานในบริเวณดังกล่าว	ไม่มี	รายละเอียดข้อ 2.9.2
	7) ประสานงานกับจังหวัดและสำนักผังเมืองเพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกได้มีการประสานงานกับจังหวัดพิษณุโลก และสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพิษณุโลก เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยผู้ที่จะดำเนินการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ ต้องขออนุญาตจากหน่วยงานที่ได้รับผิดชอบก่อนการดำเนินการ	ไม่มี	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. เสียง (ต่อ)	8) หากมีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินที่มีความดังของเสียงมากขึ้นหรือจำเป็นต้องบินในเวลากลางคืน ต้องจัดทำการศึกษาผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองในการทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยใช้แบบจำลองและทำ Noise Contour ใหม่ เพื่อทราบขอบเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบที่แน่นอนและต้องห้ามมาตรการลดผลกระทบที่เกิดขึ้น เช่น ติดตั้งวัสดุป้องกันเสียงตั้งสำหรับอาคารหรือที่พักที่ได้รับผลกระทบและการจ่ายเงินชดเชย เป็นต้น	⊗	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินที่ขึ้น-ลง ท่าอากาศยานพิษณุโลกเป็น Airbus-320 และ Boeing 737-800 รวมทั้งไม่มีเที่ยวบินในเวลา กลางคืน ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ระหว่างวันที่ 25-27 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าระดับเสียง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานทุกสถานีตรวจวัด และจากการประเมิน NEF ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 พบว่าแนวโน้มเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน ดังนั้น จึงยังไม่จำเป็นต้องจัดทำ มาตรการลดผลกระทบเพิ่มเติม	ไม่มี	-
	9) กำหนดให้มีการศึกษาแนวทางในการขยาย แนวทางวิ่งไปทางทิศใต้เพื่อรองรับพื้นที่การใช้ประโยชน์แนวทางวิ่งด้านทิศเหนือลงเพื่อเป็นการ ลดผลกระทบด้านเสียงบริเวณที่มีต่อชุมชนด้าน ทิศเหนือ	⊗	ปัจจุบันท่าอากาศยานพิษณุโลก ยังไม่มีนโยบายที่จะขยาย ทางวิ่งเพิ่มเติม	ไม่มี	-
	10) กำหนดให้เครื่องบินขนาดเล็กที่มีความ ต้องการทางวิ่งน้อยกว่า 1,000 เมตร บินลงสู่ ท่าอากาศยานที่จุดและพื้นที่ทางวิ่งและตั้งด้านการ บินขึ้นที่จุดเริ่มทางจากปลายทางวิ่งหมายเลข 14 ตามความเหมาะสมของประเภทเครื่องบินและ ความปลอดภัยในการเดินอากาศ	○	เครื่องบินขนาดเล็กมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 14 และ หมายเลข 32 ในการบินขึ้นและร่อนลง เนื่องจากการขึ้น- ลงของเครื่องบินคำนึงถึงทิศทางและความเร็วลม ในขณะ นำเครื่องขึ้น หรือลง เพื่อความปลอดภัย	จากการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ระหว่างวันที่ 25-27 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐานทุกสถานีตรวจวัด และจากการ ประเมิน NEF ระหว่างเดือนมกราคม- มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่าแนวโน้มเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ท่า อากาศยาน	

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

○




ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติตาม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำ	1) ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเดิม อากาศที่บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร รองรับน้ำทั้ง จากห้องน้ำทุกบริเวณของอาคาร ซึ่งบำบัดน้ำทิ้ง ได้คุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจาก อาคารที่ สผ. กำหนดก่อนระบายลงสู่คูรับน้ำดิน ชุดทางทิศใต้ของพื้นที่โครงการและออกสู่ห้วย คลองคู่อ้อยไป	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูปแบบเดิมอากาศ จำนวน 4 ชุด ซึ่งสามารถรองรับ น้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ได้ อย่างเพียงพอ แต่จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลัง ผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 ชุดที่ 3 และ ชุดที่ 4 มีค่า ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน (รายละเอียดดัชนีข้อ 2.9.4 การจัดการน้ำเสีย)	ท่าอากาศยานพิษณุโลกต้องเร่งซ่อมแซม เครื่องเดิมอากาศของระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4 ให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ และ สุ่มตะกอนออกจากบ่อเกรอะของระบบ บำบัดน้ำเสียชุดที่ 1 และชุดที่ 3 รวมทั้ง ตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูง เกิน 1 ใน 3 ของบ่อ ให้ดำเนินการสูบ ตะกอนออกทันที	  ระบบบำบัดน้ำเสีย
	2) ติดตั้งถังดักเศษอาหาร บ่อดักไขมัน และ ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบไร้อากาศที่ บริเวณหื้ออาหารของท่าอากาศยาน น้ำที่ผ่าน ระบบบำบัดจะลงสู่บ่อพักน้ำขนาด 170 x 27 เมตร ลึก 0.5 เมตร บริเวณด้านหน้าอาคารที่พัก ผู้โดยสารติดกับลานจอดรถ ซึ่งจะเก็บกักน้ำไว้ ได้นานเพียงพอ เพื่อให้เกิดการย่อยสลายตาม ธรรมชาติจนมีคุณภาพได้มาตรฐานตามเกณฑ์ มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งที่ สผ. กำหนด แล้วจึง ระบายลงสู่คูรับน้ำดินชุดทางทิศใต้ของโครงการ และออกสู่ห้วยคลองคู่อ้อยไป	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกยังไม่มีการจัดตั้งถังดักเศษ อาหารและบ่อดักไขมัน ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร มี เพียงรั้วชายเครื่องดักและขม อยู่ชั้น 1 ของอาคารที่ ที่พักผู้โดยสาร รวมทั้งน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารจะถูกรวบรวมเข้าสู่ระบบ บำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ก่อนระบายออกสู่ ห้วยคลองคู่อ้อยไป	ท่าอากาศยานพิษณุโลกต้องเพิ่มการ รณรงค์ให้ร้านค้าและเจ้าหน้าที่ภายใน ท่าอากาศยานพิษณุโลก ทำการคัดแยก เศษอาหารออกก่อนนำมาทำความสะอาด ในอ่างล้างภาชนะ	 ร้านเครื่องดื่มภายใน อาคารที่พักผู้โดยสาร

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●


ปฏิบัติตามโครงการ

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติตาม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำ (ต่อ)	3) กำหนดให้บริษัทผู้จำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสีย ทำการทดสอบประสิทธิภาพของระบบให้เป็นไปตามรายการรายการคำนวณระบบบำบัดน้ำเสีย และลงลายมือชื่อของวิศวกรผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมแล้วจึงส่งมอบระบบบำบัดน้ำเสียให้แก่ท่าอากาศยานพิษณุโลก	●	บริษัทผู้จำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปได้มีการทดสอบประสิทธิภาพของระบบให้เป็นไปตามรายการคำนวณระบบบำบัดน้ำเสีย และลงลายมือชื่อของวิศวกรผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมแล้วจึงส่งมอบระบบบำบัดน้ำเสียให้แก่ท่าอากาศยานพิษณุโลก	ไม่มี	-
	4) จัดจ้างผู้ควบคุมระบบซึ่งมีใบอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือกรมควบคุมมลพิษให้ดูแล ตรวจสอบและซ่อมบำรุง รวมทั้งเปลี่ยนอะไหล่ให้ระบบอยู่ในสภาพใช้งานได้อยู่เสมอ	○	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีเจ้าหน้าที่ช่างเทคนิคเป็นผู้ดูแล ตรวจสอบและซ่อมบำรุงให้ระบบอยู่ในสภาพใช้งานได้อยู่เสมอ จึงไม่มีการจัดจ้างผู้ควบคุมระบบซึ่งมีใบอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมหรือกรมควบคุมมลพิษ	มีการอบรมความรู้ด้านการบำบัดน้ำเสีย ให้แก่ช่างเทคนิคที่เป็นผู้ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย จึงไม่จำเป็นต้องมีการจ้างผู้ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียที่มีใบอนุญาตจากกรมโรงงานหรือกรมควบคุมมลพิษ ตามที่มาตรการกำหนด	-
4. การระบายน้ำ	1) จัดให้มีระบบระบายน้ำภายในโครงการ โดยรอบ อาคารและสถานที่ต่าง ๆ ในท่าอากาศยาน โดยได้ออกแบบระบบให้สามารถรองรับน้ำฝนที่ตกในพื้นที่ที่คาดการณ์เกิดซ้ำ (return period) 5 ปีได้อย่างเพียงพอ	●	มีระบบระบายน้ำโดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลก จากการตรวจสอบการดำเนินการในระยะที่ผ่านมาไม่พบปัญหา ด้านการระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ	ไม่มี	 ร่องระบายน้ำฝน

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ




●

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. การระบายน้ำ (ต่อ)	2) สำหรับท่อลอดของโครงการที่ได้ออกแบบไว้ ต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้สามารถรองรับ น้ำฝนที่ระบายได้เพียงพอ ดังนี้ ท่อลอด X ให้ เปลี่ยนใช้ท่อ Ø 1.5 m จำนวน 3 ท่อ ท่อลอด Y และ Z เปลี่ยนใช้ BOX CULVERT ขนาด 1.5x1.5 m. จำนวน 3 ท่อ และท่อลอด N ให้เปลี่ยนใช้ท่อ Ø 1.5 m. จำนวน 2 ท่อแทน	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงท่อ ลอด X, Y, Z และ N ให้สามารถรองรับน้ำฝนที่ระบายได้ อย่างเพียงพอ ตามที่มาตรการกำหนด โดยมีการขุดร่อง ระบายน้ำให้น้ำไหลมายังท่อลอด N ซึ่งไม่พบปัญหาด้าน การระบายน้ำแต่อย่างใด	ไม่มี	 
	3) ให้ระบบระบายน้ำรวบรวมจากพื้นที่โครงการ ลงสู่คูรับน้ำดินลูกรังที่ติดตั้งได้ของโครงการก่อนออก สู่ห้วยคลองคุดน้อยไป	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีบ่อรับน้ำด้านทิศใต้ สำหรับ ร่องรับการระบายน้ำในพื้นที่ท่าอากาศยาน ก่อนปล่อยลงสู่ คลองคุด	ไม่มี	ท่อลอด
	4) ปลุกหญ้าหรือพืชคลุมดินตามพื้นที่ข้าง รางระบายน้ำดินแบบเปิดเพื่อป้องกันการกัดเซาะ และพัดพาตะกอนและโคลนจากคูระบายน้ำให้สั้น อยู่เสมอไม่ให้กีดขวางการระบายน้ำ	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการปลูกหญ้าบริเวณพื้นที่ข้าง รางระบายน้ำ เพื่อป้องกันการกัดเซาะและพัดพา ตะกอน และโคลนจากคูระบายน้ำให้สั้นอยู่เสมอไม่ให้กีด ขวางการระบายน้ำ จากการตรวจสอบไม่พบการกัดเซาะ หนักบริเวณด้านข้างรางระบายน้ำ รวมทั้งมีการจัดจ้าง รั้วคนรักบ้านเช่าดำเนินการตัดหญ้า วัชพืชและต้นไม้ ในพื้นที่ Air side และพื้นที่ Land side ประจำปี พ.ศ. 2568	ไม่มี	 หญ้าบริเวณข้างรางระบายน้ำ

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ

●




ปฏิบัติตามครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. การระบายน้ำ (ต่อ)	5) ทำการตรวจสอบการระบายน้ำภายในโครงการทั้งหมดอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงก่อนถึงฤดูฝน เพื่อเตรียมความพร้อมของรางให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกยังมีการตรวจสอบการระบายน้ำครั้งล่าสุดในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 รวมทั้งมีการจัดจ้างร้านกรีดบ้านเข้ามาดำเนินการกำจัดหญ้าที่ขึ้นตามร่องคอนกรีตเป็นประจำทุก 2 สัปดาห์ จากการตรวจสอบพบว่าระบายน้ำมีลักษณะแห้ง และยังสามารถรองรับและระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ	ไม่มี	 รายงานภายในโครงการ
	6) หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนในด้าน การระบายน้ำของท่าอากาศยานให้ทำการตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขปัญหานั้น	⊗	ในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ไม่มีการร้องเรียนจากประชาชนในด้านการระบายน้ำจากท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
5. ทรัพยากรสัตว์ป่า	1) ควบคุมหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ข้างทางวิ่งและรางระบายน้ำให้สั้นตลอดเวลา เพื่อไม่เป็นแหล่งอาหารของนก	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการดำเนินการตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ข้างทางวิ่ง ทางขับ และรางระบายน้ำให้สั้นตลอดเวลา โดยการจัดจ้างร้านคนรักบ้านเข้ามาดำเนินการตัดหญ้า วัชพืชและต้นไม้ในพื้นที่ Air side และพื้นที่ Land side จากการตรวจสอบพบว่า หญ้าและวัชพืชบริเวณข้างทางวิ่งมีลักษณะสั้น	ไม่มี	 หญ้าบริเวณทางขับและทางวิ่ง
	2) ภายในโครงการจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ที่มีขนาดเป็นทรงพุ่มใหญ่เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหาร โดยมีความสูงไม่เกิน 4 เมตร และขนาดทรงพุ่มน้อยกว่า 2 เมตร โดยการจัดจ้างร้านคนรักบ้านเข้ามาดำเนินการตัดหญ้า วัชพืชและต้นไม้ในพื้นที่ Air side และพื้นที่ Land side	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ที่มีขนาดเป็นทรงพุ่มใหญ่เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหาร โดยมีความสูงไม่เกิน 4 เมตร และขนาดทรงพุ่มน้อยกว่า 2 เมตร โดยการจัดจ้างร้านคนรักบ้านเข้ามาดำเนินการตัดหญ้า วัชพืชและต้นไม้ในพื้นที่ Air side และพื้นที่ Land side	ไม่มี	 ต้นไม้บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. การใช้ที่ดิน	1) จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) สำนักผังเมือง สำนักงานจังหวัดเพื่อควบคุมการขยายตัวของเมือง และการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ	●	มีผู้แทนจากท่าอากาศยานพิษณุโลกเข้าร่วมประชุมกับจังหวัดและหน่วยงานต่างๆ เพื่อรับทราบข้อมูลและข้อคิดเห็นด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ โดยผู้ที่จะก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างภายในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ จะมีการตรวจสอบความสูงของสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว ให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ ก่อนให้อนุญาตก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2) เสนอให้ท่าอากาศยานพิษณุโลกงดการผ่อนผันให้มีการปลูกสร้างอาคารในเขตควบคุมการบินในรัศมี 500 เมตร จากปลายทางวิ่ง พร้อมทั้งแจ้งประกาศพื้นที่เขตควบคุมการบินต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นเพื่อขออนุญาตให้ประชาชนทราบที่ว่าการอำเภอเมืองพิษณุโลก ที่ทำการเทศบาลเมืองพิษณุโลก ที่ทำการ อบต.อรัญญิก อบต.บึงพระ อบต.วังพิรุณ อบต.ท่าทอง อบต.วัดจันทร์ อบต.บ้านคลอง และอบต.พลาชุมพลซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกได้มีการแจ้งประกาศพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นในบริเวณดังกล่าว โดยผู้ที่ก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ในเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ ต้องได้รับการอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ไม่มี	-
7. การคมนาคม	1) จัดให้มีป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการกับทางหลวงหมายเลข 1064	●	มีการติดตั้งป้ายจราจรก่อนถึงบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการกับทางหลวงหมายเลข 1064 พร้อมทั้งดูแลให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	ไม่มี	ป้ายบอกทางเข้าท่าอากาศยาน

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. การใช้น้ำ	1) กรณีที่ท่าอากาศยานจะนำน้ำบาดาลมาใช้ในกิจกรรมอุปโภคบริโภคภายในอาคาร จะต้องติดตั้งระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ได้แก่ ระบบสเปรย์น้ำ และถังตกตะกอน เพื่อแยกเหล็กที่มีปะปนอยู่ในน้ำบาดาลในปริมาณที่เกินมาตรฐานน้ำบาดาลฯ ก่อนจึงจะนำมาใช้ประโยชน์	○	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีปริมาณน้ำใช้จากน้ำประปามีปริมาณไม่เพียงพอต่อการใช้งานภายในอาคารที่พักโดยสาร จึงมีการนำน้ำบาดาลมาใช้ในการอุปโภค และบริโภคภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยได้มีการติดตั้งระบบสเปรย์น้ำและถังตกตะกอน ระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ และเติมคลอรีน แต่จากการตรวจสอบเมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่า น้ำใช้หลังผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำมีค่าไม่ไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria และ E.coli (รายละเอียดดัชนีข้อ 2.9.5 การจัดการน้ำใช้)	ท่าอากาศยานพิษณุโลก ต้องดำเนินการ ดังนี้ (1) ตรวจสอบการทำงานของระบบจ่ายน้ำและระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ (2) ทำความสะอาดถังเก็บน้ำสำรอง (3) เพิ่มเติมการประจักษ์ภัณฑ์ ไม่ให้เจ้าหน้าที่ และผู้ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก ใช้น้ำบาดาลในการบริโภค (4) ประสานงานขอรับน้ำประปา จากการประชาสัมพันธ์	   หอดึงสูง ระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
9. การกักจัดขยะ	1) จัดให้มีภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิดและมีจำนวนพอเพียงสำหรับการรวบรวมมูลฝอยที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีถังขยะขนาด 60 ลิตร ที่มีฝาปิดวางไว้ในบริเวณต่างๆ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ซึ่งเพียงพอสำหรับปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน	ไม่มี	 ถังรองรับขยะบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร
	2) จัดเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเก็บรวบรวมขยะตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ มาไว้ยังที่พักขยะและคอยดูแลความเรียบร้อยของที่พักขยะเพื่อรอการเก็บขนจากเทศบาลเมืองพิษณุโลก	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกจัดจ้าง บริษัท รักษาความปลอดภัย พี.เอ็ม.บี.ที.คีนิง จำกัด เพื่อเข้าดำเนินการทำความสะอาดและเก็บรวบรวมขยะตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานมายังจุดพักขยะด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร และมีรถเก็บขนขยะของเทศบาลเมืองอุตรดิตถ์เข้ามาเก็บขนขยะจากจุดพักขยะเป็นประจำทุกวัน โดยปัจจุบันไม่ได้ใช้งานโรงพักขยะ เนื่องจากปัจจุบันโรงพักขยะได้นำไปใช้ประโยชน์ในการเก็บเครื่องมือช่างและงานสวน รวมทั้งท่าอากาศยานพิษณุโลกได้ดำเนินการสร้างหลังคาให้จุดพักขยะด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อป้องกันในช่วงฤดูฝน ให้น้ำที่ชะขยะลงไปในบ่อน้ำได้ดิน	ไม่มี	 จุดพักขยะ  โรงพักขยะ

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ




● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน	ผลการปฏิบัติตาม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
10. เศรษฐกิจ-สังคม	1) กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ควรทำการประชาสัมพันธ์ โดยการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ภายในจังหวัด เพื่อให้ชาวพิษณุโลกมีทัศนคติที่ดีต่อท่าอากาศยานมากยิ่งขึ้น และมีความภูมิใจในการพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกให้เป็นศูนย์กลางของภาคเหนือตอนล่าง	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกได้มีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว และกิจกรรมต่างๆ ภายในจังหวัด โดยจัดให้มีจุดวางแผ่นพับประชาสัมพันธ์ไว้ที่จุดประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยาน และมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ภายในอาคารที่พัสดุโดยสาร รวมทั้งเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่จังหวัดจัดขึ้นอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 จุดประชาสัมพันธ์ สินค้า OTOP
11. ความปลอดภัย	1) ตรวจสอบระบบช่วยการเดินอากาศสัญญาณไฟต่างๆ ให้อยู่ในสภาพที่ดีเสมอ	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบดูแลระบบช่วยการเดินอากาศ และสัญญาณไฟต่างๆ ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	ไม่มี	
	2) ตรวจสอบและดูแลให้ทางวิ่ง ทางขับ สนามจอด เครื่องบินให้อยู่ในสภาพที่ดีเสมอ	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบดูแลทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดเครื่องบินเป็นประจำทุกวัน โดยจะตรวจสอบก่อนที่เครื่องบินจะมีการขึ้น-ลง ประมาณ 15 นาที และจากการตรวจสอบพบว่า ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดเครื่องบินยังอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 รถตรวจสอบทางวิ่ง
	3) ประชาสัมพันธ์ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงทราบและเข้าใจเกี่ยวกับการกำหนดความสูงของอาคารและเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการประชาสัมพันธ์ข้อกำหนดความสูงของอาคารและเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงทราบ ผ่านหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ Website Facebook ของท่าอากาศยานและป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณพื้นที่อาคารที่พัสดุโดยสาร	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติตาม

●



ปฏิบัติตามครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องโดยตรง

ตารางที่ 4.1-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติตาม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
11. ความปลอดภัย (ต่อ)	4) จัดให้มีแผนฉุกเฉินในการเกิดอุบัติเหตุหรือเกิดเหตุฉุกเฉินตลอดจนมีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ในการขอความช่วยเหลือ กรณีเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉิน รวมทั้งจัดทำแผนการฝึกซ้อมแก้ไขปัญหามือเกิดเหตุฉุกเฉินอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการจัดทำแผนฉุกเฉินโดยมีการระบุรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติ และมีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ในการขอความช่วยเหลือ กรณีเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉิน และมีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน ดังนี้ ● การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินแบบบางส่วน (Partial Exercise) ปีละ 1 ครั้ง ซึ่งดำเนินการครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 5 กันยายน พ.ศ.2567 ● การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินและเผชิญเหตุเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) มีความถี่ 2 ปี/ครั้ง ซึ่งดำเนินการครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ.2566 อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีแผนจะดำเนินการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินและเผชิญเหตุเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) ประจำปีงบประมาณ 2568 ในวันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2568	ไม่มี	 การฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุแบบบางส่วน (Partial Exercise) ของท่าอากาศยานพิษณุโลก (Full Scale Exercise) ประจำปีงบประมาณ 2567
12. ทัศนียภาพ	1) ให้มีการปลูกต้นไม้ริมทางบริเวณเส้นทางถนนทางเข้าสู่อาคารต้อนรับผู้โดยสารและลานจอดรถ โดยต้นไม้ที่ปลูกจะใช้ต้นปีป ซึ่งเป็นต้นไม้ประจำจังหวัด (ดอกสีขาว) ปลูกสลับกับต้นทางบกยูงฝรั่ง (ดอกสีส้มแดง) และต้นนนทรี (ดอกสีเหลือง) โดยจะปลูกห่างกันเป็นระยะ 8-10 เมตร	●	มีการปลูกต้นไม้ริมทางบริเวณถนนทางเข้าสู่อาคารที่พักผู้โดยสารและลานจอดรถ	ไม่มี	 ต้นไม้บริเวณทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

●


● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗

ไม่สามารถประเมินได้

⊖

ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
12. ทัศนียภาพ (ต่อ)	2) ควรปรับปรุงพื้นที่ภายในและโดยรอบทางแยกต่างระดับให้เป็นลานกีฬาและสวนสาธารณะ เพื่อให้ราษฎรในท้องถิ่นได้ใช้ประโยชน์ในกิจกรรมนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ	●	ท่าอากาศยานพิษณุโลกได้มีการประสานงานกับแขวงหลวงพิกุลโลกที่ 1 แล้วและได้มีการปลูกหญ้าและต้นไม้ บริเวณโดยรอบทางแยกต่างระดับ แต่ไม่ได้มีการปรับปรุงเป็นลานกีฬาหรือสวนสาธารณะ เนื่องจากต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของคนที่จะมาใช้บริการ	ไม่มี	 บริเวณทางแยกต่างระดับ

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

4.2 ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ ครบถ้วน โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.2-1

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน และแม่ฮ่องสอน
(ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 4.2-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)				
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการ ปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
3. เมื่อผลการติดตามตรวจสอบสิ่งแวดล้อม หรือกรณีใดๆ ก็ตาม ที่พบว่า โครงการมีส่วนก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กรรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จะต้องแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) ทราบด้วย และจะต้องดำเนินการป้องกันแก้ไขโดยเร่งด่วน	⊗	จากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา ยังไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ไม่มี	-
4. หากกรรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน แก้ไข ผลกระทบ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กรรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) และเห็นชอบก่อนการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	⊗	ปัจจุบันกรมท่าอากาศยาน ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้	ไม่มี	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

บทที่ 5

ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม มีรายละเอียดการดำเนินงานดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5.1-1)

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานที่ตรวจวัด				
1. คุณภาพอากาศ	- ผู้ละอองรวม (TSP) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)	จำนวน 1 สถานี 1) ลานจอดเครื่องบิน	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 25-27 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงลม มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (รายละเอียดข้อ 2.9.1)	-	-
2. ระดับเสียง	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})* - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})*	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) โรงเรียนโรจนวิทย์มีลาเปียง 2) บ้านพักทหารอากาศ 3) บ้านคลองคู	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม แล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 25-27 เมษายน พ.ศ.2568 (รายละเอียดข้อ 2.9.2)	-	-
- ผลการประเมิน ระดับเสียงโดยใช แบบจำลองทาง คณิตศาสตร์	- NNI (Noise Number Index) - Noise contour (NEF)	ท่าอากาศยานพิษณุโลก	ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 1 แล้ว (รายละเอียดข้อ 2.9.2)	-	-
- ทัศนคติด้านระดับ เสียง	- ทัศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง	กลุ่มเป้าหมายเกี่ยวกับการ สำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	ปีละ 1 ครั้ง	จะดำเนินการสำรวจทัศนคติด้านระดับเสียง ในช่วงเดือนสิงหาคม-กันยายน พ.ศ.2568 ร่วมกับกรมสุขภาพเศรษฐกิจ-สังคม	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด				
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO)* - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) 	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) ห้วยคลองคูม บบริเวณต้นน้ำก่อนผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก 2) ห้วยคลองคูม บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก	● ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินแล้วจำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง (รายละเอียดตั้งข้อ 2.9.3)	-	-
4. การจัดการน้ำเสีย	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)* - ตะกอนหนัก (Settleable Solids)* - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ทีเคเอ็น (TKN)* - ซัลไฟด์ (Sulfide)* 	จำนวน 9 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1* 2) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 3) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2* 4) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2* 5) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3* 6) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3* 7) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4*	● ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งแล้วจำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 (รายละเอียดตั้งข้อ 2.9.4)	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พหุมาตรการ	สถานีตรวจวัด				
6. ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ขนิน ความชุ่มชื้น พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก	ท่าอากาศยานพิษณุโลกและบริเวณใกล้เคียง	●	ได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 10-11 พฤษภาคม พ.ศ.2568 (รายละเอียดข้อ 2.9.6)	-	-
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม*	- การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย - ระดับความรู้สึกรับรู้ต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยานพิษณุโลก รวม 5 หมู่บ้าน 2 ชุมชน ได้แก่ ตำบลในเมือง 1) ชุมชนวัดหนองบัว 2) ชุมชนบึงพระจันทร์ ตำบลรั้วใหญ่ 3) หมู่ 1 บ้านคลองคูณ 4) หมู่ 2 บ้านสนามบินเก่า 5) หมู่ 7 บ้านสะพานสาม 6) หมู่ 8 บ้านสะพานสี่ ตำบลวัดจันทร์ 7) หมู่ 2 บ้านวัดจันทร์	⊗	จะดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงเดือนสิงหาคม-กันยายน พ.ศ.2568	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด ระยะเวลาดำเนินการ				
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม* (ต่อ)		กลุ่มผู้นำชุมชน* : รวม 22 ราย ประกอบด้วย 1) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 14 ราย 2) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 - กิโลเมตร จำนวน 8 ราย กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม* : รวม 7 แห่ง				

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 คุณภาพอากาศ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

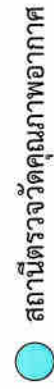
2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ: ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ จำนวน 1 สถานี ได้แก่ บริเวณลานจอดเครื่องบิน (รูปที่ 5.2.1-1)

2.2) ดัชนีตรวจวัด : ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม (TSP) และ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)

2.3) วิธีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ : จะดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่าง ตามวิธีมาตรฐานของ Methods of Air Sampling and Analysis : 3rd Edition, AWMA, ACS, AICHE, APWA ASME, AOAC, HPS และ ISA ดังสรุปได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ฝุ่นละอองรวม (TSP) (24 ชั่วโมง)	High-Volume Air Sampler	Gravimetric	US.EPA.
2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (1 ชั่วโมง)	CO-Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	US.EPA.

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2538-2567) และเพิ่มเติมจนถึงปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก รวมถึงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาซึ่งท่าอากาศยานพิษณุโลกได้เก็บสถิติบันทึกไว้ (หากมี)



SCALE 1 : 5000

รูปที่ 5.2.1-1 สถานที่ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ทำอากาศยานพิษณุโลก

2.4) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยพิจารณาช่วงเวลาในการตรวจวัดให้สอดคล้องกับลมมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือกับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-27 เมษายน พ.ศ. 2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาพที่ 5.2.1-1)



บริเวณลานจอดเครื่องบิน

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-27 เมษายน พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก

2.5) การประเมินผลการศึกษา : นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย

2.5.1) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

2.5.2) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547

รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปี ที่ผ่านมา

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.6.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2543) พบว่า มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลโรจน์วิทยมาลาเปียง บ้านพักทหารอากาศ และบ้านคลองคูณ โดยดำเนินการตรวจวัดฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม-1 สิงหาคม พ.ศ. 2540 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

โรงเรียนอนุบาลโรจน์วิทยมาลาเปียง : มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.058-0.082 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.067 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.010-0.011 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.011 มก./ลบ.ม. และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 1.50-2.50 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 2.5 มก./ลบ.ม.

บ้านพักทหารอากาศ : มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.039-0.053 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.045 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.012-0.015 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.015 มก./ลบ.ม. และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 1.50-2.20 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 2.20 มก./ลบ.ม.

บ้านคลองคูณ : มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.034-0.047 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.039 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.010-0.013 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.013 มก./ลบ.ม. และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง ตรวจไม่พบ 0.50 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าสูงสุด 0.50 มก./ลบ.ม.

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คือ Industrial Source Complex-short Term (ISCST) โดยทำการคาดการณ์ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมงใน 5 กรณี มีรายละเอียดผลการคาดการณ์ดังนี้

ตารางที่ 5.2.1-1		
ผลการคาดการณ์ปริมาณความเข้มข้นเฉลี่ยในเวลา 1 ชั่วโมง ของคาร์บอนมอนอกไซด์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
กรณีศึกษาผลการคาดการณ์	ผลการคาดการณ์ปริมาณ CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	
	มก./ลบ.ม.	ส่วนในล้านส่วน
กรณีที่ 1 กรณีเครื่องบิน Airbus-300 ขึ้น-ลง 1 ลำ ในเวลา 1 ชั่วโมง ในช่วงที่ลมพัดจากทิศใต้ (เดือนมกราคม)	0.28	0.24
กรณีที่ 2 กรณีเครื่องบิน Airbus-300 ขึ้น-ลง 1 ลำ ในเวลา 1 ชั่วโมง ในช่วงที่ลมพัดจากทิศเหนือ (เดือนธันวาคม)	0.25	0.21
กรณีที่ 3 กรณีเครื่องบิน Airbus-300 ขึ้น-ลง พร้อมกัน 2 ลำ ในช่วงเวลา 1 ชั่วโมง	0.31	0.27
กรณีที่ 4 กรณีเครื่องบิน Airbus-300 จอด 1 ลำ เป็นเวลา 1 ชั่วโมง และมีรถยนต์จอดอยู่บนลานจอดรถยนต์โดยติดเครื่องยนต์ทั้งหมด ในช่วงฤดูหนาวลมสงบ	5.1	4.45
กรณีที่ 5 กรณีเครื่องบิน Airbus-300 จอด 2 ลำ เป็นเวลา 1 ชั่วโมง และมีรถยนต์จอดอยู่บนลานจอดรถยนต์โดยติดเครื่องยนต์ทั้งหมด ในช่วงฤดูหนาวลมสงบ	8.0	6.98
มาตรฐาน^{1/}	34.35	30.0

หมายเหตุ : ^{1/}มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

ที่มา : * รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2543)

จากผลการคาดการณ์ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ทั้ง 5 กรณี พบว่า กรณีที่มีปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง สูงสุด คือ กรณีที่ 5 กรณีเครื่องบิน Airbus-300 จอด 2 ลำ เป็นเวลา 1 ชั่วโมง และมีรถยนต์จอดอยู่บนลานจอดรถยนต์โดยติดเครื่องยนต์ทั้งหมด ในช่วงฤดูหนาวลมสงบ พบว่ามีปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เกิดขึ้น 4.45 และ 6.98 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ ซึ่งพบว่ามีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 30.0 ส่วนในล้านส่วน

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณลานจอดเครื่องบิน ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณลานจอดเครื่องบิน ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณลานจอดเครื่องบิน ในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศ

จากการทบทวนสถิติภูมิอากาศคาบ 30 ปี (ปี พ.ศ.2537-2566) ของสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก พบว่า มีปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,359.5 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนสิงหาคม ซึ่งมีวันที่ฝนตก 20.3 วัน โดยมีความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 1.7 น็อต โดยช่วงเดือนมกราคมถึงกุมภาพันธ์ ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 1.4-1.6 น็อต ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมฝ่ายใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 1.5-2.3 น็อต ส่วนในเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม ได้รับอิทธิพลจากลมฝ่ายเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 1.4 น็อต (ตารางที่ 5.2.1-2)

ตารางที่ 5.2.1-2

สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 1994-2023

Station PHITSANULOK
Index Station 48378
Latitude 16° 47' 41.3" N
Longitude 100° 16' 45.5" E

Elevation of station above MSL
Height of barometer above MSL
Height of Thermometer above ground
Height of wind vane above ground
Height of rain gauge

44.02 Meters
45.74 Meters
1.25 Meters
12.50 Meters
0.76 Meters

Elements	N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	1012.70	1011.30	1009.40	1007.90	1006.50	1005.60	1005.50	1005.90	1007.50	1010.20	1011.80	1013.40	1008.97
	Mean Daily Range	5.00	5.40	5.80	5.90	5.00	4.20	3.90	4.00	4.60	4.80	4.70	4.90	4.85
	Ext. Max.	1025.49	1023.17	1026.08	1018.07	1015.44	1012.75	1012.86	1012.88	1016.83	1019.10	1020.81	1024.90	1026.08
	Ext. Min.	1003.79	1002.64	1000.12	999.02	998.27	998.13	998.07	997.43	997.59	999.91	1003.26	1002.21	997.43
Temperature(Celsius)	Mean Max.	31.4	33.5	35.6	37.1	35.7	34.3	33.2	32.7	32.7	32.7	32.4	31.0	33.5
	Ext. Max.	35.5	38.4	40.1	42.5	42.7	39.8	38.5	36.7	36.5	36.6	36.4	35.6	42.7
	Mean Min.	19.1	20.9	23.6	25.3	25.4	25.2	24.8	24.7	24.7	24.1	22.2	19.4	23.3
	Ext. Min.	10.4	10.0	14.9	19.1	21.0	21.7	21.5	21.2	22.3	17.1	13.5	8.9	8.9
	Mean	24.9	26.8	29.1	30.7	30.0	29.2	28.6	28.2	28.2	28.0	27.0	24.9	28.0
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	18.3	19.6	21.3	22.7	24.0	24.3	24.3	24.4	24.6	23.7	21.4	18.4	22.3
	Ext. Min.	69	67	65	65	72	77	79	81	82	79	73	70	73.2
Relative Humidity(%)	Mean Max.	88	86	83	82	88	91	92	93	94	93	90	88	88.9
	Mean Min.	44	43	42	43	52	58	62	64	65	60	51	46	52.5
	Ext. Min.	14	16	8	19	26	33	36	38	47	35	20	22	8.0
Visibility(Km.)	Mean	6.5	6.2	6.4	7.7	9.6	10.1	10.0	9.9	9.7	8.9	8.2	7.2	8.4
	07.00LST	5.1	4.8	5.6	7.4	9.4	10.0	9.8	9.7	9.4	8.2	7.4	6.2	7.8
Cloud Amount(1-10)	Mean	3.0	3.1	3.5	4.3	6.2	7.4	7.9	8.2	7.6	5.8	3.8	3.1	5.3
Wind (Knots)	Prev. Wind	SW	SW	S	S	S	S	S	S	S	N	N	N	-
	Mean	1.4	1.6	2.0	2.3	2.1	2.0	1.8	1.7	1.5	1.4	1.4	1.4	1.7
	Max.	18.0	28.0	46.0	46.0	32.0	37.0	41.0	27.0	28.0	27.0	29.0	46.0	46.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	106.0	114.2	146.2	165.9	158.0	133.6	121.9	110.6	101.0	105.0	105.3	104.6	1472.3
Rainfall(mm)	Total	7.0	22.9	31.1	69.5	167.8	163.1	189.6	234.0	281.8	143.8	34.4	14.5	1359.5
	Num. of Days	2.0	2.5	3.8	6.0	13.0	16.2	18.8	20.3	19.7	13.2	3.8	1.4	120.7
Sunshine Duration(hr.)	Daily Max.	22.8	70.9	79.0	85.3	125.3	121.1	111.1	97.3	136.8	167.1	78.0	82.7	1671
	Mean	260.0	250.7	261.6	270.3	237.0	184.6	142.1	143.0	159.4	210.5	241.3	258.8	2619.3
Phenomena(Days)	Fog	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
	Haze	25.7	26.2	27.8	22.1	4.4	0.1	0.0	0.2	1.2	8.3	15.1	22.7	153.8
	Hail	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	ThunderStorm	0.1	0.7	2.2	4.6	8.6	7.0	6.6	7.7	10.1	6.4	1.5	0.1	55.6
	Squall	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

3.3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณลานจอดเครื่องบิน ระหว่างวันที่ 25-28 เมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.080-0.120 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.097 มก./ลบ.ม. และมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.57-0.60 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.60 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดฝุ่นละอองรวม (TSP) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม.และมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.1-3 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

ตารางที่ 5.2.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก			
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) (มก./ลบ.ม.)	ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)
ลานจอดเครื่องบิน	25-26 เม.ย. 68	0.080	0.57
	26-27 เม.ย. 68	0.091	0.60
	27-28 เม.ย. 68	0.120	0.58
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.097*	0.60**
มาตรฐาน		0.33 ¹	30 ²

* หมายเหตุ : ¹ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547

² มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

* ค่าเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง

**เป็นค่าสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงที่ได้รับลมจากทิศใต้ พบว่า เครื่องบินที่ขึ้น-ลงท่าอากาศยานพิษณุโลกในช่วงที่ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ เป็นเครื่องบิน Air Bus A320 และ Boeing 737 ที่มีการขึ้น-ลง ที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ครั้งละ 1 ลำ เมื่อพิจารณาจากค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) พบว่ามีค่าเท่ากับ 0.60 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กรณีเครื่องบิน Airbus-300 จอด 1 ลำเป็นเวลา 1 ชั่วโมง และมีรถยนต์จอดอยู่บนลานจอดรถยนต์โดยติดเครื่องยนต์ทั้งหมด ในช่วงฤดูหนาวลมสงบ (กรณีที่ 4) จะมีค่าเฉลี่ย ในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เท่ากับ 4.45 ส่วนในล้านส่วน (รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.1-4) อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดปริมาณความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน

ตารางที่ 5.2.1-4 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบัน ของท่าอากาศยานพิษณุโลก กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
กรณีศึกษาผลการคาดการณ์	ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	
	ผลการคาดการณ์ ในรายงาน EIA	ผลการตรวจวัด ปัจจุบัน
กรณีที่ 1 กรณีเครื่องบิน Airbus-300 ขึ้น-ลง 1 ลำ ในเวลา 1 ชั่วโมง ในช่วงที่ลมพัดจากทิศใต้ (เดือนมกราคม)	0.24	
กรณีที่ 2 กรณีเครื่องบิน Airbus-300 ขึ้น-ลง 1 ลำ ในเวลา 1 ชั่วโมง ในช่วงที่ลมพัดจากทิศเหนือ (เดือนธันวาคม)	0.21	
กรณีที่ 3 กรณีเครื่องบิน Airbus-300 ขึ้น-ลง พร้อมกัน 2 ลำ ในช่วงเวลา 1 ชั่วโมง	0.27	0.60
กรณีที่ 4 กรณีเครื่องบิน Airbus-300 จอด 1 ลำ เป็นเวลา 1 ชั่วโมง และมีรถยนต์จอด อยู่บนลานจอดรถยนต์โดยติดเครื่องยนต์ทั้งหมด ในช่วงฤดูหนาวลมสงบ	4.45	
กรณีที่ 5 กรณีเครื่องบิน Airbus-300 จอด 2 ลำ เป็นเวลา 1 ชั่วโมง และมีรถยนต์จอด อยู่บนลานจอดรถยนต์โดยติดเครื่องยนต์ทั้งหมด ในช่วงฤดูหนาวลมสงบ	6.98	
มาตรฐาน^{1/}	30	

หมายเหตุ : ^{1/}มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

ที่มา : * รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2543)

4.2) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในแต่ละฤดูกาล มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-5 และรูปที่ 5.2.1-2)

ฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ผลการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 กับ ผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และเมษายน พ.ศ.2567) พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาเล็กน้อย แต่มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ใกล้เคียงกัน โดยคุณภาพอากาศยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดปริมาณ ฝุ่นละอองรวม (TSP) ไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน

ตารางที่ 5.2.1-5 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก		
ครั้งที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) * (มก./ลบ.ม.)	ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)** (ส่วนในล้านส่วน)
มีนาคม พ.ศ.2565 ¹	0.170	0.42
กรกฎาคม พ.ศ.2565 ¹	0.106	0.41
มีนาคม พ.ศ.2566 ¹	0.258	0.52
สิงหาคม พ.ศ.2566 ¹	0.099	0.47
เมษายน พ.ศ.2567 ¹	0.110	0.60
กรกฎาคม พ.ศ.2567 ¹	0.025	0.49
เมษายน พ.ศ.2568	0.097	0.60
ค่าคาดการณ์ในรายงาน EIA	-	4.45
มาตรฐาน	0.33 ^A	30 ^B

ที่มา : ¹ = รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : ^A มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547

^B มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

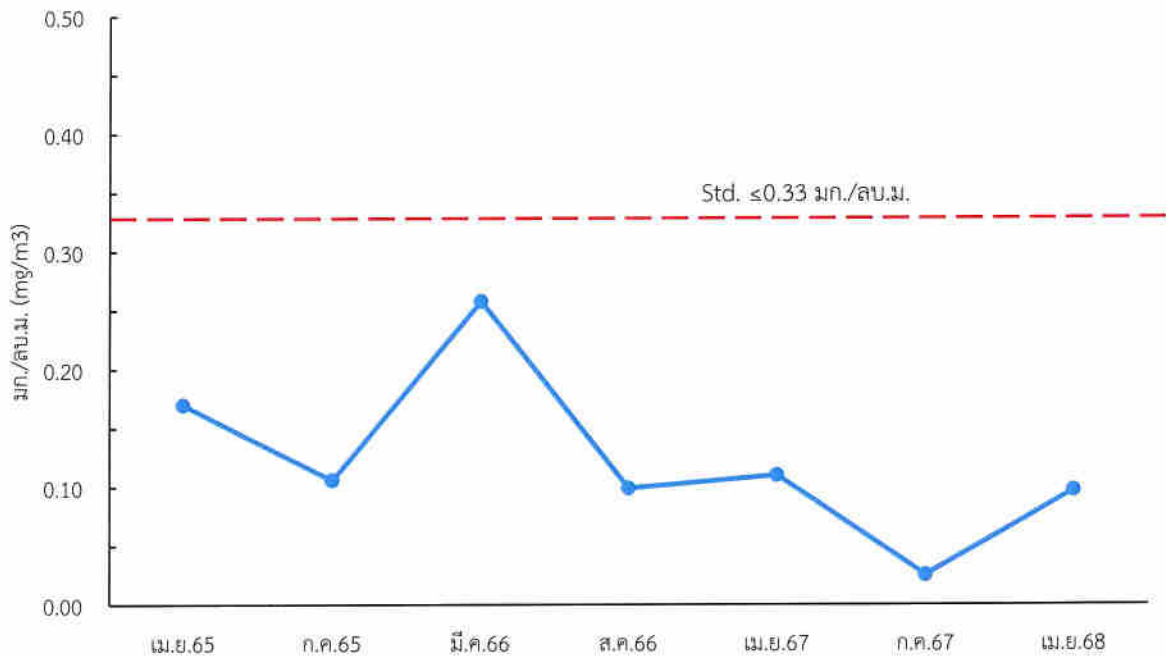
* ค่าเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง

**เป็นค่าสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง

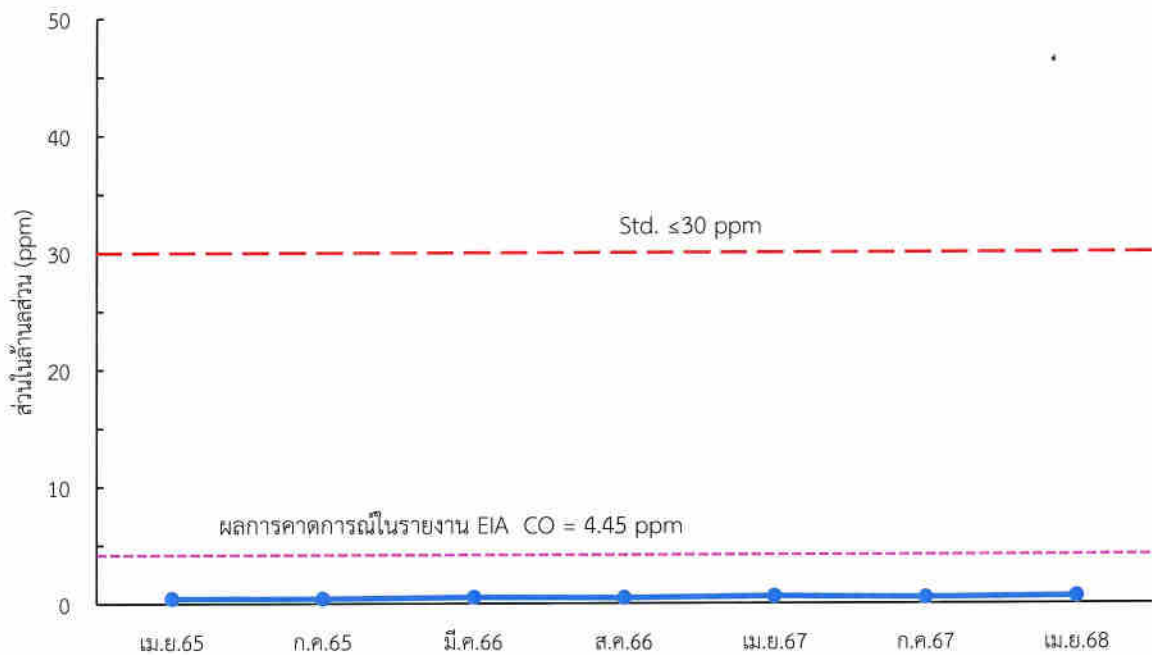
5) สรุปผลการศึกษา

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)



ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO)



รูปที่ 5.2.1-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก

5.2.2 ระดับเสียง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-1)

2.1.1) ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนโรจนวิทยามาเลาเปียง บ้านพักทหารอากาศ และบ้านคลองคูณ เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max})

2.1.2) ระดับเสียงจากเครื่องบิน : จำนวน 1 สถานี คือ บริเวณท่าอากาศยานพิษณุโลก ปีละ 2 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ค่า NNI (Noise Number Index) และ Noise contour (NEF)

2.1.3) ทักษะด้านระดับเสียง : ทำการสอบถามทัศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน และทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม) โดยดำเนินการสอบถามปีละ 1 ครั้ง สำหรับการสอบถามทัศนคติและความคิดเห็นด้านเสียง จะแบ่งสเกลตามระดับความรู้สึกการรบกวน เป็น 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และไม่มีการรบกวน

2.2) วิธีการตรวจวัด : ดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่าง ตามวิธีมาตรฐานของ ISO 1996-1 (International Standard for Organization 1996-1) ดังสรุปได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) 2. ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) 3. ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})	Integrating Sound Level Meter	Sound Level Recording ตาม ISO 1996-1	ISO

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกันและครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยดำเนินการตรวจวัดพร้อมกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-27 เมษายน พ.ศ.2568 (ภาพที่ 5.2.2-1)





โรงเรียนโรจน์วิทยามาลาเปียง



บ้านพักทหารอากาศ



บ้านห้วยคลองคูณ

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 25-27 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก

2.4) การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ : ผลการคำนวณระดับเสียงคาดการณ์ (Noise Exposure Forecast, NEF) คำนวณได้จาก EPN db (Effective Perceived Noise Decibel) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงเครื่องบินแต่ละประเภท จะนำมาพิจารณาช่วงระดับเสียงคาดการณ์ตามแนวทางของ International Civil Aviation Organization: ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระดับเสียง NEF ต่าง ๆ ดังนี้

ค่า NEF	ผลกระทบ
≥ 40	ระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนต่อโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของท่าอากาศยานควรติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันเสียงรบกวน
30-40	ระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้าง ที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว ควรได้รับการป้องกันด้วยวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
< 30	ระดับเสียงจากโครงการได้รับการยอมรับในพื้นที่นี้

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

สำหรับการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการในปัจจุบัน จะใช้โปรแกรม Aviation Environmental Design Tool (AEDT 3d) แบบจำลอง AEDT 3d เป็นแบบจำลองที่พัฒนามาจาก Integrated Noise Model (INM) มีรายละเอียดดังนี้

2.4.1) ขั้นตอนการนำเข้าข้อมูลสำหรับแบบจำลอง AEDT

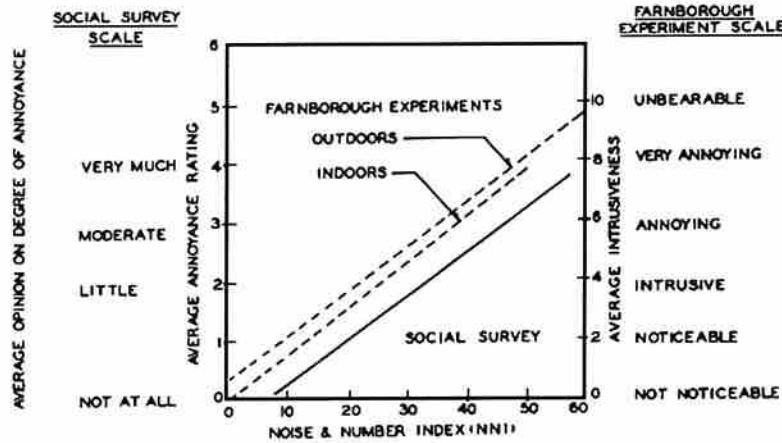
- (1) กำหนดตำแหน่งท่าอากาศยานที่ต้องการศึกษา และขอบเขตพื้นที่ศึกษาโดยกำหนดให้รัศมีเท่ากับ 5 กิโลเมตร หรือ แปรผันตามขนาดของท่าอากาศยาน
- (2) กำหนดตำแหน่งหัวทางวิ่งหลังจากดำเนินการปรับปรุงขยายแล้วเสร็จ พร้อมกำหนด Track สำหรับ สำหรับทางวิ่งใหม่
- (3) ป้อนข้อมูลเข้าแบบจำลอง ประกอบด้วย ชนิดเครื่องบิน จำนวนเที่ยวบิน สัดส่วนการใช้หัวทางวิ่งในการขึ้น-ลงของเครื่องแต่ละชนิด (Take off-Landing) กำหนดช่วงเวลาในการบิน ช่วงเวลากลางวัน (07.00-22.00 น.) และช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00 น.) และจัดชุดข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในแต่ละกรณีศึกษา หลังจากป้อนข้อมูล (Input data) ข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงสั่งให้แบบจำลองทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยาน
- (4) สร้าง Contour เพื่อให้โปรแกรมแสดงเส้นระดับความเข้มของเสียงและหลังจากได้รูปเส้นระดับความเข้มเสียง ได้มีการปรับปรุงรูปภาพให้มีความสวยงามของเส้นเสียง

2.4.2) การกำหนดกรณีศึกษา (Scenarios) : โดยการศึกษากำหนดกรณีศึกษาตามจำนวนเที่ยวบินจากการคาดการณ์ในปีปัจจุบันที่ได้มีการดำเนินการอยู่

2.5) การประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้ค่า Noise and number Index (NNI): ผลการประเมินค่า NNI คำนวณได้จาก PNdb (Perceived Noise Decibel) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงเครื่องบินแต่ละประเภท และจำนวนเที่ยวบินรวม ดังสมการ

$$NNI = PNdb + 15 (\log_{10}(\text{จำนวนเที่ยวบินรวม})) - 80$$

และนำมาเปรียบเทียบกับ กราฟระหว่างค่า NNI กับค่าระดับความรู้สึกรำคาญ



2.6) การประเมินผลการศึกษา : นำข้อมูลระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัด/วิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนที่ยอมรับได้ในพื้นที่ต่างๆ แยกตามลักษณะการใช้ที่ดินของ ISO (International Standard for Organization), มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540, รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปี ที่ผ่านมา รวมทั้งผลการคาดการณ์ระดับเสียงในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.7) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.7.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.7.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.7.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก พบว่า มีการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ หรืออยู่ในแนวขึ้น-ลง ของเครื่องบิน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลโรจนวิทย์มาลาเปียง บ้านพักทหารอากาศ และบ้านคลองคูณ โดยดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hrs.) ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม-1 สิงหาคม พ.ศ.2540 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

โรงเรียนอนุบาลโรจนวิทย์มาลาเปียง : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hrs.) ระหว่าง 60.25-64.15 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 62.96 dB(A)

บ้านพักทหารอากาศ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hrs.) ระหว่าง 58.76-61.02 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 60.05 dB(A)

บ้านคลองคูณ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hrs.) ระหว่าง 40.85-50.75 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 47.35 dB(A)

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียง พบว่า บริเวณที่อาจได้รับผลกระทบด้านระดับเสียง (NEF 30) จะจำกัดอยู่เฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยาน เนื่องจากท่าอากาศยานพิษณุโลกมีพื้นที่มาก ทำให้มีระยะห่างจากทางวิ่งถึงขอบเขตท่าอากาศยานไม่น้อยกว่า 500 เมตร โดยระดับ NEF 30 อยู่ห่างจากพื้นที่ภายนอกประมาณ 500 เมตร จึงเป็นผลให้โรงเรียนอนุบาลโรจน์วิทยมาลาเปียง อยู่นอกเขตที่ได้รับระดับเสียง NEF 30

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานีตรวจวัด ได้แก่ โรงเรียนโรจน์วิทยมาลาเปียง บ้านพักทหารอากาศ และบริเวณบ้านคลองคูณ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีเที่ยวบินสูงสุดและเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานีตรวจวัด ได้แก่ โรงเรียนโรจน์วิทยมาลาเปียง บ้านพักทหารอากาศ และบริเวณบ้านคลองคูณ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีเที่ยวบินสูงสุดและเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานีตรวจวัด ได้แก่ โรงเรียนโรจน์วิทยมาลาเปียง บ้านพักทหารอากาศ และบริเวณบ้านคลองคูณ ในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ. 2567 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีเที่ยวบินสูงสุดและเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมได้ดำเนินการระหว่าง 25-28 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ซึ่งกำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชม. (L_{eq} 24 hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A) มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-1 และรูปที่ 5.2.2-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ง)

โรงเรียนโรจน์วิทยามาลาเปียง : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 56.4-60.2 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 59.0-61.6 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 87.9-94.6 dB(A)

บ้านพักทหารอากาศ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 54.7-55.9 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 58.7-60.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 86.7-88.4 dB(A)

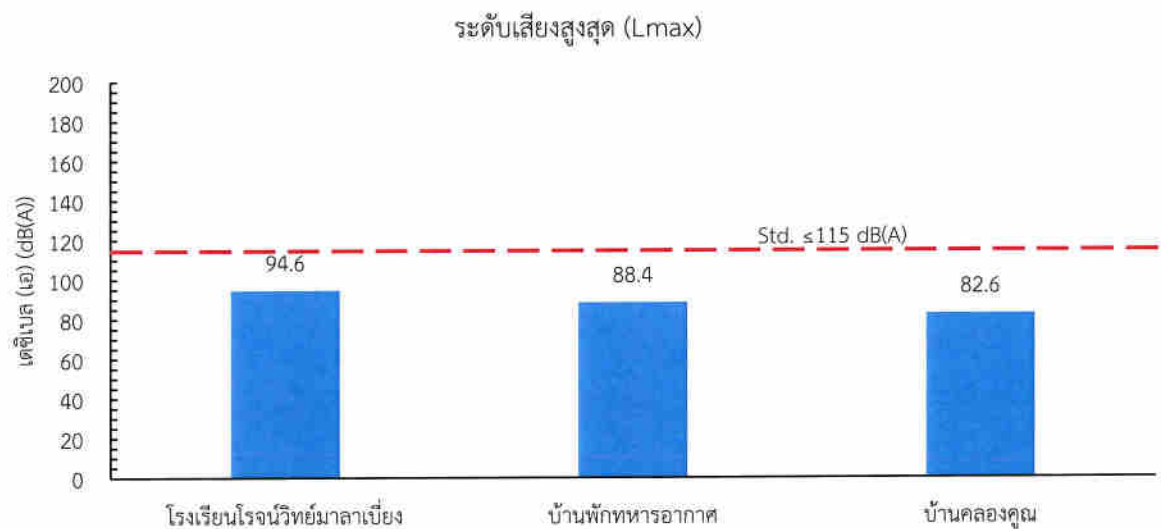
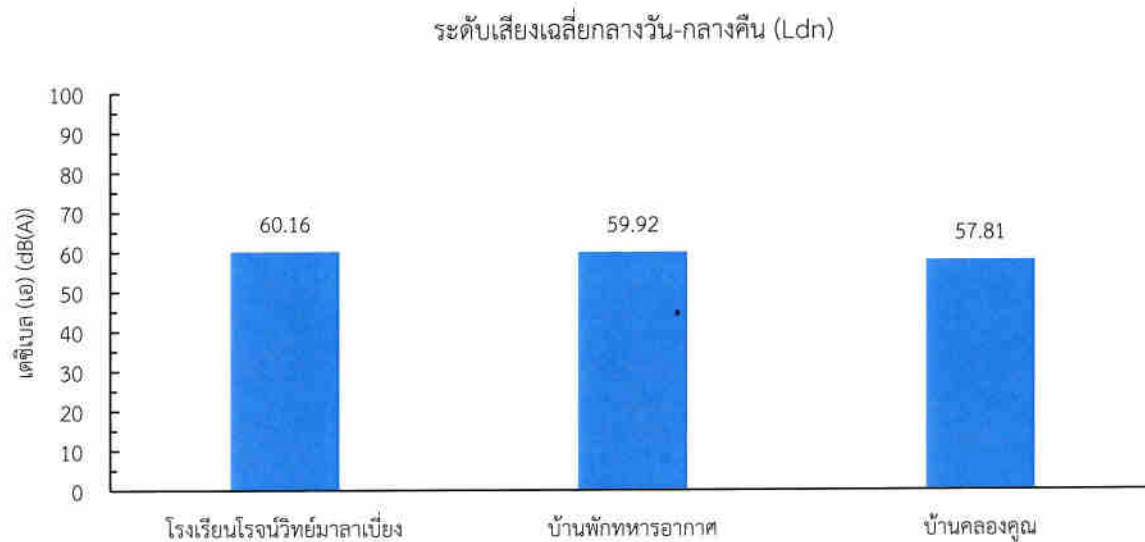
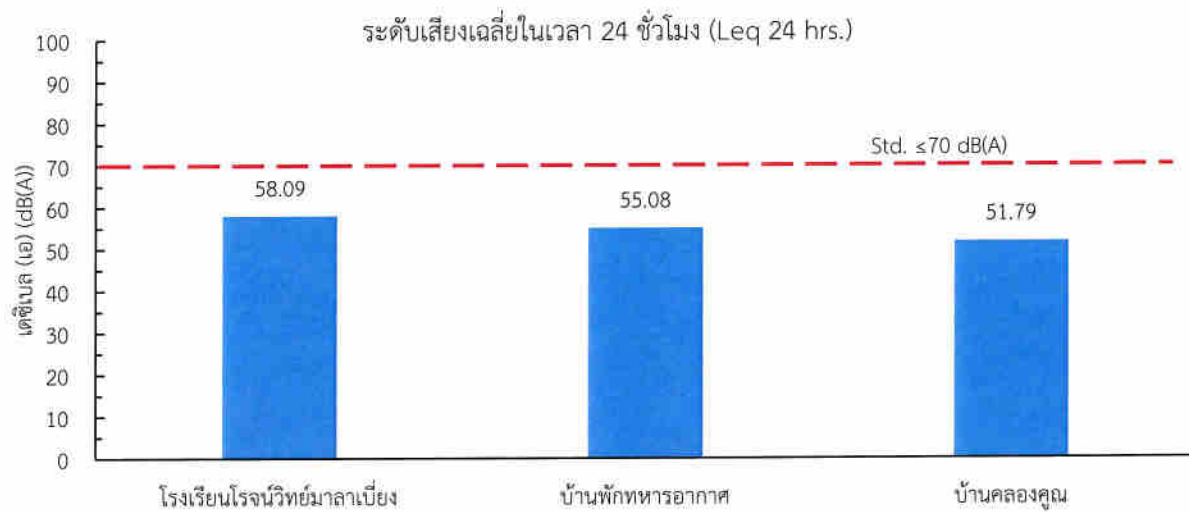
บ้านคลองคูณ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 50.9-52.6 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 52.6 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 56.1-59.5 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุด 59.5 dB(A) มีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 76.5-82.6 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 82.6 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		L_{eq} 24 hr	L_{dn}	L_{max}
โรงเรียนโรจน์วิทยามาลาเปียง	25-26 เม.ย.68	60.2	61.6	94.6
	26-27 เม.ย. 68	56.4	59.4	87.9
	27-28 เม.ย. 68	56.5	59.0	89.4
บ้านพักทหารอากาศ	25-26 เม.ย.68	54.7	58.7	87.6
	26-27 เม.ย. 68	54.5	60.0	88.4
	27-28 เม.ย. 68	55.9	60.8	86.7
บ้านคลองคูณ	25-26 เม.ย.68	51.7	57.1	76.5
	26-27 เม.ย. 68	50.9	56.1	78.2
	27-28 เม.ย. 68	52.6	59.5	82.6
มาตรฐาน**		70	-	115

หมายเหตุ : * ใช้ค่าสูงสุด

** มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด



รูปที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก

3.3.2) ผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568) ซึ่งเป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.2-2

ตารางที่ 5.2.2-2 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานพิษณุโลก				
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/} (เที่ยว/วัน)	ระดับเสียงสูงสุด (dBA) ^{2/}	ระดับเสียง PNdB ^{3/}
Airbus 320-200	10	6	85.9	97.9
Beechcraft King Air 350	2	-	75.9 ^{4/}	87.9
Boeing 737-800	12	4	88.8	100.8
Beechcraft Super King Air 200	2	2	77.8	89.8
Cessna 172	12	-	62.0	74.0
Diamond DA 42	2	-	70.6 ^{5/}	82.6
Douglas DC-3	3	3	85.0	97.0
Diamond DA20 Katana	2	-	62.0 ^{6/}	74.00
Pilatus PC-9	2	-	62.0 ^{6/}	74.0
รวม	48	17	-	100.8

หมายเหตุ ^{1/} เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2568 และวันที่มีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ.2567

^{2/} ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

^{3/} Estimated Maximum A-Weighted Sound Levels (Ac 36-3H Update; April 5, 2012)

^{4/} ใช้ระดับเสียงของ BEECH 300C KING AIR

^{5/} ใช้ระดับเสียงของ PA-30

^{6/} ใช้ระดับเสียงของ Cessna 172

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 14 ในการบินขึ้นและร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 30 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด และมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 32 ในการบินขึ้น และร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 70 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 14	30	30
ทางวิ่งหมายเลข 32	70	70

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 3,000 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 47 เที่ยวบิน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 15 เที่ยวบิน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-3)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.545 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.218 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.066 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก

กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.298 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.099 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.022 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก

เมื่อพิจารณาค่า Noise and Number Index (NNI) มีรายละเอียดดังนี้

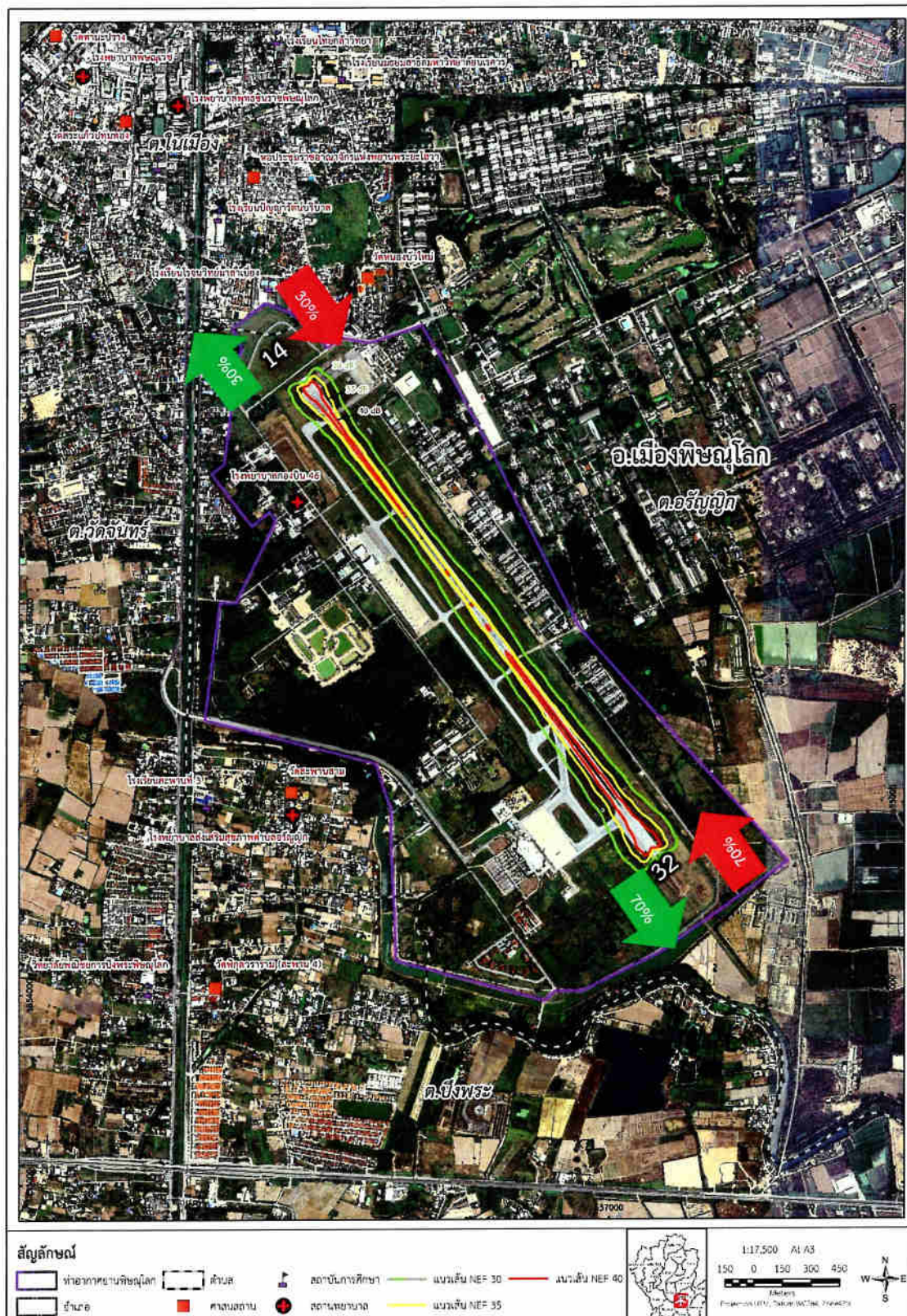
$$NNI = \text{Avg. PNdB} + 15 (\log_{10}(\text{จำนวนเที่ยวบินรวม})) - 80 \dots \text{สมการที่ 1}$$

$$NNI = 100.8 + 15 * \log_{10}(38) - 80$$

$$NNI = 100.8 + 25.1 - 80$$

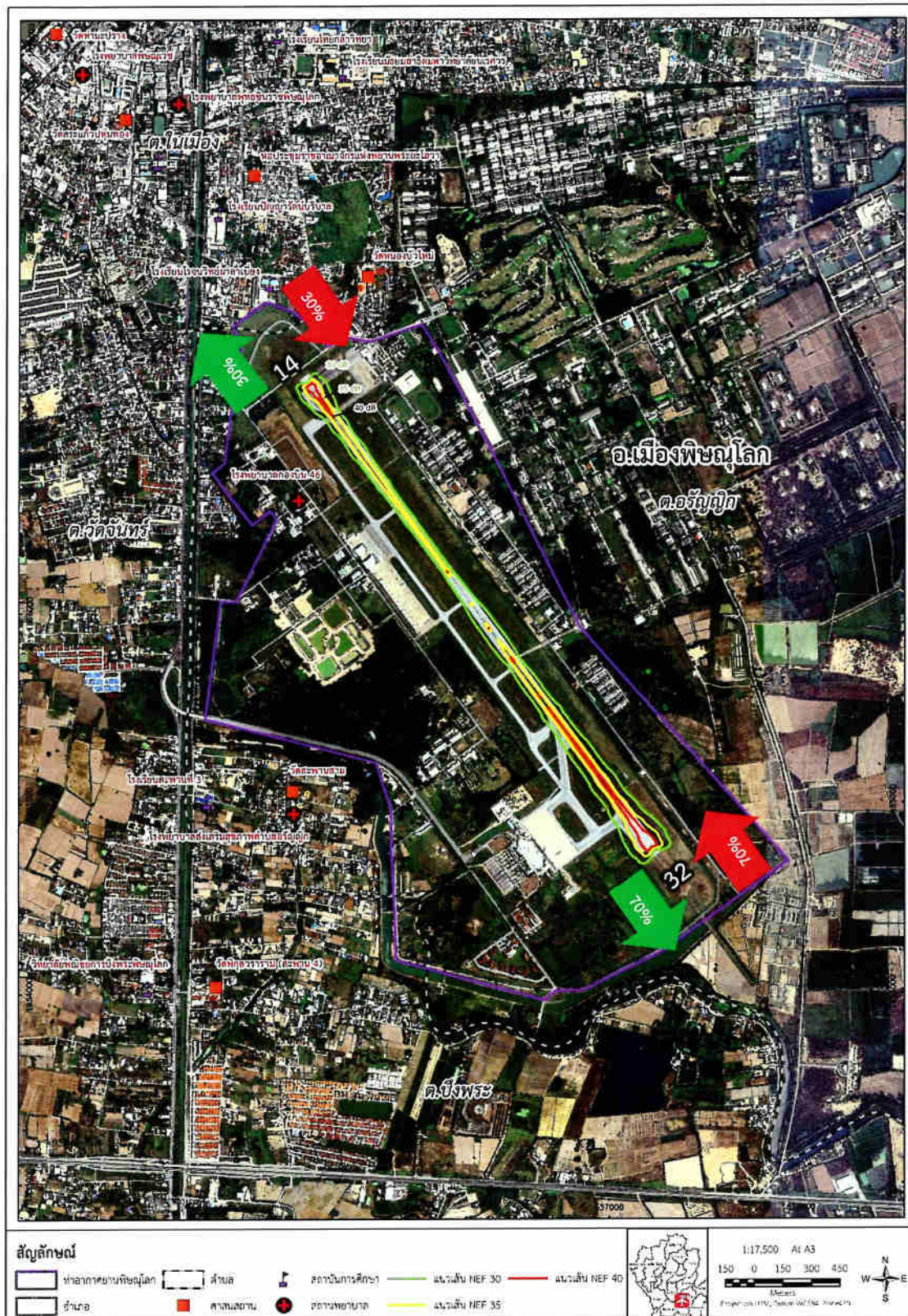
$$NNI = 45.9$$

ผลการประเมินระดับเสียง NNI กับค่าระดับความรู้สึกรำคาญ สำหรับภายนอกอาคารที่ชุมชนได้รับ พบว่า มีค่าระดับการรบกวนอยู่ในระดับปานกลางถึงมาก



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

รูปที่ 5.2.2-3 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานพิษณุโลก
ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2.2-3 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานพิษณุโลก
ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2540) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม และกรกฎาคม พ.ศ.2565, มีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2566, เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-3 และ รูปที่ 5.2.2-4)

โรงเรียนโรจน์วิทยามาลาเปียง : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ลดลงจากผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2540) แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

บ้านพักทหารอากาศ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ลดลงจากผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2540) แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

บ้านคลองคูณ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2540) แต่มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		$L_{eq} 24\text{ hr}$	L_{dn}	L_{max}
โรงเรียนโรจน์วิทยามาลาเปียง	กรกฎาคม พ.ศ.2540 ¹	62.96	-	-
	มีนาคม พ.ศ.2565 ²	57.78	62.37	94.2
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ²	58.07	63.84	100.0
	มีนาคม พ.ศ.2566 ²	58.26	60.41	89.5
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ²	64.58	65.80	93.7
	เมษายน พ.ศ.2567 ²	54.36	55.24	92.6
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ²	58.72	62.20	100.8
	เมษายน พ.ศ.2568	58.09	60.16	94.6
บ้านพักทหารอากาศ	กรกฎาคม พ.ศ.2540 ¹	60.05	-	-
	มีนาคม พ.ศ.2565 ²	51.91	56.27	89.2
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ²	60.05	68.20	97.4
	มีนาคม พ.ศ.2566 ²	56.23	59.25	97.3
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ²	62.26	70.47	84.62
	เมษายน พ.ศ.2567 ²	55.02	58.66	89.8
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ²	43.64	50.75	75.3
	เมษายน พ.ศ.2568	55.08	59.92	88.4
มาตรฐาน*		70	-	115

ตารางที่ 5.2.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		L_{eq} 24 hr	L_{dn}	L_{max}
บ้านคลองคูณ	กรกฎาคม พ.ศ.2540 ¹	47.35	-	-
	มีนาคม พ.ศ.2565 ²	64.65	74.30	101.5
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ²	62.49	71.97	90.6
	มีนาคม พ.ศ.2566 ²	57.67	61.29	94.6
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ²	55.57	62.57	82.02
	เมษายน พ.ศ.2567 ²	58.96	65.89	84.5
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ²	55.30	60.79	100.7
	เมษายน พ.ศ.2568	51.79	57.81	82.6
มาตรฐาน*		70	-	115

หมายเหตุ : * มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด

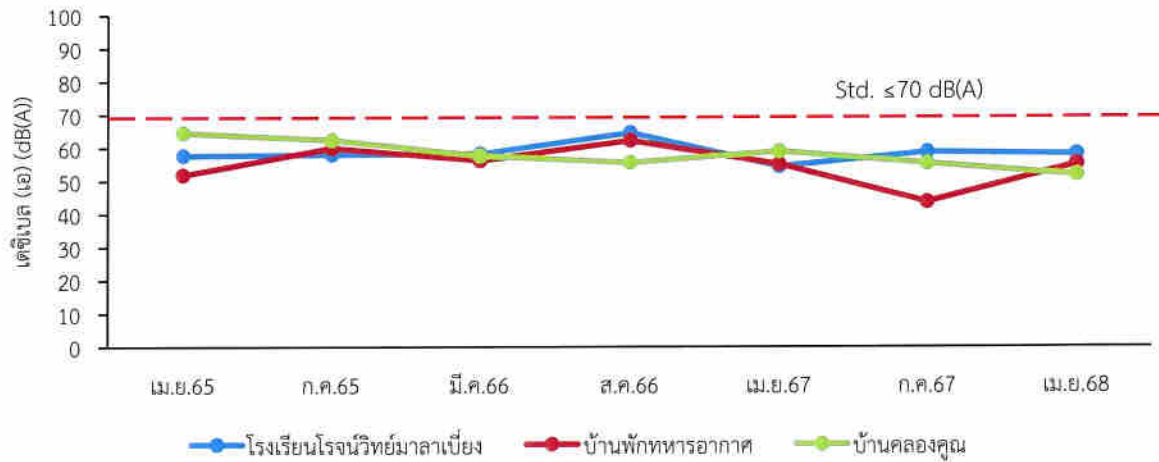
¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2543

² รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ), ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

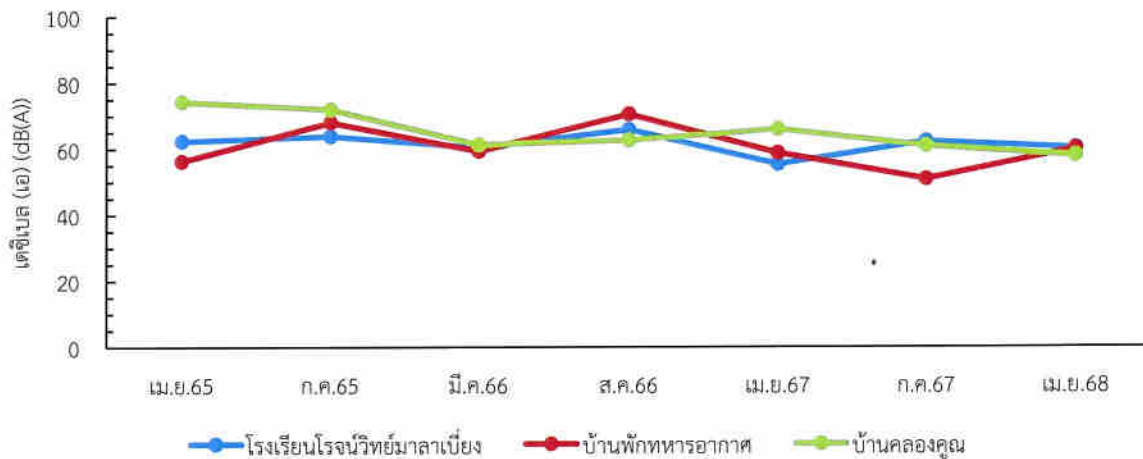
5) สรุปผลการศึกษา

ผลการตรวจสอบระดับเสียงในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณโรงเรียนโรจน์วิทยามาลาเปียงและบ้านพักทหารอากาศ มีค่าระดับเสียงใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา แต่บริเวณบ้านคลองคูณ มีค่าระดับเสียงลดลงจากผลการตรวจวัดในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ทุกสถานีตรวจวัดยังค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A) จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการของท่าอากาศยานพิษณุโลก ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง

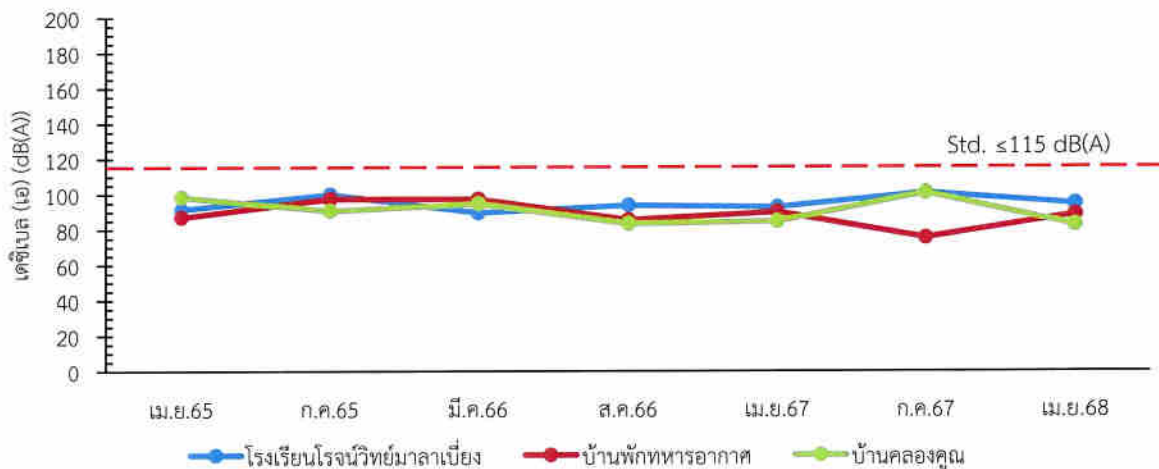
ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.)



ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})



ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})



รูปที่ 5.2.2-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานพิษณุโลก

5.2.3 คุณภาพน้ำผิวดิน

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเป็นแหล่งน้ำสำคัญที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ
- 1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

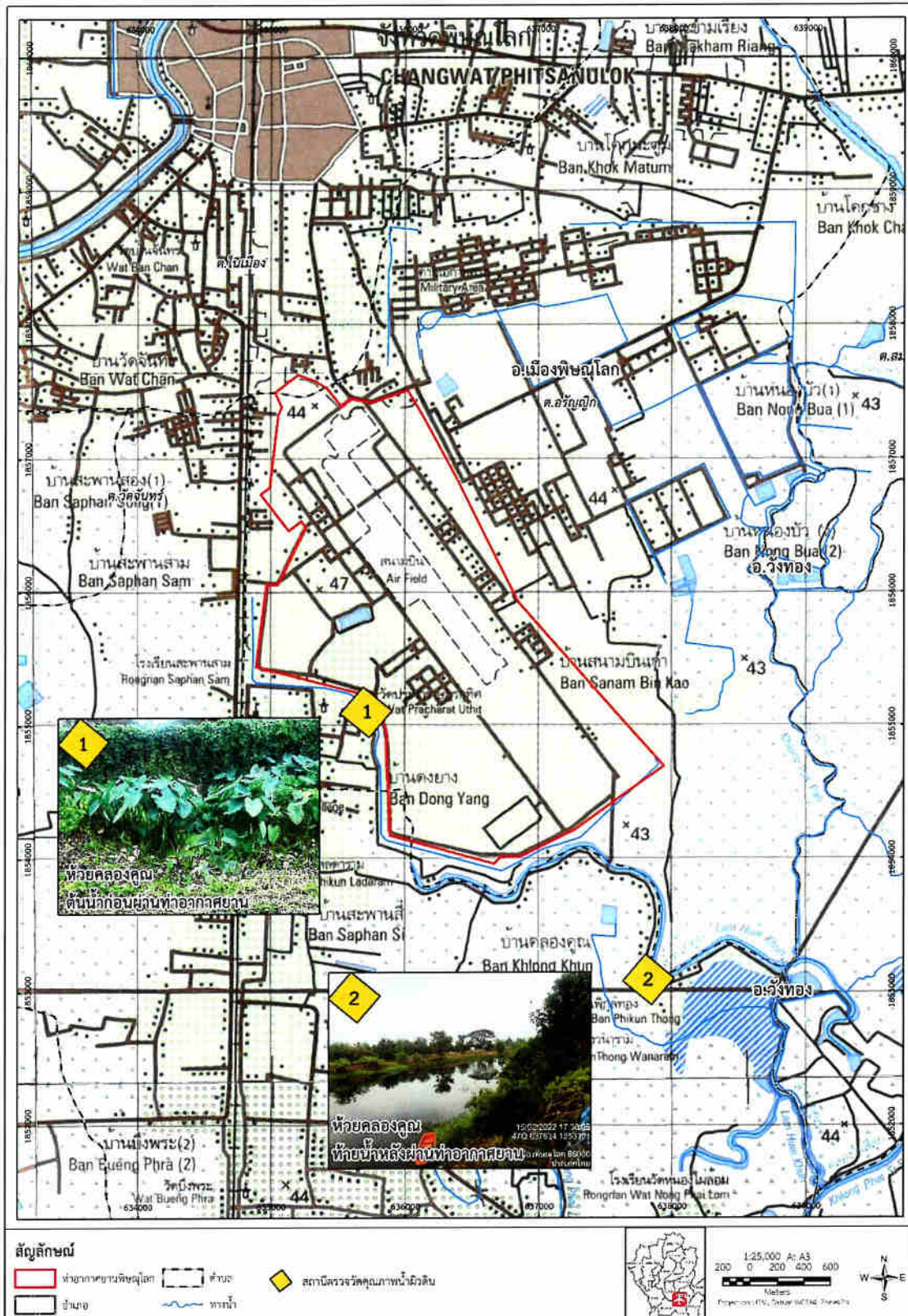
2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ ห้วยคลองคูณ บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก และห้วยคลองคูณ บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก (รูปที่ 5.2.3-1)

2.2) **ดัชนีตรวจวัด :** การเก็บตัวอย่างจะดำเนินการเก็บที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดกึ่งกลางความกว้างของลำน้ำ ซึ่งเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) และวิธีเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างจะดำเนินการตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 24th Edition, 2023) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. ออกซิเจนละลายน้ำ (DO)	วิเคราะห์ทันที	Membrane Electrode
3. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
4. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $103-105^{\circ}\text{C}$
5. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric
6. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $\leq 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

2.3) **ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินปีละ 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในฤดูแล้ง (ภาพที่ 5.2.3-1)





ห้วยคลองคูณ บริเวณต้นน้ำก่อนผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก



ห้วยคลองคูณ บริเวณท้ายน้ำหลังผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 (ฤดูแล้ง)

ภาพที่ 5.2.3-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานพิษณุโลก

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมีใช้น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ.2537 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงาน ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปี ที่ผ่านมา

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมิน ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาฯ หาก พบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
สูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพ
ความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก พบว่าได้มีการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ ลำห้วยคลองคูณต้นน้ำ และลำห้วยคลองคูณต้นน้ำท้ายน้ำ เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ.2540 พบว่า คุณภาพน้ำในลำห้วยคลองคูณทั้ง 2 สถานี มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน โดยมีการปนเปื้อนของสารอินทรีย์ในระดับต่ำ เนื่องจากมีบ้านเรือนที่อยู่อาศัยไม่มากนัก

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบพบว่า การพัฒนาโครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก จะไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการไหลของน้ำ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในลำห้วยคลองคูณแต่อย่างใด

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ประจำปีงบประมาณ 2565 (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำในลำห้วยคลองคูณต้นน้ำ และลำห้วยคลองคูณท้ายน้ำ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำในลำห้วยคลองคูณทั้ง 2 สถานี มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ประจำปีงบประมาณ 2566 (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำในลำห้วยคลองคูณต้นน้ำ และลำห้วยคลองคูณท้ายน้ำ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำในลำห้วยคลองคูณทั้ง 2 สถานี มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ประจำปีงบประมาณ 2567 (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำในลำห้วยคลองคูณต้นน้ำ และลำห้วยคลองคูณท้ายน้ำ ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำในลำห้วยคลองคูณทั้ง 2 สถานี จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-1 สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ใน ภาคผนวก จ)

ห้วยคลองคุนต้นน้ำ ก่อนผ่านพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 35.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 9.0 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 16.3 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 16.5 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 31 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 2.15 มก./ล. และมีโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด เท่ากับ 490 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ห้วยคลองคุนท้ายน้ำ หลังผ่านพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 36.3 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 8.8 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 8.1 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 11.6 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 22 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 2.65 มก./ล. และมีโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด เท่ากับ 330 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ตารางที่ 5.2.3-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานพิษณุโลก								
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่					26 เม.ย.68	
		1	2	3	4	5	St.1	St.2
อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	35.0	36.3
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	9.0	8.8
ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	16.3	8.1
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	16.5	11.6
ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	31	22
น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	2.15	2.65
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	490	330
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							5	5

หมายเหตุ : St. 1 = ห้วยคลองคุนต้นน้ำ ก่อนผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก

St.2 = ห้วยคลองคุนท้ายน้ำ หลังผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก

* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทั้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของ

สิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ,

3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลการกระทำของมนุษย์ ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

ผลการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในการศึกษาครั้งนี้ กับผลการตรวจวัดใน
ระยะที่ผ่านมา มีรายละเอียดแยกเป็นแต่ละช่วงฤดูกาล ดังนี้

ฤดูแล้ง : เนื่องจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในเดือน
กรกฎาคม พ.ศ.2540 ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการศึกษานี้ กับผลการศึกษาในขณะศึกษา
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในช่วงฤดูแล้งของการศึกษาครั้ง
นี้ (เมษายน พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และ มีนาคม
พ.ศ.2567) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลแยกรายสถานี ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-2 และรูปที่ 5.2.3-2)

ห้วยคลองคุณ ดันน้ำก่อนผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก : มีค่าความสกปรกใกล้เคียงกับผลการ
ติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรม
บางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ห้วยคลองคุณ ท้ายน้ำหลังผ่านท่าอากาศยานพิษณุโลก : มีค่าความสกปรกใกล้เคียงกับผลการ
ติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรม
บางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในห้วยคลองคุณ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำใน
ห้วยคลองคุณ ทั้งบริเวณต้นน้ำ และท้ายน้ำ เป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งมีค่าความสกปรกใกล้เคียงกับผลการติดตาม
ตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลกไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการ
เปลี่ยนแปลงค่าคุณภาพของแหล่งน้ำในห้วยคลองคุณแต่อย่างใด

ตารางที่ 5.2.3-2 เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานพิษณุโลก												
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ห้วยคลองคูต้นน้ำ ก่อนผ่านพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก					
		1	2	3	4	5	ก.ค. 40 ¹	ม.ค. 65 ²	ส.ค. 65 ²	ม.ค. 66 ²	ส.ค. 66 ²	ก.ค. 67 ²
อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	33.1	30.4	30.1	30.5	25.5
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.4	9.13	7.95	7.81	7.78	7.4
ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	7.0	13.3	7.8	5.7	6.5	9.6
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	3.0	20.6	10	8.24	17	8.1
ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	20.0	29	26	33	35	32
น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	ND	3.7	5.30	6.15	3.0	5.95
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	**	3,500	140	210	920	170
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							4	5	5	5	5	5

ที่มา : ¹รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2543

²รายงานฉบับสมบูรณ์ ส่วนที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานตามมาตรการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : *ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กคช.) ประกาศใช้ พ.ศ.2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการบำบัดและผ่านการบำบัดน้ำทิ้งไปก่อน, 2) การขยายพันธุ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการบำบัดและผ่านการบำบัดน้ำทิ้งไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ,

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการบำบัดและผ่านการบำบัดน้ำทิ้งไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการบำบัดและผ่านการบำบัดน้ำทิ้งไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการบำบัดและผ่านการบำบัดน้ำทิ้งไปก่อน และ 2) การเกษตร

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับการจัดการน้ำทิ้งของมนุษย์ ธ' = ธรรมชาติไม่ได้รับการจัดการน้ำทิ้งของมนุษย์ 3 องค์การสิ่งแวดล้อม

- ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวัด ND ตรวจไม่พบ

ตารางที่ 5.2.3-2 เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)												
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ห้วยคลองคูน้ำไหลผ่านพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก					
		1	2	3	4	5	ก.ค. 40 ¹	ม.ค. 65 ²	ส.ค. 65 ²	ม.ค. 66 ²	ส.ค. 67 ²	ม.ค. 68
อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	32.3	31.3	30.2	25.4	30.1
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.6	7.12	6.82	7.75	7.4	8.2
ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	8.2	2.3	2.5	5.3	3.8	7.6
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	3.2	2.96	4.06	10.0	10.7	12
ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	32.5	6	12	93	28	24
น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	ND	1.90	3.50	7.10	2.05	7.7
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	**	350	1,600	1,600	540	220
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							4	5	5	5	5	5

ที่มา : ¹รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2543

²รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร เพชร แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : *ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการบำบัดน้ำเสียตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการบำบัดน้ำเสียตามปกติก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

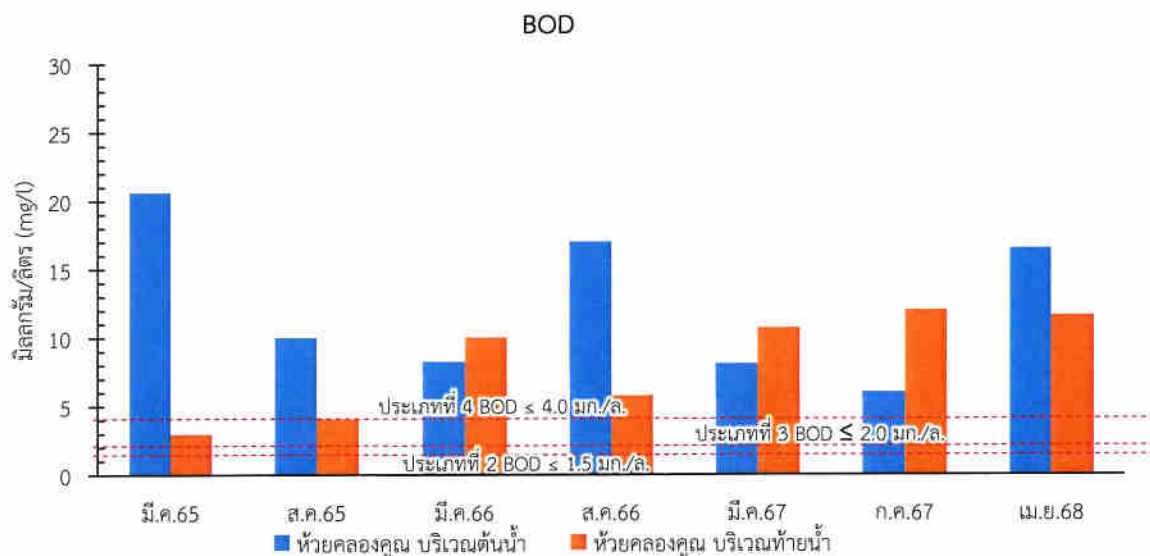
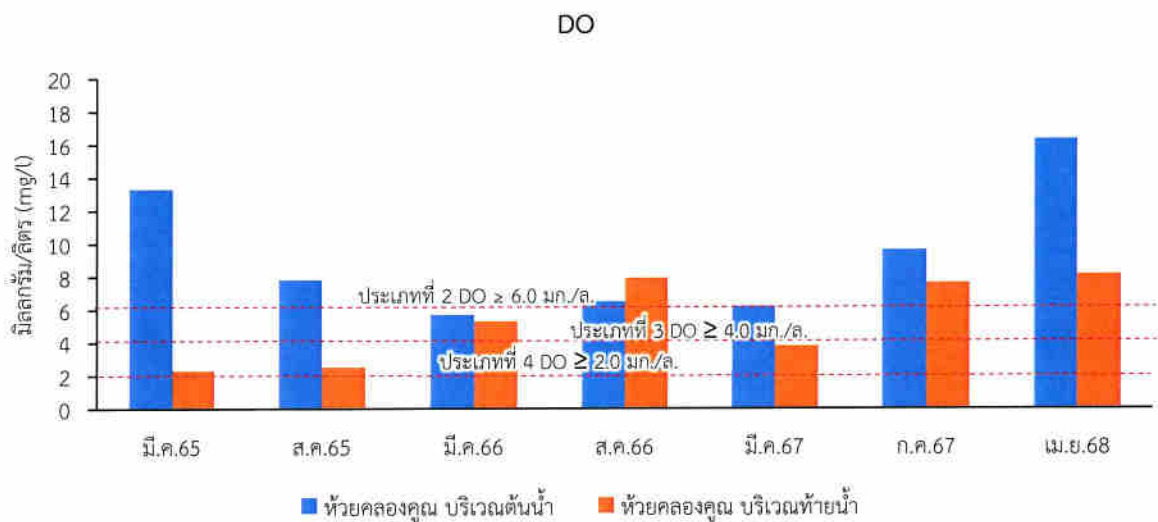
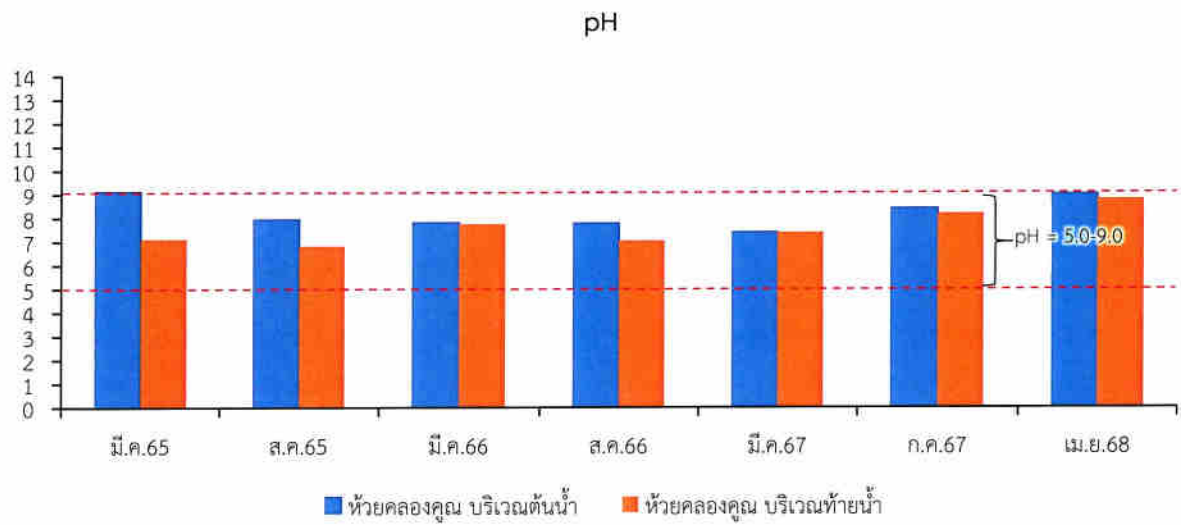
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการบำบัดน้ำเสียตามปกติก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการบำบัดน้ำเสียตามปกติก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

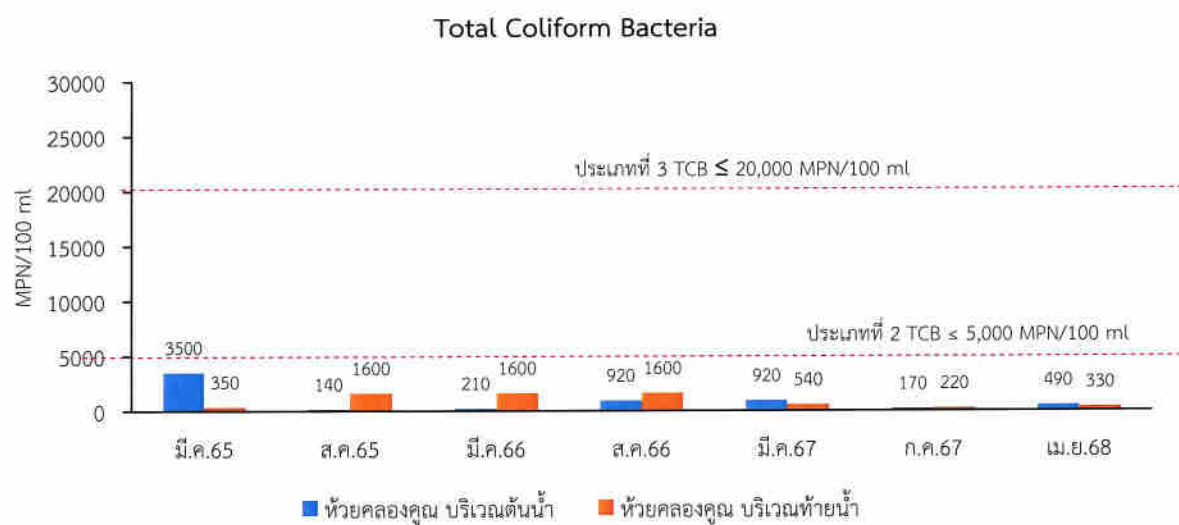
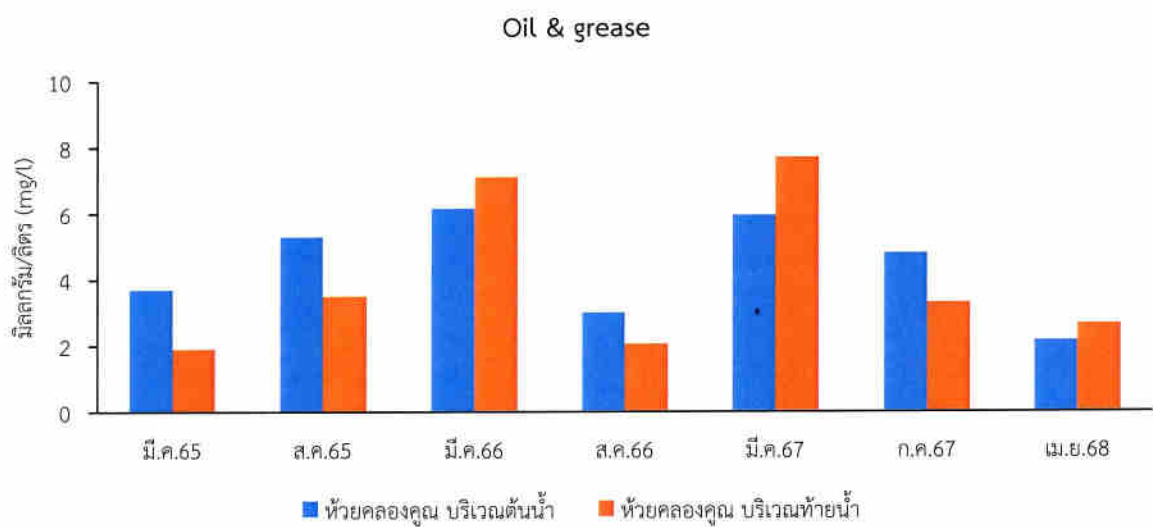
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 3) อุตสาหกรรม

ธ = ธรรมชาติที่ไม่ได้รับผลกระทบจากการทำเหมืองแร่ ธ' = อุณหภูมิของน้ำต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวัด ND ตรวจไม่พบ



รูปที่ 5.2.3-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในห้วยคลองคูน ท่าอากาศยานพิษณุโลก



รูปที่ 5.2.3-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในห้วยคลองคูน ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)

5.2.4 การจัดการน้ำเสีย

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำเสียจากท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานที่ติดตามตรวจสอบ :** เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้กำหนดให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร แต่จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับรองรับน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร จำนวน 4 ชุด ซึ่งอยู่ด้านข้างของอาคารที่พักผู้โดยสารทั้ง 2 ด้าน ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบในระหว่างที่ผ่านมา จึงได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมให้ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ทั้ง 4 ชุด รวมทั้งได้เพิ่มเติมการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียแต่ละชุดเพื่อพิจารณาประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย และเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อพักน้ำก่อนระบายออกสู่ระบายออกสู่สาธารณะเพื่อเฝ้าระวังผลการทบทวนด้านการจัดการน้ำเสียที่อาจเกิดขึ้นต่อชุมชนหรือแหล่งรองรับน้ำทิ้งจากโครงการ ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบด้านการจัดการน้ำเสียจึงมีสถานที่ตรวจสอบทั้งสิ้น 9 สถานที่ ดังนี้ (รูปที่ 5.2.4-1)

- 2.1.1) บ่อพักน้ำทั้งก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1
- 2.1.2) บ่อพักน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1
- 2.1.3) บ่อพักน้ำทั้งก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2
- 2.1.4) บ่อพักน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2
- 2.1.5) บ่อพักน้ำทั้งก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3
- 2.1.6) บ่อพักน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3
- 2.1.7) บ่อพักน้ำทั้งก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4
- 2.1.8) บ่อพักน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4
- 2.1.9) บ่อพักน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

2.2) ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการเก็บตัวอย่าง เก็บรักษาสภาพและวิเคราะห์ตัวอย่าง ตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 24th Edition, 2023) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
3. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $103-105^{\circ}\text{C}$
4. ของแข็งละลายทั้งหมด (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at 108°C
5. ตะกอนหนัก (Settleable Solids)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Volumetric
6. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric
7. ไนโตรเจนในรูปของทีเคเอ็น (TKN)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Semi Micro Kjeldahl
8. ไนเตรต (Nitrate)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Cadmium Reduction
9. ซัลไฟด์ (Sulfide)	เติม 2 N Zinc Acetate 4 หยด/100 มล. และเติม Sodium Hydroxide จน $\text{pH} > 9$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Pretreatment, Iodometric

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 (ภาพที่ 5.2.4-1)

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด พ.ศ.2567 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการติดตามตรวจสอบ ในระยะ 3 ปี ที่ผ่านมา

เมื่อพิจารณาจากขนาดพื้นที่ใช้สอยของอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานพิษณุโลก ซึ่งมีขนาดพื้นที่ 16,406 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ข ตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพทิ้งจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำเสีย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน



ก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1



หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1



ก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2



หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานพิษณุโลก



ก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3



หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3



ก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4



หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4



ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของ ท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจาก อาคารประเภท ข

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของ ท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ทั้ง 4 ชุด มีค่า ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ส่วนในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้ง หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1, ชุดที่ 3 และชุดที่ 4 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ในขณะที่คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่าน ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งในบ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกจากพื้นที่ โครงการ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของ ท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3 มีค่าเป็นไป ตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1, ชุดที่ 2 และชุดที่ 4 มีค่าส่วนใหญ่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลัง ผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลัง ผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2, ชุดที่ 3 และชุดที่ 4 มีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วน คุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกจากพื้นที่โครงการในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 ค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข แต่ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.2.1) ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียด ผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-1 และรูปที่ 5.2.4-2 สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ใน ภาคผนวก ฉ)

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่า pH เท่ากับ 6.4, BOD มีค่าเท่ากับ 163 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 348 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 122 มก./ล., Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 41 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 41.5 มก./ล. และ Sulfide มีค่าเท่ากับ 1.9 มก./ล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่า pH เท่ากับ 6.6, BOD มีค่าเท่ากับ 43. มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 43 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 72 มก./ล., Settleable Solids มีค่าเท่ากับ 3 มล./ล. Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 12.5 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 33.6 มก./ล. และ Sulfide มีค่าน้อย กว่า 1 มก./ล. คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 73 ซึ่งคุณภาพน้ำทิ้งมีค่า BOD, SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ที่กำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 30 มก./ล.ค่า SS ไว้ไม่เกิน 40 มก./ล.

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2 : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่า pH เท่ากับ 6.1, BOD มีค่าเท่ากับ 30.8 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 42 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 132 มก./ล. , Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 20.2 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 21.9 มก./ล. และ Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่า pH เท่ากับ 6.8, BOD มีค่าเท่ากับ 3.35 มก./ล., SS มีค่าน้อยกว่า 5 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 117 มก./ล., Settleable Solids มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 4.06 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 19.9 มก./ล. และ Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 89 ซึ่งคุณภาพน้ำทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3 : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่า pH เท่ากับ 7.2, BOD มีค่าเท่ากับ 211 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 141 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 300 มก./ล., Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 32.5 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 106 มก./ล. และ Sulfide มีค่าเท่ากับ 1.13 มก./ล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่า pH เท่ากับ 7.0, BOD มีค่าเท่ากับ 121 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 28 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 213 มก./ล., Settleable Solids มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 19.8 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 71.3 มก./ล., Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 42 ซึ่งคุณภาพน้ำทั้งมีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ที่กำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 30 มก./ล. และ TKN ไว้ไม่เกิน 35 มก./ล.

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4 : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่า pH เท่ากับ 7.3, BOD มีค่าเท่ากับ 83 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 45 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 277 มก./ล., Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 18.7 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 62.2 มก./ล., Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่า pH เท่ากับ 7.4, BOD มีค่าเท่ากับ 96 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 44 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 260 มก./ล., Settleable Solids มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 16.1 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 63.9 มก./ล., Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ไม่สามารถคิดประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้ โดยคุณภาพน้ำทั้งมีค่า BOD, SS, และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ที่กำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 30 มก./ล. ค่า SS ไว้ไม่เกิน 40 มก./ล. และ TKN ไว้ไม่เกิน 35 มก./ล.

ตารางที่ 5.2.4-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักโดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก										
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานคุณภาพน้ำทั้ง จากอาคารประเภท ข*	ชุดที่ 1		ชุดที่ 2		ชุดที่ 3		ชุดที่ 4	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	6.4	6.6	6.1	6.8	7.2	7.0	7.3	7.4
2.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	163	43.0	30.8	3.35	211	121	83.0	96.0
3.ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤40	348	43	42	<LOQ	141	28	45	44
4.ปริมาณของแข็งละลายน้ำ (TDS)	มก./ล.	≤1,000	122	72	132	117	300	213	277	260
5.Settleable Solids	มล./ล.	-	-	3.00	-	<0.20	-	<0.20	-	<0.20
6.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	41.0	12.5	20.2	4.06	32.5	19.8	18.7	16.1
7.TKN	มก./ล.	≤35	41.5	33.6	21.9	19.9	106	91.3	62.2	63.9
8.Sulfide	มก./ล.	≤1.0	1.90	<1.00	<1.00	<1.00	1.13	<1.00	<1.00	<1.00
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			73%		89%		42%		**	

หมายเหตุ : มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

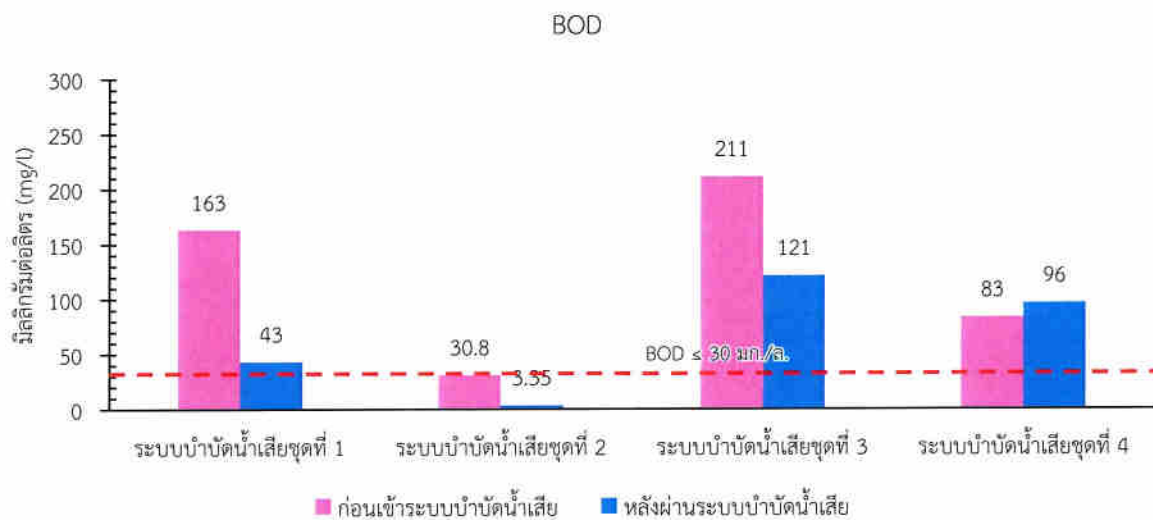
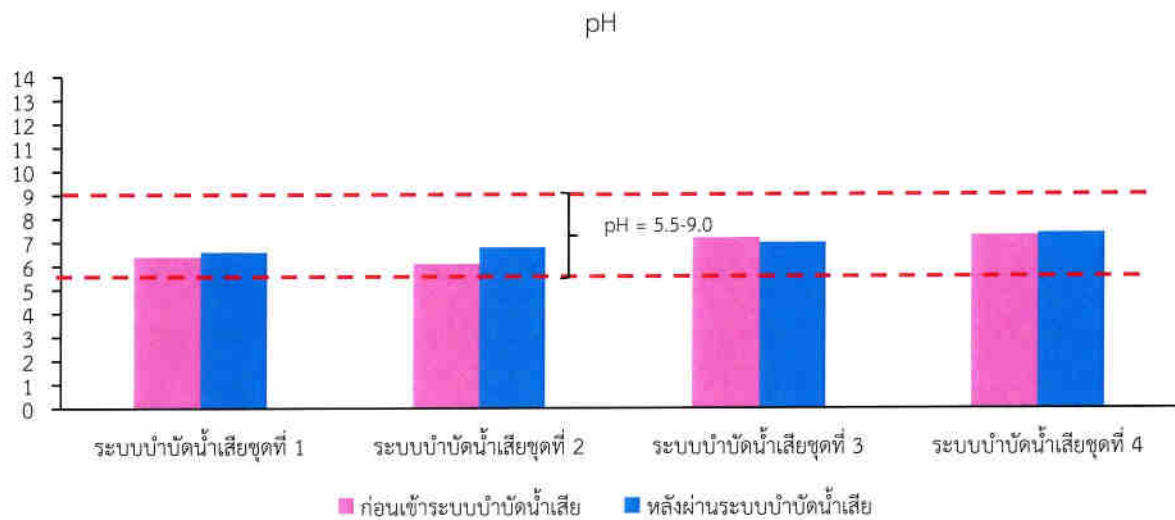
INF = ก่อนผ่านระบบบำบัด

EFF = หลังผ่านระบบบำบัด

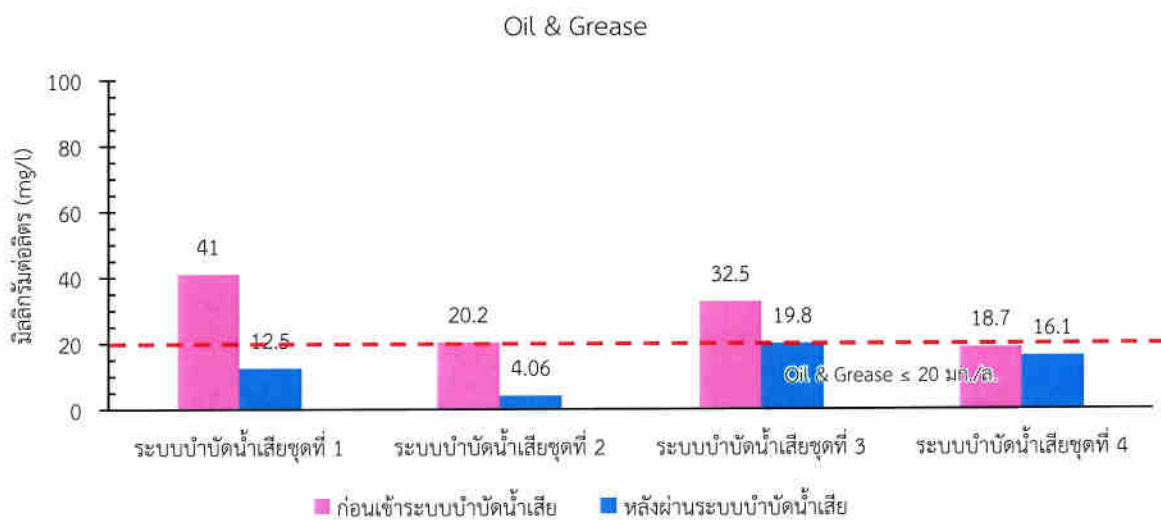
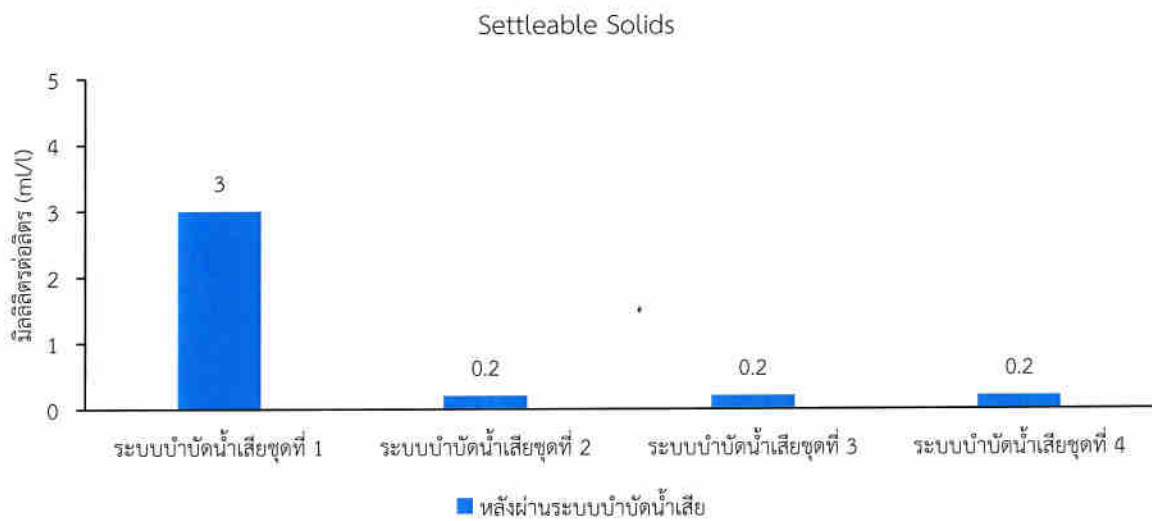
- ไม่ได้ทำการตรวจวิเคราะห์

<LOQ = ผลการทดสอบมีค่าระหว่าง 1 mg/L แต่ <5 mg/L

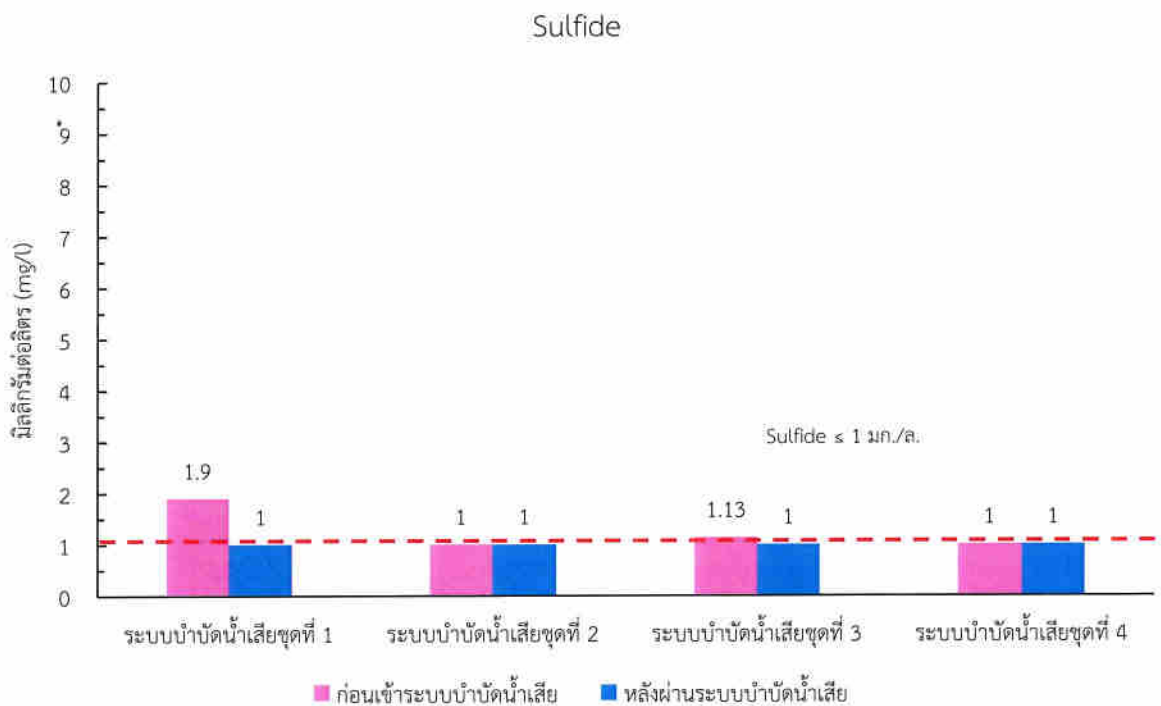
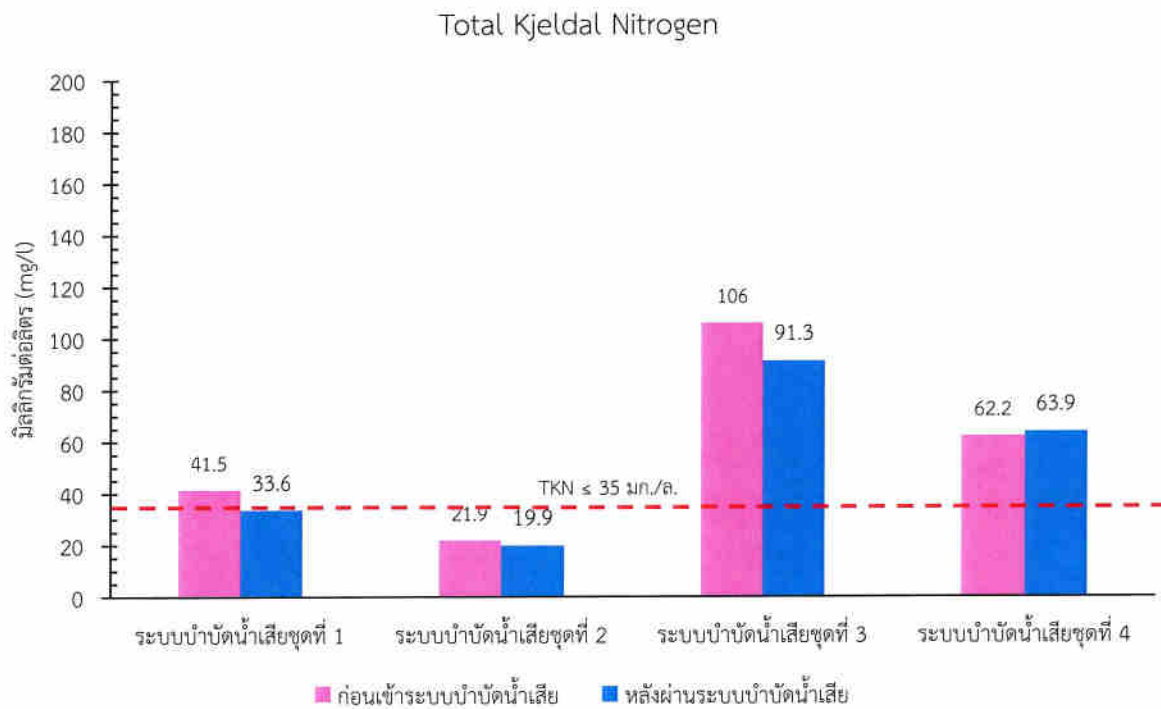
**ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้



รูปที่ 5.2.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย
ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก



**รูปที่ 5.2.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย
ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)**



รูปที่ 5.2.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย
ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)

3.2.2) ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะทั้ง เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่า pH เท่ากับ 7.1 BOD มีค่าเท่ากับ 41.5 มก./ล. SS มีค่าเท่ากับ 411 มก./ล. TDS มีค่าเท่ากับ 183 มก./ล., Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 16.6 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 51.0 มก./ล. Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ซึ่งคุณภาพน้ำทั้งมีค่า BOD SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ที่กำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 30 มก./ล. SS ไว้ไม่เกิน 40 มก./ล. และ TKN ไว้ไม่เกิน 35 มก./ล. (ตารางที่ 5.2.4-2 สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ใน ภาคผนวก ฉ)

ตารางที่ 5.2.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ท่าอากาศยานพิษณุโลก			
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้ง จากอาคารประเภท ข*	26 เมษายน พ.ศ.2568
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.0-9.0	7.1
2.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	41.5
3.ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤40	411
4.ปริมาณของแข็งละลายน้ำ (TDS)	มก./ล.	≤500	183
5.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	16.6
6.TKN	มก./ล.	≤35	51.0
7.Sulfide	มก./ล.	≤1.00	<1.00

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

4.1) คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย

การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียทั้ง 4 ชุด ในการศึกษาครั้งนี้ กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-3 และรูปที่ 5.2.4-3)

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 : มีค่าความสกปรกเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 ที่ผ่านมา จนเป็นผลให้มีค่า BOD และ SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ที่กำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 30 มก./ล. และ SS ไม่เกิน 40 มก./ล.

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2 : มีค่าความสกปรกลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2567 ที่ผ่านมา โดยมีค่าคุณภาพน้ำเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3 : มีค่าความสกปรกเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 ที่ผ่านมา จนเป็นผลให้มีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ที่กำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 30 มก./ล. และ TKN ไม่เกิน 35 มก./ล.

ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4 : มีค่า BOD และ TKN ลดลง แต่มีค่า SS เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 ที่ผ่านมา โดยคุณภาพน้ำผลให้มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ที่กำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 30 มก./ล., SS ไม่เกิน 30 มก./ล. และ TKN ไม่เกิน 35 มก./ล.

ตารางที่ 5.2.4-3																									
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก																									
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน อาคารประเภท ข*	ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 1																						
			ส.ค.65 ¹			มี.ค.66 ¹			ส.ค.66 ¹			มี.ค.67 ¹			ก.ค.67 ¹			เม.ย.68							
			INF	EFF		INF	EFF		INF	EFF		INF	EFF		INF	EFF		INF	EFF						
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.0-9.0	**	7.53		**	7.48		**	7.52		**	7.47		**	8.2		**	7.1		**	6.4		**	6.6
2.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	**	110		**	190		**	55.4		**	63		**	315		**	141		**	163		**	43
3.ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤40	**	33		**	1015		**	20		**	29		**	321		**	147		**	348		**	43
4.ปริมาณของแข็งละลายน้ำ (TDS)	มก./ล.	≤500	**	-		**	155		**	* 180		**	337		**	315		**	142		**	122		**	72
5.Settleable Solids	มก./ล.	≤0.5	**	-		**	-		**	<0.20		**	-		**	-		**	-		**	-		**	3
6.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	**	10.6		**	136		**	5.51		**	118		**	35.3		**	22.3		**	41		**	12.5
7.TKN	มก./ล.	≤35	**	-		**	67.3		**	44.9		**	117		**	136		**	28		**	41.5		**	33.6
8.Sulfide	มก./ล.	≤1.0	**	-		**	2.82		**	<1.00		**	2.61		**	2.77		**	<1.00		**	1.9		**	<1.00
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			***			71%			88%			78%			82%			74%							

ที่มา : ¹รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

*** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 5.2.4-3																			
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)																			
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน อาคารประเภท ข*	ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 2																
			ส.ค.65 ¹			มี.ค.66 ¹			ส.ค.66 ¹			มี.ค.67 ¹			ก.ค.67 ¹			เม.ย.68	
			INF	EFF	INF	INF	EFF	INF	INF	EFF	INF	INF	EFF	INF	INF	EFF	INF	EFF	
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.0-9.0	**	7.62	7.54	7.56	7.62	7.43	7.9	7.7	7.1	7.3	6.1	6.8	3.35	5	117	<0.2	4.06
2.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	**	78.6	146	111	23.8	1.79	222	54.0	115	70	30.8	3.35	5	117	<0.2	4.06	19.9
3.ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤40	**	35	212	29	38	20	264	18	23	19	42	5	117	<0.2	4.06	19.9	<1.00
4.ปริมาณของแข็งละลายน้ำ (TDS)	มก./ล.	≤500	**	-	363	313	309	475	378	368	275	267	132	117	<0.2	4.06	19.9	<1.00	11%
5.Settleable Solids	มล./ล.	≤0.5	**	-	-	<0.40	-	<0.20	-	<0.2	-	<0.2	-	<0.2	39%	76%	92%	24%	***
6.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	**	11.5	9.9	7.11	15.1	1.63	27.2	18.9	12.3	9.80	20.2	4.06	19.9	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00
7.TKN	มก./ล.	≤35	**	-	133	102	39.9	<4.0	118	95.0	82.9	95.2	21.9	19.9	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00
8.Sulfide	มก./ล	≤1.0	**	-	1.00	<1.00	<1.00	<1.00	1.06	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	39%	76%	92%	24%	***
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD																			

ที่มา: 1.รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ: 2.มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

*** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

ตารางที่ 5.2.4-3																
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)																
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน อาคารประเภท ข*	ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 3													
			ส.ค.65 ¹		มี.ค.66 ¹		ส.ค.66 ¹		มี.ค.67 ¹		ก.ค.67 ¹		เม.ย.68			
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF		
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.0-9.0	**	7.45	7.66	7.59	7.48	7.57	7.4	7.3	7.2	7.3	7.2	7.0		
2.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	**	13.4	168	103	148	100	116	23.1	117	88.4	211	121		
3.ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤40	**	132	66	246	840	17	280	12	188	24	141	28		
4.ปริมาณของแข็งละลายน้ำ (TDS)	มก./ล.	≤500	**	-	367	395	265	340	270	106	273	244	300	213		
5.Settleable Solids	มล./ล.	≤0.5	**	-	-	6.50	-	<0.20	-	<0.2	-	<0.2	-	<0.2		
6.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	**	5.3	15.6	2.42	128	15.5	18.4	8.28	19.7	10.3	32.5	19.8		
7.TKN	มก./ล.	≤35	**	-	113	20.9	122	118	76.5	28.5	45.9	59.9	106	91.3		
8.Sulfide	มก./ล	≤1.0	**	-	3.22	<1.00	<1.00	<1.00	1.52	<1.00	1.02	<1.00	1.13	<1.00		
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			***		39%		32%		80%		24%		43%			

ที่มา : 1.รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน ปาย เพชรบูรณ์ และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและขนาด พ.ศ.2567

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

*** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้

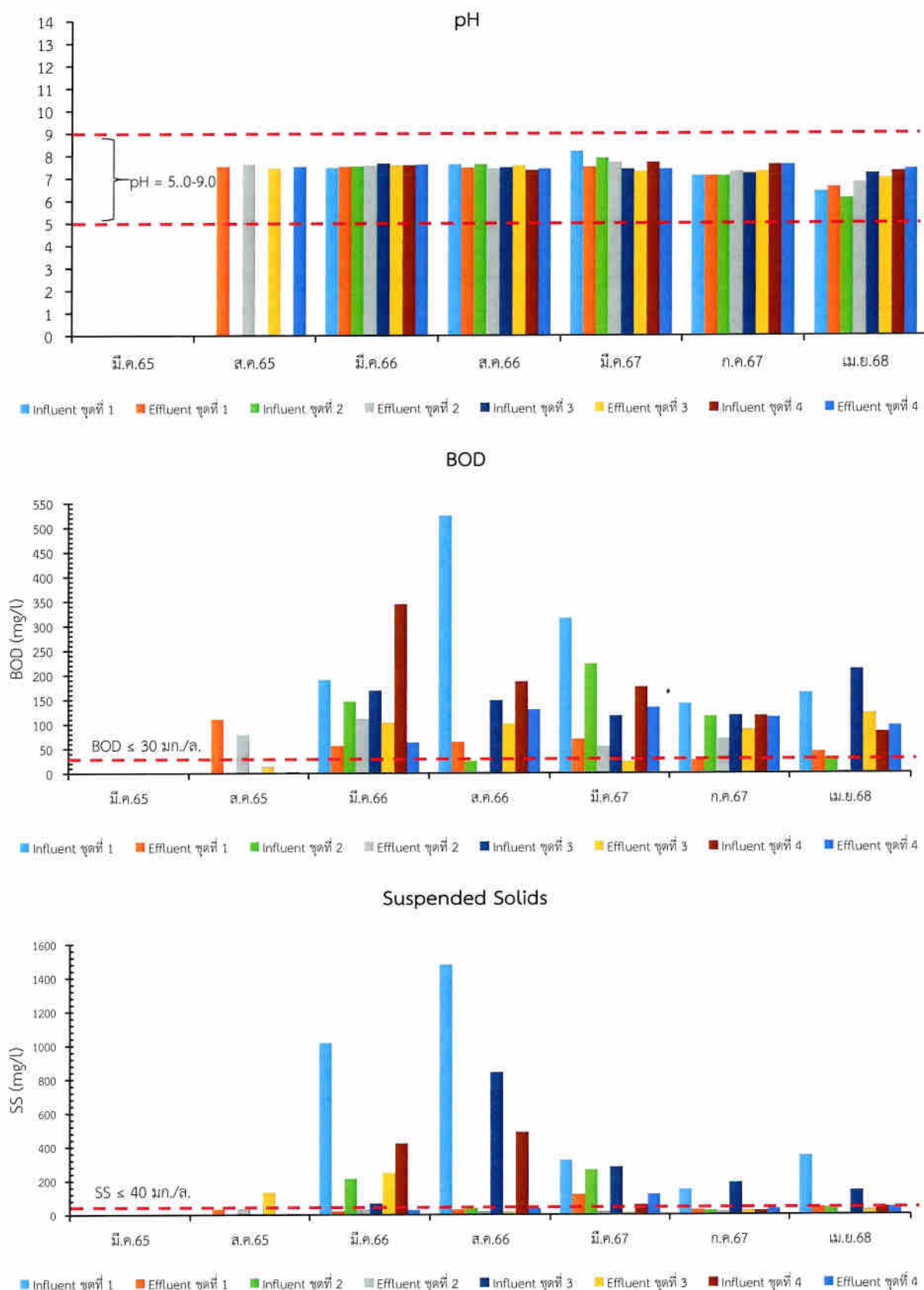
ตารางที่ 5.2.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)													
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน อาคารประเภท ข*	ระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 4										
			ส.ค.65 ¹		มี.ค.66 ¹		ส.ค.66 ¹		มี.ค.67 ¹		ก.ค.67 ¹		เม.ย.68
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.0-9.0	**	7.52	7.58	7.62	7.35	7.42	7.7	7.4	7.6	7.6	EFF
2.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	**	2.44	344	62.2	186	129	175	133	116	113	96
3.ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤40	**	5.0	420	28	486	34	58	119	22	33	44
4.ปริมาณของแข็งละลายน้ำ (TDS)	มก./ล.	≤500	**	-	282	310	204	309	284	273	230	200	260
5.Settleable Solids	มล./ล.	≤0.5	**	-	-	<0.90	-	<0.20	-	4.20	-	0.30	<0.20
6.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	**	2.4	42.4	6.21	90.7	18.1	24.5	21.9	13.5	13	16.1
7.TKN	มก./ล.	≤35	**	-	70.6	87.5	176	101	90.5	84.9	61.1	77.3	63.9
8.Sulfide	มก./ล.	≤1.0	**	-	3.6	<1.00	1.74	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			***		18%		31%		24%		3%		***

ที่มา : 1.รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน ปาย เพชรบูรณ์ และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

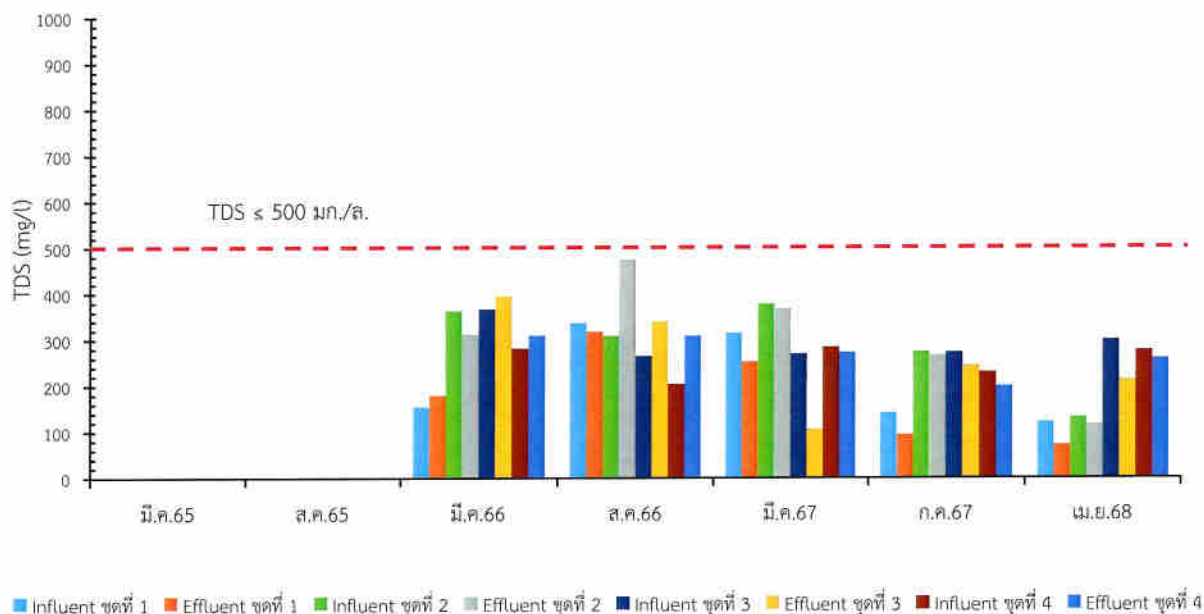
หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางชนิด พ.ศ.2567

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

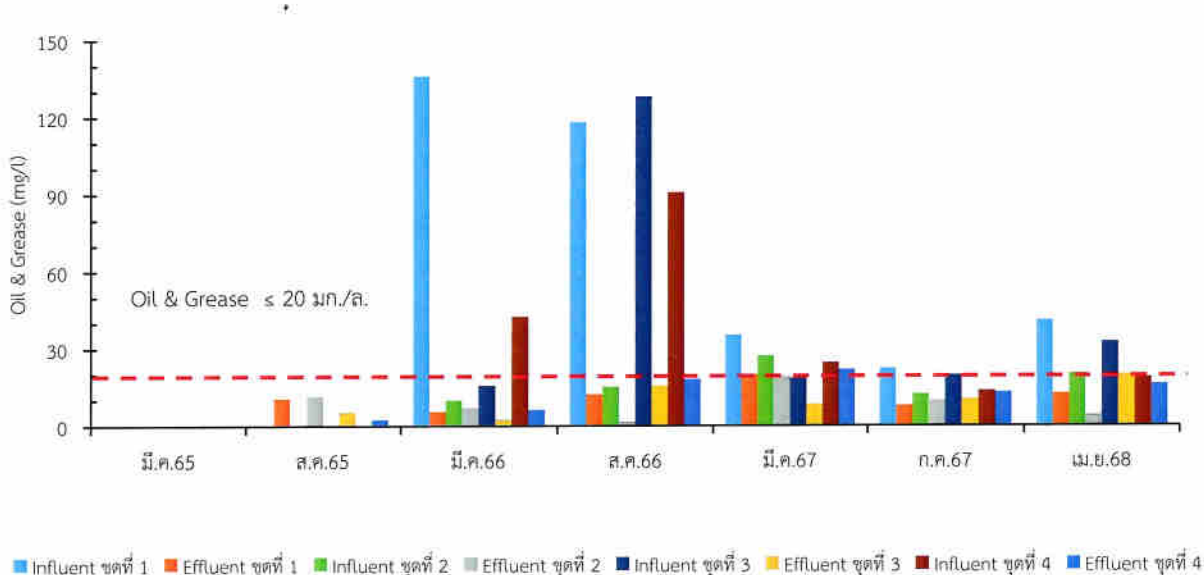
*** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพได้



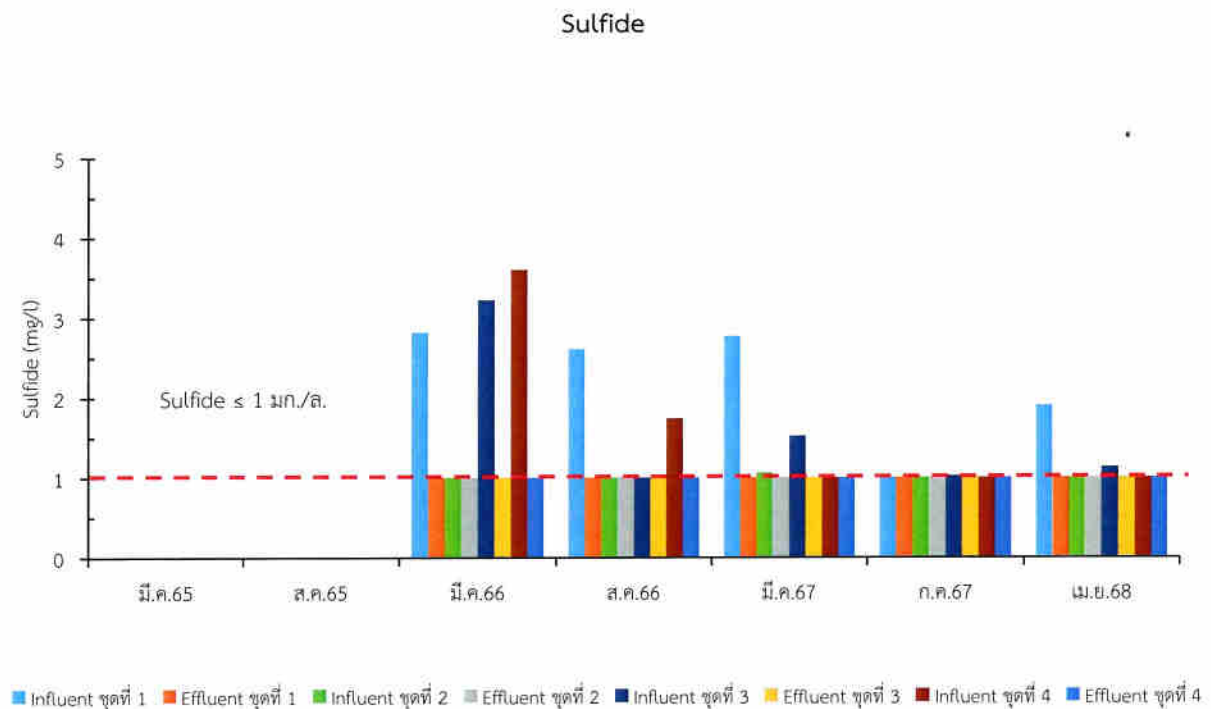
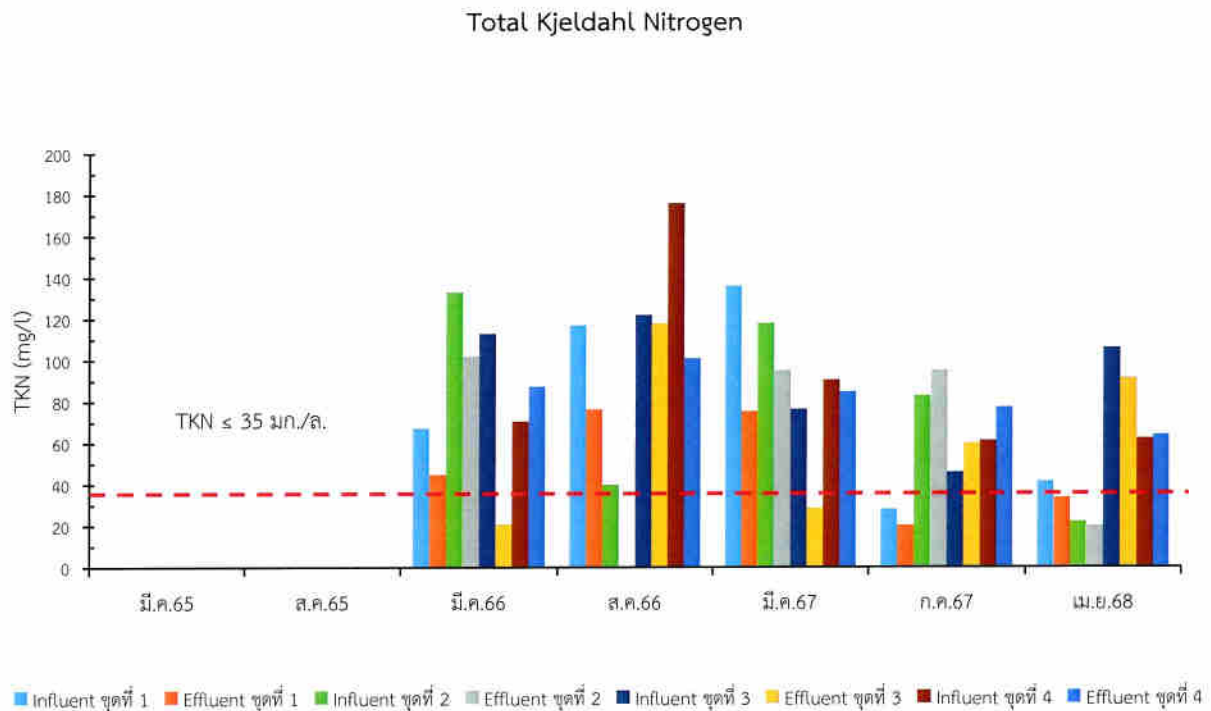
Total Dissolved Solids



Oil & Grease



รูปที่ 5.2.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย
ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)



รูปที่ 5.2.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย
ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)

4.2) คุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ผลการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ในเดือน
เมษายน พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในระยะที่ผ่านมา พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน
รวมทั้งยังคงมีค่าน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข รายละเอียด
แสดงดังตารางที่ 5.2.4-4 และรูปที่ 5.2.4-4

5) สรุปผลการศึกษา

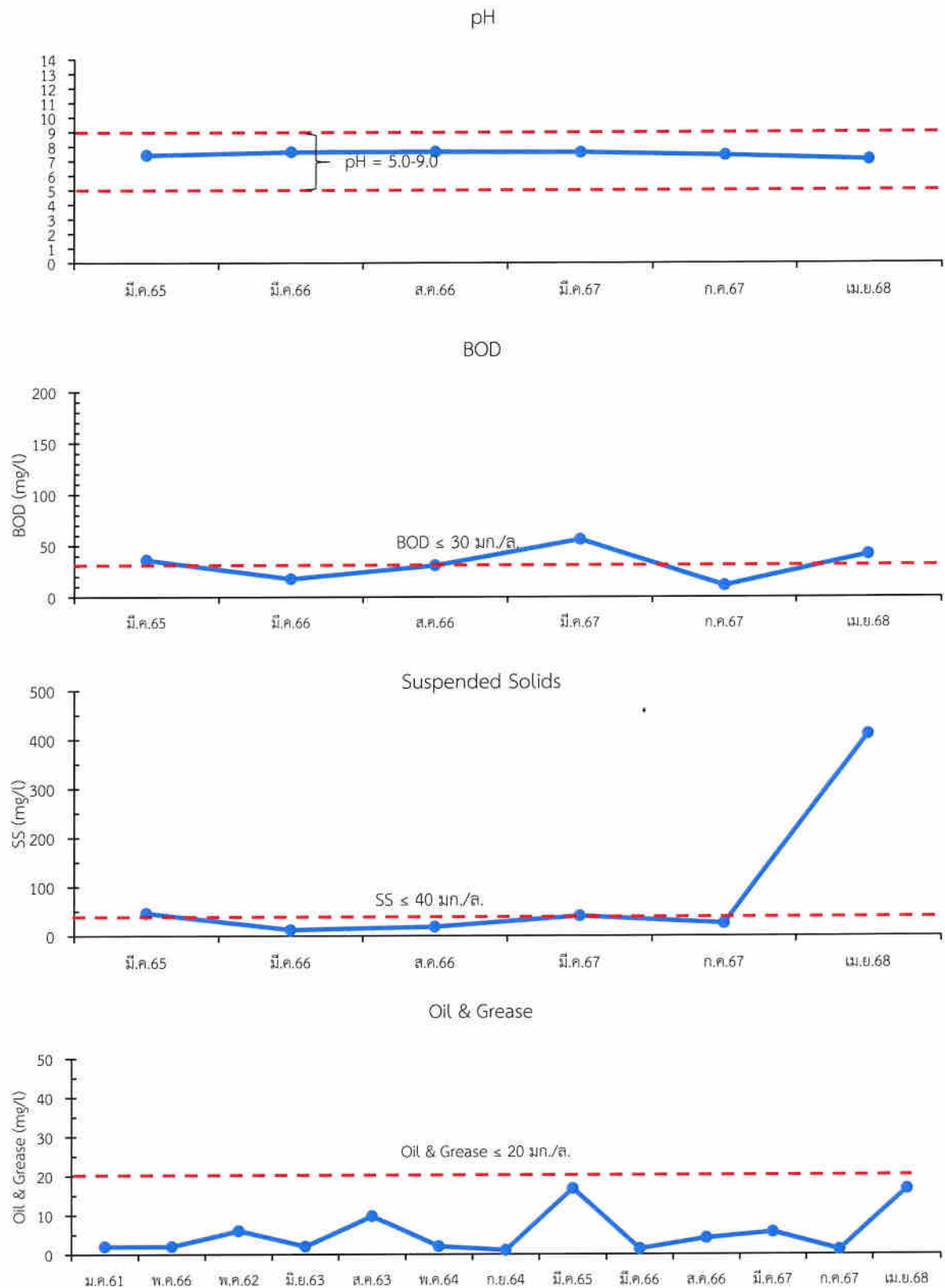
จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย และคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่
สาธารณะ เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีเพียงคุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2 ที่มีค่าเป็นไป
ตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียชุดที่ 1, ชุดที่ 3, ชุดที่ 4 และคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบาย
ออกสู่สาธารณะมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงมีข้อเสนอแนะแนวทางการดำเนินการแก้ไขดังนี้

- (1) ทำการซ่อมแซมเครื่องเติมอากาศชุดที่ 4
- (2) สับตะกอนออกจากบ่อเกรอะ ของระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 และชุดที่ 3
- (3) ชุดลอกตะกอนในรางระบายน้ำ
- (4) ตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอนสูง
เกินกว่า 1 ใน 3 ของความสูงของบ่อพักตะกอน ให้ดำเนินการสับตะกอนออกทันที
- (5) ประชาสัมพันธ์ให้เจ้าหน้าที่ และผู้ให้บริการร้านค้าแพ และร้านค้า ภายในบริเวณอาคารที่พัก
ผู้โดยสารทำการคัดแยกเศษอาหาร หรือจัดให้มีบ่อดักไขมัน ก่อนระบายน้ำเสียเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัก
ผู้โดยสาร

ตารางที่ 5.2.4-4 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่ ท่าอากาศยานพิษณุโลก									
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	มี.ค.65 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	มี.ค.67 ¹	ก.ค.67 ¹	เม.ย.68	
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.0-9.0	7.42	7.63	7.64	7.6	7.4	7.10	
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	36.20	17.60	30.70	56	11	41.50	
ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	≤40	46	12	18	40	25	411	
ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	มก./ล.	≤500	-	214	1078	192	230	183	
น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	16.70	1.34	4.09	5.6	1.15	16.60	
TKN	มก./ล.	≤35	-	38.40	42.70	65.9	20.5	51.00	
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	-	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	

ที่มา : ¹รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน เพชรบูรณ์ และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567
- ไม่ได้กำหนดค่า/ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์



รูปที่ 5.2.4-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ
ท่าอากาศยานพิษณุโลก

5.2.5 การจัดการน้ำใช้

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ตามที่ได้มีการเสนอแนะไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

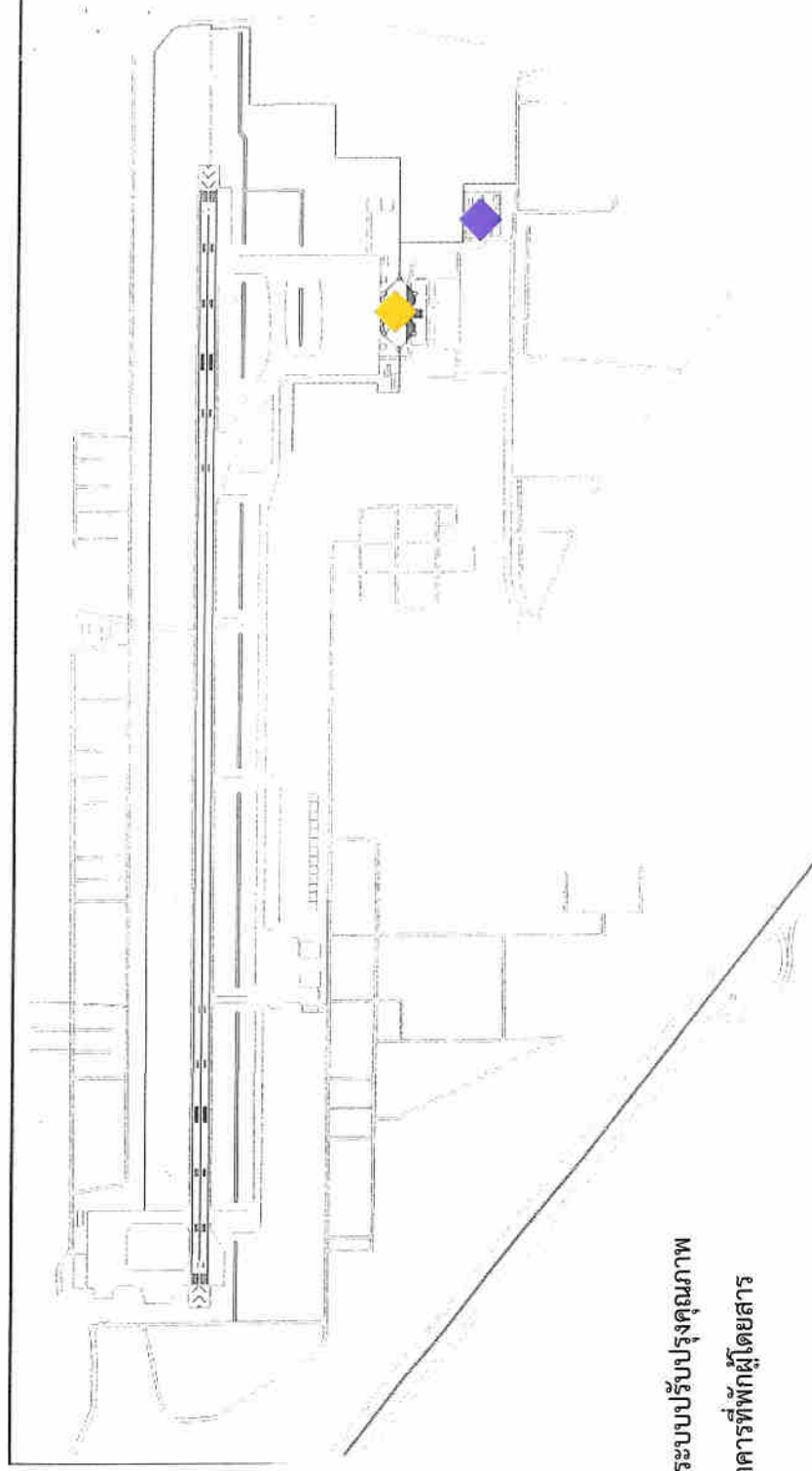
- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานที่ติดตามตรวจสอบ :** เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานพิษณุโลก แต่จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีการนำน้ำบาดาลมาใช้เป็นแหล่งน้ำอุปโภคภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักพนักงาน ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ปี พ.ศ.2566) จึงได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ รวม 2 สถานี ได้แก่ คุณภาพน้ำใช้ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้จึงได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ รวม 2 สถานี ได้แก่ คุณภาพน้ำใช้ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร (รูปที่ 5.2.5-1)

2.2) **วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีวิเคราะห์ :** ดำเนินการเก็บตัวอย่าง เก็บรักษาสภาพและวิเคราะห์ตัวอย่าง ตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 24th Edition, 2023) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. ความขุ่น (Turbidity)	เก็บไว้ในที่มืด, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Nephelometric
3. ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	EDTA Titrimetric
4. ของแข็งละลายทั้งหมด (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at 108°C
5. เหล็ก (Iron)	เติมกรดไนตริกจน $\text{pH} < 2$	Nitric Acid-Hydrochloric Acid Digestion, Inductively Coupled Plasma
6. แมงกานีส (Manganese)	เติมกรดไนตริกจน $\text{pH} < 2$	Nitric Acid-Hydrochloric Acid Digestion, Inductively Coupled Plasma
7. ซัลเฟต (Sulfate)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Turbidimetric
8. คลอไรด์ (Chloride)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Argentometric
9. ไนเตรต (Nitrate)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Cadmium Reduction
10. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique
11. อีโคไล (<i>E. coli</i>)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique



- ◆ ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพ
 - ◆ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร

ผู้พิมพ์และจัดทำเอกสาร: ศาสตราจารย์ ดร. นันทเดช ปัทมา

[illegible]

รูปที่ 5.2.5-1 ตำแหน่งที่ตั้งตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ทำอากาศยานพิษณุโลก

2.3) **ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ โดยได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทั้งครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2568 (ภาพที่ 5.2.5-1)



น้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำ



น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานพิษณุโลก

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (พ.ศ.2550)

2.4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านการจัดการน้ำใช้จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำใช้ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้หลังผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำของท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำใช้ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) เนื่องจากมีค่าความขุ่นเท่ากับ 8.02 เอ็นทียู ซึ่งตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) กำหนดค่าความขุ่นไว้ไม่เกิน 4 เอ็นทียู

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้และคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) เนื่องจากการตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria ซึ่งตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) กำหนดว่าต้องตรวจไม่พบเชื้อ Total Coliform Bacteria

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้และคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) เนื่องจากการตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria ตรวจพบเชื้อ *Escherichia coli* (E. coli) ซึ่งตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) กำหนดว่าต้องตรวจไม่พบ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (E. coli)

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-1 สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ แสดงไว้ในภาคผนวก ข)

น้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 33.2 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.8 ความขุ่นเท่ากับ 1.64 เอ็นทียู ความกระด้างทั้งหมดเท่ากับ 23.0 มก./ล. ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 61 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 3.02 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 1.04 มก./ล. เหล็ก มีค่าเท่ากับ 0.0670 มก./ล. และ แมงกานีส มีค่าเท่ากับ 0.0831 มก./ล. โดยตรวจไม่พบเชื้อ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (E. coli)

น้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 33.0 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.9 ความขุ่นมีค่าเท่ากับ 1.08 เอ็นทียู ความกระด้างทั้งหมดเท่ากับ 22.9 มก./ล. ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด เท่ากับ 78 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 3.16 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. และไนเตรทมีค่าเท่ากับ 0.762 มก./ล.

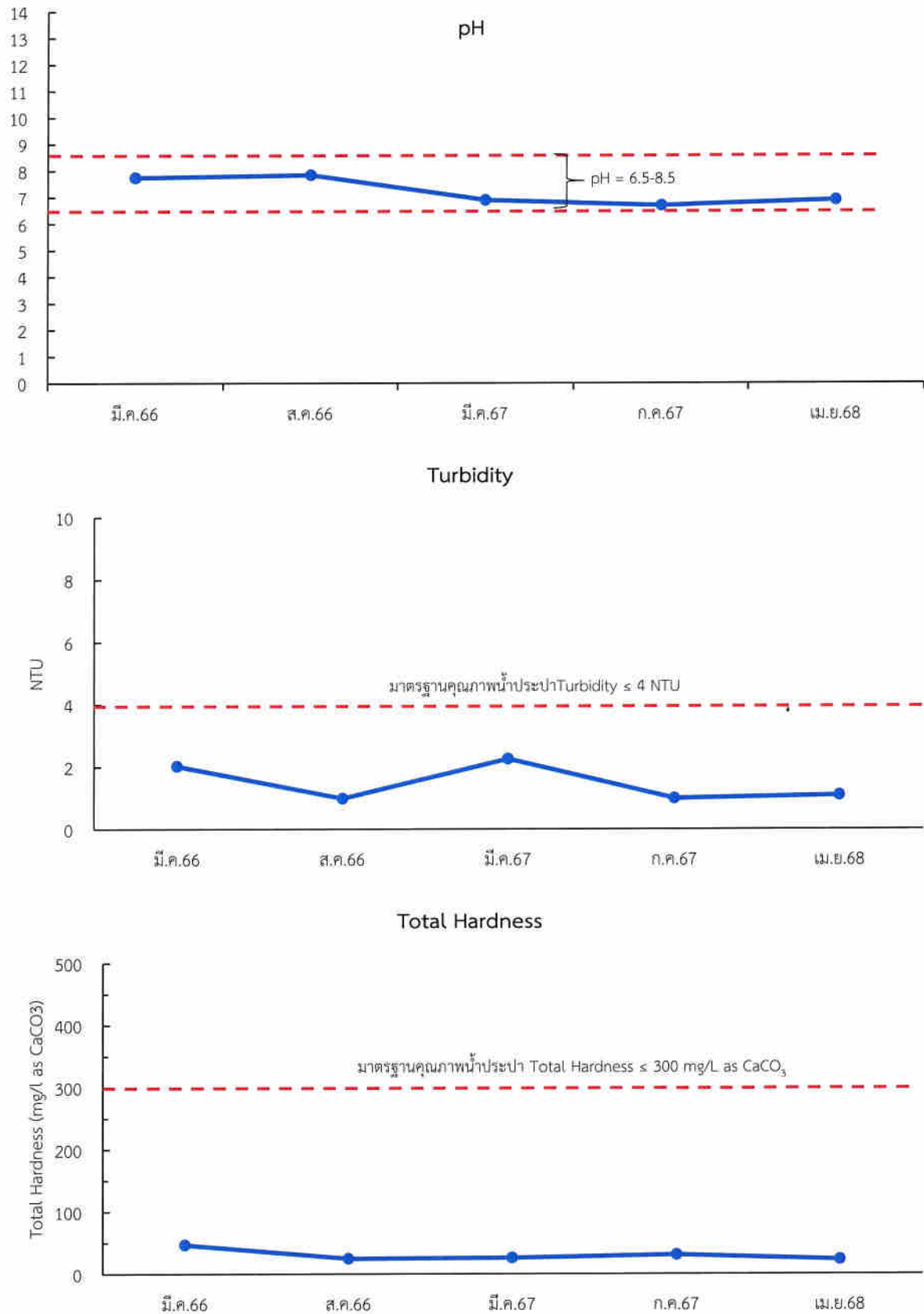
เหล็ก มีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. และ แมงกานีส มีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. ตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (E coli) ซึ่งคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่า Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (E coli) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) เนื่องจากมีการตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (E coli) ซึ่งตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) กำหนดว่าต้องตรวจไม่พบ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (E. coli)

ตารางที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานพิษณุโลก				
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	26 เมษายน พ.ศ.2568	
			ก่อนผ่าน การปรับปรุงคุณภาพ	ภายในอาคารที่พัก ผู้โดยสาร
อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	-	33.2	33.0
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	6.5-8.5	6.8	6.9
ความขุ่น	เอ็นทียู	≤4	1.64	1.08
ความกระด้างทั้งหมด	มก./ล.	≤300	23.0	22.9
ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	≤600	61	78
คลอไรด์	มก./ล.	≤250	3.02	3.16
ซัลเฟต	มก./ล.	≤250	<1	<1
ไนเตรท	มก./ล.	≤50	1.04	0.762
เหล็ก	มก./ล.	≤0.3	0.0670	<0.0050
แมงกานีส	มก./ล.	≤0.1	0.0831	<0.0050
Total Coliform Bacteria	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ตรวจไม่พบ	* ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ
<i>Escherichia coli</i> (E coli)	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ

หมายเหตุ : *มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011)

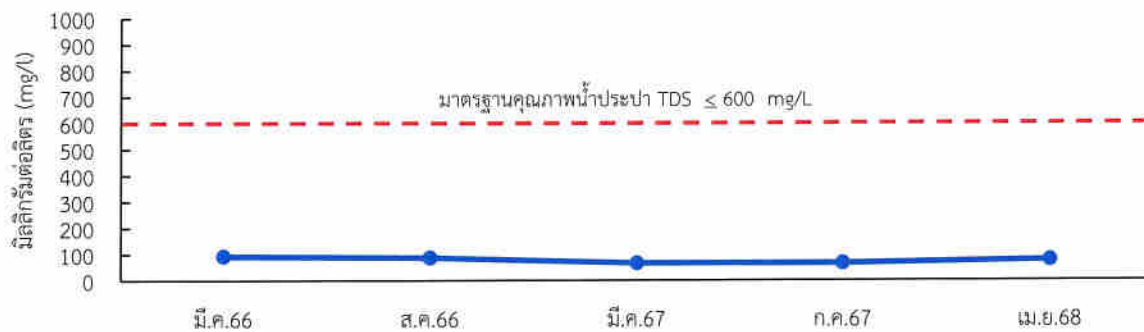
4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่า คุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก มีค่าความขุ่นลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เดือนมีนาคม พ.ศ.2567) แต่มีค่าปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เดือนมีนาคม พ.ศ.2567) อย่างไรก็ตาม คุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร ยังคงมีค่า Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (E. coli) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปา ส่วนภูมิภาค ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011 โดยมีรายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 5.2.5-2 และรูปที่ 5.2.5-2

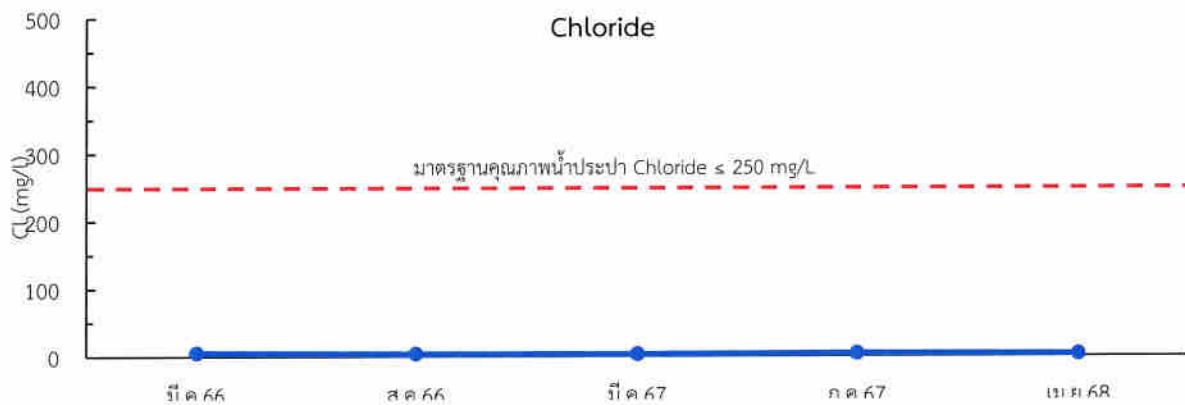


รูปที่ 5.2.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้หลังผ่านการปรับปรุง
ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก

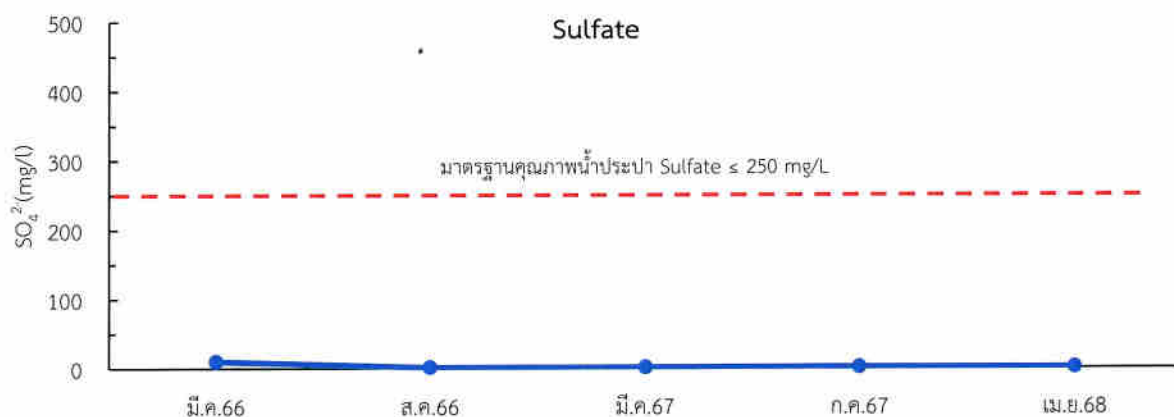
Total Dissolved Solids



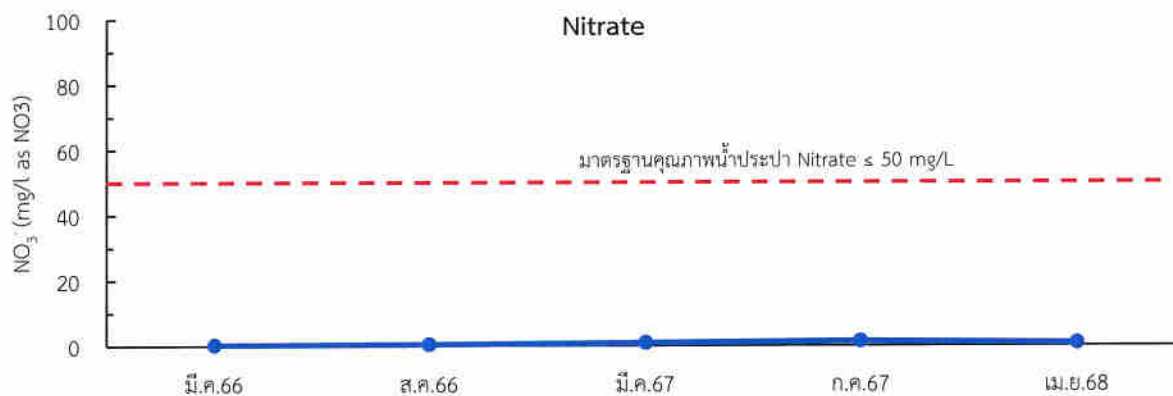
Chloride



Sulfate



Nitrate



รูปที่ 5.2.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้หลังผ่านการปรับปรุง
ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)

5) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร ตรวจพบเชื้อ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (E coli) ซึ่งไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011 ที่กำหนดว่าจะต้องตรวจไม่พบเชื้อ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (E coli) จึงมีข้อเสนอแนะต่อการแก้ไขดังนี้

- (1) ตรวจสอบการทำงานของระบบจ่ายน้ำและระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ
- (2) ทำความสะอาดถังเก็บสำรองน้ำใช้
- (3) ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานและผู้ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก ไม่ให้มีการนำน้ำบาดาลมาใช้ในการอุปโภค

(4) ประสานงานขอรับน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค เพื่อขอนำน้ำประปาเข้ามาใช้ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลกเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบันปริมาณน้ำใช้จากน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ดังนั้น ท่าอากาศยานพิษณุโลกจึงยังมีความจำเป็นต้องใช้น้ำบาดาลเป็นแหล่งน้ำใช้หลักภายในท่าอากาศยานฯ

5.2.6 ทรัพยากรสัตว์ป่า

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสถานภาพของทรัพยากรสัตว์ป่า ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน โดยเฉพาะกลุ่มนก ซึ่งอาจมีผลต่อความปลอดภัยในการบินของอากาศยาน โดยเน้นการตรวจสอบชนิดของสัตว์ป่า/จำนวน/ความชุกชุม แหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ป่า การแพร่กระจายของสัตว์ป่า

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่อาศัยหรือเข้ามาใช้ประโยชน์บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ท่าอากาศยาน รวมทั้งประเมินค่าความชุกชุมสัมพัทธ์ และตรวจสอบสถานภาพของสัตว์ป่าที่รวบรวมข้อมูลได้

1.2) เพื่อศึกษาลักษณะนิเวศของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบัน ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.3) เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ

1.4) เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบของโครงการต่อแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร และการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.5) เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่ามาใช้ในการปรับปรุงมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะมีต่อสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.1) การตรวจสอบจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าจากเอกสารและรายงานการศึกษาที่ดำเนินการมาแล้วบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ซึ่งความหลากหลายของสัตว์ป่าที่ได้จากวิธีการนี้ ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการสำรวจภาคสนามบริเวณใกล้เคียง หรือใช้เป็นข้อมูลเสริม โดยพิจารณาจากความทันสมัยของข้อมูลและระยะห่างจากพื้นที่ศึกษาเป็นหลัก

2.2) ค้นหาโดยตรง เป็นการสำรวจภาคสนามด้วยการเดินสำรวจเวลากลางวันและเวลากลางคืนให้ครอบคลุมสภาพนิเวศทุกลักษณะในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน เพื่อค้นหาตัวสัตว์ป่าหรือร่องรอยและหลักฐานที่ใช้ระบุชนิดสัตว์ป่าได้ เช่น รอยตีน กองมูล ชาก ขน คราบ รูและโพรง ร่องรอยการทำรังหรือการทำเครื่องหมาย เป็นต้น และจากการฟังเสียงร้อง โดยกำหนดเส้นทางเดินสำรวจสัตว์ป่าให้ผ่านพื้นที่มีสภาพนิเวศทุกลักษณะที่มีอยู่ในพื้นที่ ซึ่งการค้นหาใช้วิธีการกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

2.2.1) กลุ่มสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) : ใช้เทคนิคการสำรวจดังนี้ การนับตามแนวสำรวจ (Transect survey) การใช้ตาข่ายดัก (Mist netting) และการใช้กับดัก (Live trapping)

2.2.2) กลุ่มนก (Birds) : ใช้เทคนิคการสำรวจดังนี้ การนับตามแนวสำรวจ (Transect survey) การนับตามจุดสำรวจ (Point count) และการใช้ตาข่ายดักนก (Mist netting)

2.2.3) กลุ่มสัตว์เลื้อยคลานและสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Reptiles and Amphibians) : ใช้เทคนิคการสำรวจดังนี้ การนับตามแนวสำรวจ (Transect survey) การวางแปลงสำรวจ (Leaf litter plot) การใช้หลุมดัก (Pit fall trap) และการสำรวจเฉพาะจุด (Spot count)

2.3) สำรวจโดยอ้อม (indirect inquiry) : เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าระหว่างการสำรวจภาคสนามด้วยการสอบถามราษฎรผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่าและเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิดซุกซมน้อย หรือซุกซ่อนตัว หรือออกหากินเวลากลางคืน หรือเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา เป็นบางช่วงเวลาของปี ซึ่งทำให้การสำรวจโดยตรงที่มีช่วงเวลาสั้นไม่พบเห็นสัตว์ป่าชนิดดังกล่าว ความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าจากวิธีการนี้ใช้เป็นข้อมูลเสริมชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการค้นหาโดยตรง และเพื่อประเมินสภาพปัญหาของสัตว์ป่า ในสภาพปัจจุบัน โดยเฉพาะข้อมูลการล่าสัตว์และชนิดสัตว์ป่าที่นำมาบริโภคหรือใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันของราษฎรท้องถิ่น ในด้านอนุรักษ์สัตว์ป่า และในด้านการขัดแย้งระหว่างราษฎรท้องถิ่นกับสัตว์ป่า

2.4) การศึกษาสภาพนิเวศของพื้นที่ : ดำเนินการขณะสำรวจสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาทุกแห่งของโครงการฯ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในด้านเป็นแหล่งอาศัยของสัตว์ป่า และเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่าและลักษณะการเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของสัตว์ป่า โดยจำแนกสัตว์ป่าเป็น

2.4.1) ประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง

2.4.2) ประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ

2.4.3) ประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

2.4.4) ประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก

โดยสำรวจแหล่งอาศัย แหล่งอาหารรวมทั้งพรรณพืชอาหารสัตว์และแร่ธาตุ (โป่ง) แหล่งน้ำทั้งอย่างชั่วคราวและถาวร ที่หลบภัย เส้นทางเดินเพื่อโยกย้ายพื้นที่หากินตามฤดูกาลของสัตว์ป่า และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของสัตว์ป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ โดยให้ความสำคัญกับสัตว์ป่าชนิดที่มีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าสงวนและชนิดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม

2.5) การจำแนกชนิดสัตว์ป่า : จำแนกชนิดและตรวจสอบความถูกต้องของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ตลอดจนการจัดหมวดหมู่ตามหลักอนุกรมวิธาน โดยใช้เอกสารจำแนกชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น ดังนี้

2.5.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : ใช้ ธีัญญา (2546), วีรยุทธ์ (2552) และ Taylor (1962), สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) และ Taylor (1962)

2.5.2) สัตว์เลื้อยคลาน : ใช้ วีรยุทธ์ (2552), สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560), Cox (1991), Cox *et al.* (1998), Das (2010, 2012), และ Taylor (1963, 1965)

2.5.3) นก : ใช้ จารุจินต์ และคณะ (2561), ไชยยันต์ และคณะ (2551), ประสิทธิ์ (2551), และ Robson (2002)

2.5.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : ใช้ จอห์น (2546), Francis (2001, 2008), และ Lekagul and McNeely (1977)

2.6) ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่า : ที่สำรวจพบจัดทำเป็นบัญชีรายชื่อสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มเรียงลำดับตามหลักอนุกรมวิธาน คือ อันดับ (Order) วงศ์ (Family) และชนิด (Species) พร้อมข้อมูลการพบสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการฯ รวมทั้งข้อมูลระดับความชุกชุมสัมพันธ์และข้อมูลสถานภาพของสัตว์ป่าแต่ละชนิด

2.7) ความชุกชุมสัมพันธ์ของสัตว์ป่า : ระบุเป็น 3 ระดับ โดยเปรียบเทียบจากความถี่ของการพบสัตว์ป่ากับจำนวนเส้นทาง/จำนวนครั้งใช้สำรวจสัตว์ป่า และคำนวณเป็นค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพันธ์ตามแนวทางของ Pettingill (1970)

$$\text{ร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์} = \frac{\text{จำนวนครั้งที่พบสัตว์ป่า} \times 100}{\text{จำนวนครั้งที่สำรวจ}}$$

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพันธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

2.7.1) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจบ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 67-100

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 34-66

2.7.3) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจน้อยครั้ง และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 1-33 หรือชนิดได้ข้อมูลจากการสอบถาม

2.8) สถานภาพของสัตว์ป่า : แต่ละชนิดได้ตรวจสอบสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย และสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ ดังนี้

2.8.1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตรวจสอบจากพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครอง พ.ศ.2562 ซึ่งกำหนดสัตว์ป่าของประเทศไทยให้เป็น

(1) สัตว์ป่าสงวน (reserved animal) ได้แก่ ชนิดหายากและใกล้สูญพันธุ์ หรือสูญพันธุ์ไปแล้ว ซึ่งมี 19 ชนิด และมีรายชื่อแนบท้ายพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 (ราชกิจจานุเบกษา, 2562) และพระราชกฤษฎีกากำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าสงวน พ.ศ.2567 (ราชกิจจานุเบกษา, 2567)

(2) สัตว์ป่าคุ้มครอง (protected animal) ได้แก่ ชนิดที่คุ้มครองไว้ไม่ให้ประชากรลดลง และเพื่อมิให้บางชนิดต้องสูญพันธุ์ ซึ่งมี 1,302 ชนิด และมีรายชื่อในกฎกระทรวงกำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง พ.ศ.2567 (ราชกิจจานุเบกษา, 2567)

2.8.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตรวจสอบจาก สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามเฉพาะในประเทศไทย และตรวจสอบจาก IUCN (2025-1) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามในระดับโลกและเป็นมาตรฐานที่ยอมรับโดยนานาชาติรวมทั้งประเทศไทย การพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และของ IUCN (2025-1) ได้กำหนดสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ให้เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม (threatened animal) ในแนวทางเดียวกันและจำแนกเป็น 3 ระดับตามความรุนแรงของการถูกคุกคามจากมากไปน้อยคือ

(1) สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง (critically endangered animal-CR) ได้แก่ ชนิดประสบกับความเสี่ยงสูงมากต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ

(2) สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ (endangered animal-EN) ได้แก่ ชนิดประสบกับความเสี่ยงสูงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ

(3) สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (vulnerable animal-VU) ได้แก่ ชนิดประสบกับความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ และให้เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (near threatened animal-NT) ได้แก่ ชนิดมีความเสี่ยงน้อยคือ มีคุณสมบัติใกล้เคียงสัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

2.9) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : บริเวณท่าอากาศยานพิษณุโลก และแหล่งน้ำโดยรอบท่าอากาศยาน

2.10) ดัชนีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการศึกษาชนิดและความชุกชุมของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

2.11) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 10-11 พฤษภาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง

2.12) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา :

2.12.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบันและบริเวณใกล้เคียง ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณท่าอากาศยานและใกล้เคียง

2.12.2) ประเมินผลกระทบจากทรัพยากรสัตว์ป่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัตว์ประเภทนก ที่มีต่อกิจกรรมการบิน และกิจกรรมอื่นๆ ของท่าอากาศยาน

2.12.3) สรุปผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.12.4) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.12.5) อาจจะมีการปรับเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบสภาพทรัพยากรสัตว์ป่าที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

2.12.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจจำนวนชนิดของสัตว์ป่าในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก พบความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการ จำนวน 61 ชนิด
จำแนกเป็น สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด นกจำนวน 50 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูก
ด้วยนม จำนวน 2 ชนิด โดยพบว่า สัตว์กลุ่มที่มีความชุกชุมมากมีทั้งสิ้น 15 ชนิด โดยทั้งหมด เป็นกลุ่มนก เช่น นกเขาขาว
นกปรอดหัวโขน นกอีแพรดแถบออกดำ และนกอีเสือหัวดำ เป็นต้น

ในด้านสถานภาพของสัตว์ป่า พบว่า มีสัตว์ป่าจำนวน 43 ชนิด ถูกกำหนดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง
โดยพบว่า ส่วนใหญ่ เป็นกลุ่มนก ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 40 ชนิด เช่น นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นตาล และนกกะजิบธรรมดา

สำหรับสภาพนิเวศของพื้นที่ที่จะพัฒนาโครงการในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม พบว่า มีลักษณะเป็นที่รกร้างของพื้นที่เปิดโล่ง โดยมี แคม หญ้าคา หญ้าแพรก และหญ้าชันอากาศ ขึ้นกระจาย
อยู่ทั่วไป มีกลุ่มต้นไม้กระเจาเป็นหย่อมๆ และมีบ่อน้ำ คูน้ำ และที่ลุ่มน้ำขังกระจายทั่วไป ทำให้พบนกแพร่กระจายอยู่ทั่วไป
ส่วนบริเวณท่าอากาศยานพิษณุโลก ลานจอดเครื่องบินของกองบิน 46 และบ้านพักเจ้าหน้าที่กองบิน 46 พบสัตว์ป่าประเภท
ที่สามารถปรับตัวอาศัยอยู่บริเวณบ้านเรือนและอาคาร

ผลการคาดการณ์ผลกระทบต่อสัตว์ป่า พบว่า สัตว์ป่าที่พบในพื้นที่ศึกษาเป็นสัตว์ป่าที่มีการ
แพร่กระจายอย่างกว้างขวางทั่วประเทศ และมีความคุ้นเคยต่อเสียงเครื่องยนต์ และการขึ้น-ลงของอากาศยาน โดยพบว่า นก
เป็นกลุ่มสัตว์ป่าที่มีโอกาสต่อการเกิดอุบัติเหตุทางการบินของอากาศยานได้มากกว่าสัตว์ป่ากลุ่มอื่น โดยชนิดสัตว์ที่มี
แนวโน้มว่าก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางการบิน มีทั้งสิ้น 8 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน เหยี่ยวขาว นกกระแตแต้แว๊ด
นกแอ่นตาล นกนางแอ่นบ้าน นกแซงแซวหางปลา นกเด้าดินทุ่ง และนกแอ่นพง เนื่องจากนกทั้ง 8 ชนิด นั้น มีนิสัยบิน
วนเวียนอยู่ในอากาศเป็นพื้นที่กว้าง และในระดับความสูงที่แปรเปลี่ยนได้ตลอดเวลา

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ
มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท
เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ในเดือนพฤษภาคม
และกันยายน พ.ศ.2565 พบว่า

จากการสำรวจในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 67 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์
เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 10 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด และนก จำนวน
44 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยนกที่พบภายในท่าอากาศยาน
พิษณุโลก และมีความสำคัญด้านสัตว์ป่าที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินใน
ระดับสูง จำนวน 2 ชนิด คือ นกกระสาแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับ
ปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และเหยี่ยวขาว และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่
ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกแขวก นกยางกรอกพันธุ์จีน นกเขาไฟ และนกพิราบป่า

ส่วนการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ช่วงเดือน
กันยายน พ.ศ.2565 มีจำนวนทั้งสิ้น 60 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 7 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน
จำนวน 9 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 37 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การ
บิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยนกที่พบภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตราย
ต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 2 ชนิด คือ นกกระสาแดง และนกแอ่น

ทุ่งใหญ่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 4 ชนิด คือ เป็ดแดง นกยางควาย เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวปีกแดง และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกตะขาบทู

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ในเดือนเมษายน และกันยายน พ.ศ.2566 พบว่า

จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 48 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 5 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และนก จำนวน 34 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยนกที่พบภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกกระสาแดง และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ อีกา และนกนางแอ่นบ้าน ส่วนชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ไม่พบจากการศึกษาในครั้งนี้

ส่วนการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ช่วงเดือนกันยายน พ.ศ.2566 มีจำนวนทั้งสิ้น 43 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 2 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 27 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยนกที่พบภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกกระสาแดง และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และนกเขาใหญ่ ส่วนชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ไม่พบจากการศึกษาในครั้งนี้

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ในเดือนเมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า

จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 48 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด และนก จำนวน 36 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยนกที่พบภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกนางแอ่นบ้าน และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกยางโทนน้อย และนกกระแตแต้แว๊ด

ส่วนการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 มีจำนวนทั้งสิ้น 61 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และนก จำนวน 45 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยนกที่พบภายในท่าอากาศยานพิษณุโลก และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกกระสาแดง และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด และนกแอ่นทุ่งใหญ่

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ที่ได้ทำการสำรวจระหว่างวันที่ 10-11 พฤษภาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

3.3.1) สภาพพื้นที่ทั่วไป

สภาพภูมิประเทศของท่าอากาศยานพิษณุโลก มีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่มต่ำ ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองพิษณุโลก จึงมีแหล่งอาศัยและหากินของนก รวมทั้งสัตว์ค่อนข้างมาก ประกอบกับท่าอากาศยานพิษณุโลกมีขนาดพื้นที่กว้างขวาง จึงมีพื้นที่ที่ถูกปล่อยทิ้งร้างอยู่บ้าง โดยเฉพาะทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของแนวทางวิ่ง และพื้นที่โดยรอบที่เป็นทุ่งนามีน้ำขังหรือพื้นที่ชุ่มน้ำ (wetland) โดยลักษณะโดยรอบของท่าอากาศยานพิษณุโลก มีรายละเอียดดังนี้

ด้านทิศเหนือ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนหนาแน่นของเมืองพิษณุโลก

ด้านทิศใต้ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนเบาบาง สลับกับพื้นที่เกษตรกรรมในพื้นที่ลุ่ม ที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นาข้าว

ด้านทิศตะวันออก พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนของเมืองพิษณุโลก และห่างออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว

ด้านทิศตะวันตก พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประเภททำนาเป็นหลัก โดยพื้นที่ชุมชนอยู่ข้างแนวทางรถไฟ และทางหลวงหมายเลข 1064

3.3.2) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานพิษณุโลก

การใช้ประโยชน์โดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลกโดยเฉพาะทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าวเป็นหลัก และนอกจากนี้พืชพรรณที่ปกคลุมพื้นที่ท่าอากาศยานทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ โดยเฉพาะบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานทั้งซ้ายและด้านขวา รวมทั้งตามแนวทางวิ่งด้านทิศตะวันตกถัดจากลานจอดรถ ส่วนใหญ่เป็นป่ากระถินยักษ์ สลับกับพื้นที่ที่เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำมีหย่อมของพรรณไม้ยืนต้น พรรณไม้พุ่มหนาแน่นบริเวณทางด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน รวมทั้งตามแนวทางวิ่งในเขตพื้นที่เดินอากาศ และบริเวณใกล้เคียงบ้านพักของบริษัท วิทยุการบิน จำกัด

จากการสำรวจในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก มีพรรณไม้ทั้งที่ปลูกตามอาคารต่างๆ ลานจอดรถยนต์ และยังมีพรรณไม้ดั้งเดิมเติบโตอยู่ภายในเขตท่าอากาศยานด้วย โดยมีชนิดพรรณไม้ต่างๆ เช่น คุณท้าวหางนกยูงฝรั่ง ยูคาลิปตัส แคนนา พญาสัตบรรณ หูกะจิง ปาล์มชนิดต่างๆ และมะขามเทศ เป็นต้น

3.3.3) ความหลากหลายของนกและสัตว์

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีจำนวนทั้งสิ้น 51 ชนิด สามารถจำแนกเป็น สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) จำนวน 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptiles) จำนวน 7 ชนิด นก (Aves) จำนวน 33 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) จำนวน 5 ชนิด รายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-1 ถึง ตารางที่ 5.2.6-4 และภาพที่ 5.2.6-1)

ตารางที่ 5.2.6-1				
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานพิษณุโลก จากการสำรวจระหว่าง 10-11 พฤษภาคม พ.ศ.2568				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Anura				
Family Bufonidae				
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	++	-	-	-
Family Microhylidae				
อึ่งขำดำ (<i>Microhyla heymonsi</i>)	++	-	-	-
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhtesuri</i>)	+	-	-	-
Family Dicroglossidae				
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	+	-	-	-
เขียดน่านท้องที่ราบ (<i>Occidozyga martensii</i>)	+	-	-	-
Family Rhacophoridae				
ปาดเหนือ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	++	-	-	-
6	0,3,3	0	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.2.6-2				
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานพิษณุโลก จากการสำรวจระหว่างวันที่ 10-11 พฤษภาคม พ.ศ.2568				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Squamata				
Family Agamidae				
กิ้งก่าหัวสีฟ้า (<i>Calotes goetzi</i>)	+	-	-	-
กิ้งก่าหัวแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	+	-	-	-
Family Gekkonidae				
จิ้งจกบ้านทางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	++	-	-	-
จิ้งจกบ้านทางแบน (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	++	-	-	-
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	+	-	-	-
Family Scincidae				
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	+	-	-	-
Family Colubridae				
งูทางมะพร้าวลายขีด (<i>Coelognathus radiatus</i>)	+	ค	-	-
7	0,2,5	1	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.2.6-3 รายชื่อนกที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานพิษณุโลก จากการสำรวจระหว่าง 10-11 พฤษภาคม พ.ศ.2568				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Anseriformes				
Family Anatidae				
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	+	ค	-	-
Order Caprimulgiformes				
Family Hemiprocnidae				
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</i>)	+	ค	-	-
Order Cuculiformes				
Family Cuculidae				
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	+	ค	-	-
Order Columbiformes				
Family Columbidae				
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	+	-	-	-
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	++	ค	-	-
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	+	-	-	-
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	+	-	-	-
Order Gruiformes				
Family Rallidae				
นกกวัก (<i>Amaurornis phoenicurus</i>)	+	ค	-	-
Order Charadriiformes				
Family Charadriidae				
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	++	ค	-	-
Family Glareolidae				
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	+	ค	-	-
Order Suliformes				
Family Phalacrocoracidae				
นกกาน้ำปากยาว (<i>Phalacrocorax fuscicollis</i>)	+	ค	NT	-
Order Pelecaniformes				
Family Threskiornithidae				
นกช้อนหอยดำเหลือบ (<i>Plegadis falcinellus</i>)	+	ค	-	-
Family Ardeidae				
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	+	ค	-	-
นกกระสาแดง (<i>Ardea purpurea</i>)	+	ค	VU	-
นกยางโตน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	+	ค	-	-
นกยางเปี้ย (<i>Egretta garzetta</i>)	+	ค	-	-
Order Coraciiformes				
Family Coraciidae				
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	+	ค	-	-
Order Piciformes				
Family Megalaimidae				
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	+	ค	-	-

ตารางที่ 5.2.6-3				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานพิษณุโลก จากการสำรวจระหว่าง 10-11 พฤษภาคม พ.ศ.2568 (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Passeriformes				
Family Dicruridae				
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicurus macrocerus</i>)	+	ค	-	-
Family Rhipiduridae				
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	+	ค	-	-
Family Pycnonotidae				
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus conradi</i>)	++	ค	-	-
Family Hirundinidae				
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	++	ค	-	-
Family Cisticolidae				
นกกระจิบบัวสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	+	ค	-	-
นกกระจิบบรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	+	ค	-	-
Family Sturnidae				
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	+	ค	-	-
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	++	ค	-	-
นกเอี้ยงด่าง (<i>Gracupica contra</i>)	+	ค	-	-
Family Muscicapidae				
นกกาขี้นบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	+	ค	-	-
Family Dicaeidae				
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	+	ค	-	-
Family Nectariniidae				
นกกิ้งก่าเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	+	ค	-	-
Family Passeridae				
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	+	-	-	-
Family Ploceidae				
นกกระจาบทองแดง (<i>Ploceus philippinus</i>)	+	ค	-	-
Family Estrildidae				
นกกระติ๊ดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	+	ค	-	-
33	1,4,28	29	2	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย
- = ไม่พบในการศึกษาครั้งนี้

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.2.6-4				
รายชื่อสัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานพิษณุโลก จากการสำรวจระหว่าง 9-10 พฤษภาคม พ.ศ.2568				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Scandentia				
Family Tupaiidae				
กระแตเหินือ (<i>Tupaia belangeri</i>)	++	-	LC	LC
Order Rodentia				
Family Muridae				
หนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumii</i>)	+	-	LC	LC
Family Scuridae				
กระจ๊ว (<i>Menetes berdmorei</i>)	+	-	LC	LC
กระรอกหลากสี (<i>Collosciurus finlaysonii</i>)	++	-	LC	LC
Order Carnivora				
Family Herpestidae				
พังพอนเล็ก (<i>Herpestes javanicus</i>)	+	ค	LC	LC
5	0,2,3	1	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

-* = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ



นกกระจาบธรรมดา



นกกระจาบธรรมดา



นกกระแตแต้แว๊ด



นกกวัก



นกกระจอกบ้าน



นกกระสาแดง



นกกระสาปากยาว



นกกาเหว่า

ระหว่างวันที่ 10-11 พฤษภาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก



นกเขาไฟ



นกช้อนหอยดำเหลือบ



นกตะขาบทุ่ง



นกนางแอ่นบ้าน



นกยางควาย



นกยางโตน้อย



นกยางเปี้ย



นกเอี้ยงดำ

ระหว่างวันที่ 10-11 พฤษภาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)



นกเอี้ยงสาริกา



นกแอ่นทุ่งใหญ่



เบ็ดแดง



งูทางมะพร้าว



จิ้งจกบ้านหางแบน

ระหว่างวันที่ 10-11 พฤษภาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)

3.3.4) ความสุขุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ทั้งหมด 51 ชนิด สามารถประเมินเป็นระดับความสุขุมสัมพัทธ์ ได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-5)

ระดับสุขุมสัมพัทธ์มาก : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมาก หรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้ง ซึ่งส่วนมากเป็นชนิดที่มีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้าง หรือกินอาหารได้หลากหลายประเภท จึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมาก หรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดี จึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก จากการสำรวจพบสัตว์ที่มีความสุขุมสัมพัทธ์มาก ได้แก่ นก จำนวน 1 ชนิด คือ นกเขาไฟ

ระดับสุขุมสัมพัทธ์ปานกลาง : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐาน หรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้ง แต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดที่มีระดับสุขุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดี หรือปรับตัวอาศัยในที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้าง หรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย รายละเอียดดังนี้

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด คือ คางคกบ้าน อึ่งอ่างดำ และปาดเหนือ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด คือ จิ้งจกบ้านทางเหนือ และจิ้งจกบ้านทางบน

นก จำนวน 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกปรอดสวน นกนางแอ่นบ้าน และนกเอี้ยง

สาริกา

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 2 ชนิด คือ กระแตเหนือ และกระรอกหลากสี

ระดับสุขุมสัมพัทธ์น้อย : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย หรือเป็นชนิดที่ไม่พบจากการสำรวจ แต่เป็นข้อมูลจากการสอบถาม มีรายละเอียดดังนี้

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด คือ อึ่งน้ำเต้า กบหนอง และเขียดน้ำนองที่ราบ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 5 ชนิด คือ กิ้งก่าหัวสีฟ้า กิ้งก่าหัวแดง ตุ๊กแกบ้าน จิ้งเหลนบ้าน

งูทางมะพร้าวลายขีด

นก จำนวน 28 ชนิด คือ เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกกาเหว่า นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกวัก นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกาบ้านปากยาว นกช่อนหอยดำเหลือบ นกยางควาย นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย นกยาวเปี้ยว นกตะขาบทุ่ง นกตีทอง นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบอดดำ นกกระजิบหญ้าสีเขียว นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงต่าง นกกาขงเขนบ้าน นกสีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกกระจอกบ้าน นกกระจาธรรมดา และนกระดิดขี้หมู

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด คือ หนูท้องขาว กระจอน และพังพอนเล็ก

ตารางที่ 5.2.6-5				
จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มที่สำรวจพบในท่าอากาศยานพิษณุโลก				
ชั้นสัตว์ป่า	พฤษภาคม พ.ศ.2568			
	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม		
		ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	6	-	3	3
สัตว์เลื้อยคลาน	7	-	2	5
นก	33	1	4	28
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	-	2	3
รวม	51	1	11	39

3.3.5) สถานภาพของสัตว์ป่า

การอนุรักษ์สัตว์ป่าจำเป็นต้องกำหนดสถานภาพของสัตว์ป่า เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการคุ้มครองชนิดที่มีประชากรน้อยและชนิดที่มีการแพร่กระจายเป็นขอบเขตจำกัด ไม่ให้หมดหรือสูญหายไปจากพื้นที่และ/หรือไม่ให้สูญพันธุ์ไปจากโลก ในทางกลับกันต้องควบคุมชนิดที่มีประชากรมาก ให้มีปริมาณในระดับที่ไม่ทำให้สมดุลของระบบนิเวศในพื้นที่สูญเสียไป ซึ่งประเทศไทยได้กำหนดสถานภาพสัตว์ป่าเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยจำแนกเป็น สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 ที่กำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าสงวน และสัตว์ป่าคุ้มครอง และ สถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ ซึ่งพิจารณาตามภาวะของการถูกคุกคาม และทำให้ประชากรตลอดจนขอบเขตการแพร่กระจายของสัตว์ป่าลดลง โดยสถานภาพแต่ละประเภทของสัตว์ป่า ที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย : จากการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าจำนวน 51 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 31 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-6)

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ งูทางมะพร้าวลายขีด

นก จำนวน 29 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกกาเหว่า นกเขาไฟ นกกวัก นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกาน้ำปากยาว นกช้อนหอยดำเหลือบ นกยางควาย นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย นกยางเปีย นกตะขาบทุ่ง นกตีทอง นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกปรอดสวน นกนางแอ่นบ้าน นกกระजิบหญ้า สิบเรียว นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงต่าง นกกางเขนบ้าน นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจาบธรรมดา นกกระต๊อเขียว

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ พังพอนเล็ก

ตารางที่ 5.2.6-6 จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานพิษณุโลก จำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562				
ชั้นสัตว์ป่า	พฤษภาคม พ.ศ.2568			
	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิด		
		สัตว์ป่าสงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	6	-	-	6
สัตว์เลื้อยคลาน	7	-	1	6
นก	33	-	29	4
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	-	1	4
รวม	51	0	31	20

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการตรวจสอบสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และ IUCN (2025-1) พบว่า สัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568 จำนวน 51 ชนิด ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-1) แต่พบสัตว์ป่าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT) จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกกาน้ำปากยาว และพบสัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์จำนวน 1 ชนิด คือ นกกระสาแดง (ตารางที่ 5.2.6-7)

ตารางที่ 5.2.6-7 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานพิษณุโลกจำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์									
ชั้นสัตว์ป่า	พฤษภาคม พ.ศ.2568								
	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์สม. ¹				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN ²			
		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	6	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์เลื้อยคลาน	7	-	-	-	-	-	-	-	-
นก	33	-	-	1	1	-	-	-	-
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	51	-	-	1	1	-	-	-	-

หมายเหตุ : ¹ = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

² = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

3.3.6) ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานพิษณุโลก

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆ ในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กินอาหารหลัก จำแนกออกเป็น 3 ประเภท (ตารางที่ 5.2.6-8) ดังนี้

นกที่กินพืช พบจำนวน 6 ชนิด คือ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกสีชมพูสวน และนกกินปลือกเหลือง นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก

นกที่กินสัตว์ พบจำนวน 16 ชนิด คือ นกแอ่นตาล นกกระแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกาน้ำปากยาว นกข่อนหอยดำเหลือบ นกยางควาย นกกระสาแดง นกยางโตน้อย นกยางเปีย นกตะขาบทุ่ง นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกนางแอ่นบ้าน นกกระजิบญ้าสีเรียบ นกกระจิบธรรมดา และนกกาขี้นบ้าน โดยมีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำ และอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืช ที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร

นกที่กินพืช และสัตว์ พบจำนวน 11 ชนิด คือ เป็ดแดง นกกาเหว่า นกกวก นกตีทอง นกปรอดสวน นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงต่าง นกกระจอกบ้าน นกกระจาบธรรมดา และนกกระดัดขี้หมู

ตารางที่ 5.2.6-8 ความสัมพันธ์ของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานพิษณุโลกกับแหล่งอาหาร			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)			✓
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</i>)		✓	
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)			✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓		
นกกวก (<i>Amaurornis phoenicurus</i>)			✓
นกกระแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)		✓	
นกกาน้ำปากยาว (<i>Phalacrocorax fuscicollis</i>)		✓	
นกข่อนหอยดำเหลือบ (<i>Plegadis falcinellus</i>)		✓	
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)		✓	
นกกระสาแดง (<i>Ardea purpurea</i>)		✓	
นกยางโตน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)		✓	
นกยางเปีย (<i>Egretta garzetta</i>)		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)		✓	
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)			✓
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)		✓	
นกอีแพรดแถบออกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)		✓	
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus conradi</i>)			✓
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)		✓	
นกกระจิบญ้าสีเรียบ (<i>Prinia inomata</i>)		✓	
นกกระจิบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)		✓	

ตารางที่ 5.2.6-8 ความสัมพันธ์ของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานพิษณุโลกกับแหล่งอาหาร (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)			✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)			✓
นกเอี้ยงด่าง (<i>Gracupica contra</i>)			✓
นกกาขานบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)		✓	
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓		
นกกินปลือกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	✓		
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)			✓
นกกระจาบบรรณดา (<i>Ploceus philippinus</i>)			✓
นกกระติ๊ดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)			✓
33	6	16	11

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568

3.3.7) สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จำนวนนกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 33 ชนิด สามารถจำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน (ตารางที่ 5.2.6-9) ประกอบด้วย

นกประจำถิ่น (Resident) เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น 29 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกกาเหว่า นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกิ้งกนกกระแตแต้แว๊ด นกกาบ้านปากยาว นกข่อนหอยดำเหลือง นกยางควาย นกยางเปีย นกตะขาบทุ่ง นกตีทอง นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกปรอดสวน นกกระจุบหญ้าสีเขียว นกกระจุบบรรณดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงด่าง นกกาขานบ้าน นกสีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกกระจอกบ้าน นกกระจาบบรรณดา และ นกกระติ๊ดขี้หมู

นกอพยพในช่วงฤดูหนาว เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว มีจำนวน 3 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย และนกนางแอ่นบ้าน

นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ จากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้

นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังไข่ นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ ในประเทศไทย บางช่วงบางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้ง หรือหนาว มีจำนวน 1 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glaucopis maldivarum*)

ตารางที่ 5.2.6-9 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานพิษณุโลก	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	R
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</i>)	R
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	R
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	R
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	R
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	R
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	R
นกแก้ว (<i>Amaurornis phoenicurus</i>)	R
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	R
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	MB
นกกาน้ำปากยาว (<i>Phalacrocorax fuscicollis</i>)	R
นกช้อนหอยดำเหลือง (<i>Plegadis falcinellus</i>)	R
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	R
นกกระสาแดง (<i>Ardea purpurea</i>)	M
นกยางโตน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	M
นกยางเปี่ย (<i>Egretta garzetta</i>)	R
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	R
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	R
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	R
นกอีแพรดแถบออกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	R
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus conradi</i>)	R
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	M
นกกระजิบหน้าสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	R
นกกระจิบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	R
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	R
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	R
นกเอี้ยงด่าง (<i>Gracupica contra</i>)	R
นกกาเหว่าบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	R
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	R
นกกิ้งก่าเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	R
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	R
นกกระจาบธรรมดา (<i>Ploceus philippinus</i>)	R
นกกระดี่ขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	R
33	29,3,1

R = นกประจำถิ่น

M = นกอพยพ

MB = นกอพยพเข้ามาทำรังวางไข่

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568

3.3.8) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

จากการสำรวจภาคสนามในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568 ซึ่งได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า มีชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานพิษณุโลก มีจำนวน 1 ชนิด มีรายละเอียด ดังนี้

โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความขรุขระของนก กรณีที่นกมีความขรุขระมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความขรุขระปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลอยข้ามน้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 5.2.6-10

ตารางที่ 5.2.6-10			
โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	✗	✗
1	1	0	0

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568

โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก แบ่งออกเป็น 7 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.)
- ขนาดใหญ่มาก (>91 ซม.)

โดยนกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมาก หรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย จากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลางและระดับต่ำ ดัง ตารางที่ 5.2.6-11

ตารางที่ 5.2.6-11			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน			
ชนิด	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	✗	✗
1	1	0	0

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนกดังตารางที่ 5.2.6-10 และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชนนก ดังตารางที่ 5.2.6-11 สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานพิษณุโลก ดังตารางที่ 5.2.6-12 มีรายละเอียดดังนี้ (สำหรับตำแหน่งสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน แสดงดังรูปที่ 5.2.6-1)

ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินสูง จากการประเมิน ไม่พบนกในกลุ่มนี้

ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จากการประเมิน ไม่พบนกในกลุ่มนี้

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จากการประเมิน พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 1 ชนิด คือ

นกนางแอ่นบ้าน เป็นนกที่มีขนาดเล็ก หากินด้วยการบินโฉบจับแมลงกลางอากาศ ดังนั้นจึงมีการบินหากินอยู่ตลอดเวลาทั้งวัน ทั้งยังมีจำประชากรในเขตพื้นที่การบินปานกลาง และมีพฤติกรรมรวมกันเป็นฝูงเพื่อหากินในเขตพื้นที่การบิน

ตารางที่ 5.2.6-12			
ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานพิษณุโลก			
Potential of Strike	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
Potential of Damage			
ต่ำ	นกนางแอ่นบ้าน	-	-
ปานกลาง	-	-	-
สูง	-	-	-

3.3.9) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างเดือนมกราคม ถึงมิถุนายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานพิษณุโลก ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลจากรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) ไม่พบเหตุการณ์อากาศยานชนนก (Bird Strike) เกิดขึ้น

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (พฤษภาคม พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีรายละเอียดแยกตามชั้นสัตว์ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-13)

ตารางที่ 5.6-13 เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก								
ประเภท	EIA	พ.ศ.65 ¹	ก.ย.65 ¹	เม.ย.66 ²	ก.ย.66 ²	เม.ย.67 ³	ส.ค.67 ³	พ.ค.68
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	3	8	7	6	7	3	6	6
สัตว์เลื้อยคลาน	6	10	9	5	7	6	6	7
นก	50	42	37	34	27	36	45	33
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	2	5	7	3	2	3	4	5
รวม	61	65	60	48	43	48	61	51

ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565, มกราคม พ.ศ.2566

² รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566, มกราคม พ.ศ.2567

³ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

4.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก แสดงดังตารางที่ 5.2.6-14

4.1.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ อึ่งน้ำเต้า อึ่งข้างดำ กบหนอง เขียดน้ำนองที่ราบ และปาดเหนือ

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ เขียดหนอง และเขียดหญ้า

4.1.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม และ กันยายน พ.ศ.2565 เมษายน และ กันยายน พ.ศ.2566 เมษายน และ สิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน อึ่งน้ำเต้า อึ่งข้างดำ กบหนอง เขียดน้ำนองที่ราบ และปาดเหนือ

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ อึ่งอ่างบ้าน อึ่งหลังจูด และเขียดจนะ

ตารางที่ 5.2.6-14								
เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ก.ย.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ส.ค.67	พ.ค.68
Order Anura								
Family Bufonidae								
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Microhylidae								
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuni</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
อึ่งข้างดำ (<i>Microhyla heymonsii</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
อึ่งหลังจุด (<i>Micryletta inomata</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×
Family Dicroglossidae								
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
เขียดจระนา (<i>Occidozyga lima</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
เขียดน่านองที่ราบ (<i>Occidozyga martensii</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
Family Rhacophoridae								
ปาดเหนือ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
Family Ranidae								
เขียดหนอง (<i>Rana limnocharis</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
เขียดหญ้า (<i>Rana macrodactyla</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
รวม	3	8	7	6	7	3	6	6

4.2) สัตว์เลี้ยงลูก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลี้ยงลูก แสดงดังตารางที่ 5.2.6-15

4.2.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางหนาม และกิ้งก่าหัวแดง

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางแบนเล็ก ตุ๊กแกบ้าน กิ้งก่าหัวสีฟ้า จิ้งเหลนบ้าน และงูทางมะพร้าวลายขีด

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวน้ำเงิน จิ้งเหลนหางยาว งูเขียวลายดอกหมาก และงูสาม่านพระอินทร์

4.2.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม และ กันยายน พ.ศ.2565 เมษายน และ กันยายน พ.ศ.2566 เมษายน และ สิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางหนาม จิ้งจกหางแบนเล็ก ตุ๊กแกบ้าน กิ้งก่าหัวแดง กิ้งก่าหัวสีฟ้า และจิ้งเหลนบ้าน

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ งูทางมะพร้าวลายขีด

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกดินลายจุด จิ้งเหลนหางยาว งูสิงบ้าน งูลายสอสวน งูสิงหางลาย งูเหลือม และ เขียด

ตารางที่ 5.2.6-15								
เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ก.ย.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ส.ค.67	พ.ค.68
Oder Anura								
Family Gekkonidae								
จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
จิ้งจกดินลายจุด (<i>Dixonius siamensis</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
จิ้งจกหางแบนเล็ก (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	×	✓	✓	×	×	✓	×	✓
Family Agamidae								
กิ้งก่าหัวแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
กิ้งก่าหัวน้ำเงิน (<i>Calotes mystaceus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
กิ้งก่าหัวสีฟ้า (<i>Calotes goetzi</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	✓
Family Scincidae								
จิ้งเหลนหางยาว (<i>Mabuya longicaudata</i>)	✓	✓	✓	✓	×	×	×	×
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓
Family Colubridae								
งูเขียวลายดอกหมาก (<i>Chrysopelea ornata</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูลายม่านพระอินทร์ (<i>Dendrelaphis pictus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูสิงบ้าน (<i>Ptyas korros</i>)	×	✓	×	×	×	×	✓	×
งูลายสอสน (<i>Xenochrophis flavipunctatus</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×
งูสิงหางลาย (<i>Ptyas mucosa</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
งูทางมะพร้าวลายขีด (<i>Coelognathus radiatus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Pythonidae								
งูเหลือม (<i>Python reticulatus</i>)	×	✓	✓	×	✓	×	×	×
Family Varanidae								
เหี้ย (<i>Varanus salvator</i>)	×	×	✓	×	✓	✓	✓	×
รวม	5	10	9	5	7	6	6	7

4.3) นก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดนก แสดงดังตารางที่ 5.2.6-16

4.3.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 19 ชนิด ได้แก่ นกยางเปีย นกกก นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นตาล นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกาเหว่า นกปรอดสวน นกแขวงแสลงหางปลา นกกระจุยหงษ์สีเรียบ นกกระจุยธรรมดา นกนางแอ่นบ้าน นกอีแพรดแถบออกดำ นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน นกสีชมพูสวน นกกระจาบธรรมดา นกกระจอกบ้าน และนกกะติ๊ดขี้หมู

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 13 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกกระสาแดง นกยางควาย นกยางโตน้อย นกช้อนหอยดำเหลือบ นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกตะขาบทุ่ง นกกาบ้านปากยาว นกตีทอง นกเอี้ยงต่าง และ นกกินปลีออกเหลือง

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาครั้งปัจจุบัน : จำนวน 31 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางไฟธรรมดา เขียวขาว นกคุ่มอกลาย นกอีลุ้ม นกเด้าดิน นกอีวาบ ตี๊ดแต่น นกกระปูดเล็ก นกกระปูดใหญ่ นกกระแต่นอกขาว นกนางแอ่นบ้าน นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดหน้าขาว นกปรอดหัวโขน นกแขวงแสลงสีเทา อีกา นกกินแมลงตาเหลือบ นกกระจุยหงษ์ท้องเหลือง นกกระจุยสีคล้ำ นกยอขาวหางแพนลาย นกพงใหญ่พันธุ์ญี่ปุ่น นกพงตี๊ดแต่นท้ายทอยสีเทา นกยอหงษ์สีดำ นกจับแมลงสีน้ำตาล นกเด้าดินทุ่ง นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหัวดำ นกกิ่งไคร้คอดำ นกแอ่นพง นกกินปลีแก้มสีทับทิม และ นกกระจอกตาล

4.3.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม และ

กันยายน พ.ศ.2565 เมษายน และ กันยายน พ.ศ.2566 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 31 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกยางเปีย นกกระสาแดง นกยางควาย นกยางโทนน้อย นกกวก นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกแอ่นตาล นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกฟิราบบ่า นกเขาไฟ นกกาเหว่า นกตะขาบทุ่ง นกกาแม่น้ำปากยาว นกตีทอง นกปรอดสวน นกแซงแซวหางปลา นกกระजิบหญ้าสีเขียว นกกระจิบธรรมดา นกนางนวลบ้าน นกอีแพรดแถบออกดำ นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงต่าง นกกินปลีอกเหลือง นกสีชมพูสวน นกกระจาบธรรมดา นกกระจอกบ้าน และ นกกระต๊อขี้หมู

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกช้อนหอยดำเหลือบ

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 37 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกแขวก นกกาแม่น้ำเล็ก เหยี่ยวขาว เหยี่ยวปีกแดง เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกอีแจว นกปากซ่อมดง นกอีวาบตักแตน นกบั้งรอกใหญ่ นกกระปูดเล็ก นกกระปูดใหญ่ นกกระเต็นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกจาบคาหัวเขียว นกนางแอ่นบ้าน นกปรอดหัวสีเขม่า นกปรอดหน้าขาว นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ อีกา นกกระจิบหญ้าท้องเหลือง นกยอตัวขาวหางแพลาย นกพญานกยูงพันธุ์ญี่ปุ่น นกกระจิบคอดำ นกกระจิบหญ้าอกเทา นกยอหัวสีดำ นกเด้าดินทุ่งเล็ก นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกจาบผ่นปีกแดง นกอีเสือสีน้ำตาล นกกิ่งไคร้คอดำ นกแอ่นพง นกกระจาบทอง นกกระจอกตาล และ นกกระจอกใหญ่

ตารางที่ 5.2.6-16 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ศ.65	ก.ย.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ส.ค.67	พ.ศ.68
Order Anseriformes								
Family Anatidae								
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	×	✓	✓	×	✓	×	✓	✓
Order Pelecaniformes								
Family Ardeidae								
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	✓	✓	✓	×	✓	✓	×	×
นกยางเปีย (<i>Egretta garzetta</i>)	✓	✓	×	×	✓	✓	×	✓
นกยางไฟธรรมดา (<i>Ixobrychus cinnamomeus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกแขวก (<i>Nycticorax nycticorax</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
นกกระสาแดง (<i>Ardea purpurea</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	×	×	×	×	✓	✓	✓	✓
Order Suliformes								
Family Phalacrocoracidae								
นกกาน้ำเล็ก (<i>Microcarbo niger</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×
Family Threskiornithidae								
นกช้อนหอยดำเหลือบ (<i>Plegadis falcinellus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓
Order Accipitriformes								
Family Accipitridae								
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	×
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)	×	×	✓	×	×	×	×	×
เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ (<i>Aviceda leucophotes</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
เหยี่ยวทุ่งแถบเหนือ (<i>Circus cyaneus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×

ตารางที่ 5.2.6-16 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ก.ย.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ส.ค.67	พ.ค.68
Order Gruiformes								
Family Turnicidae								
นกคุ่มอกกลาย (<i>Turnix suscitator</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Rallidae								
นกกวัก (<i>Amaurornis phoenicurus</i>)	✓	×	×	×	✓	✓	✓	✓
นกอีลุ้ม (<i>Gallicrex cinerea</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
Order Charadriiformes								
Family Charadriidae								
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)	×	×	✓	×	×	×	✓	×
นกเต้าตื้น (<i>Actitis hypoleucos</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Jacanidae	□							
นกอีแจว (<i>Hydrophasianus chirurgus</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×
Family Scolopacidae	□							
นกปากซ่อมตง (<i>Scolopax rusticola</i>)	×	×	✓	×	×	×	×	×
Family Glareolidae								
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	×	✓	✓	✓	×	×	✓	✓
Order Caprimulgiformes								
Family Apodidae								
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</i>)	✓	✓	×	×	×	×	✓	✓
Order Columbiformes								
Family Columbidae								
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Order Cuculiformes								
Family Cuculidae								
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	✓	✓	×	×	×	×	✓	✓
นกอีว้างตักแตน (<i>Cacomantis merulinus</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×
นกกระปูดเล็ก (<i>Centropus bengalensis</i>)	✓	×	×	×	×	×	✓	×
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus chinensis</i>)	✓	✓	×	✓	×	✓	✓	×
Order Coraciiformes								
Family Alcedinidae								
นกกระเดียนอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	✓	×	✓	✓	×	✓	✓	×
Family Coraciidae								
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	×	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
Family Meropidae								
นกจับคาลึก (<i>Merops orientalis</i>)	×	✓	×	✓	×	✓	✓	×
นกจับคาลูกทิง (<i>Merops philippinus</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×

ตารางที่ 5.2.6-16								
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ก.ย.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ส.ค.67	พ.ค.68
Order Suliformes								
Family Phalacrocoracidae								
นกกระสาปากยาว (<i>Phalacrocorax fuscicollis</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	✓
Order Piciformes								
Family Megalaimidae								
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	×	✓	×	✓	×	✓	×	✓
Order Passeriformes								
Family Hirundinidae								
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	×
Family Pycnonotidae								
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus blanfordi</i>)	✓	✓	✓	×	×	✓	✓	✓
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×
นกปรอดหน้าขาว (<i>Pycnonotus goiavier</i>)	✓	×	×	×	×	×	✓	×
นกปรอดหัวโขน (<i>Pycnonotus jocosus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Dicuridae								
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicurus macrocerus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกแซงแซวสีเทา (<i>Dicurus leucophaeus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกแซงแซวหางป๋วยใหญ่ (<i>Dicurus paradiseus</i>)	×	✓	×	×	✓	×	×	×
Family Corvidae								
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓	×	✓	✓	×	✓	✓	×
Family Timalidae								
นกกินแมลงตาเหลือง (<i>Chrysomma sinense</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Cisticolidae								
นกกระเจี๊ยบหัวสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	✓	✓	✓	×	✓	×	✓	✓
นกกระเจี๊ยบหัวท้องเหลือง (<i>Prinia flaviventris</i>)	✓	✓	×	×	×	×	✓	×
นกกระเจี๊ยบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	✓
นกกระเจี๊ยบสีคล้ำ (<i>Phylloscopus fuscatus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกยอดข้าวหางแบนลาย (<i>Cisticola juncidis</i>)	✓	×	✓	×	×	×	✓	×
นกพงใหญ่พันธุ์ญี่ปุ่น (<i>Acrocephalus arundinaceus</i>)	✓	×	×	✓	×	×	×	×
นกพงตึกแต่นท้ายทอยสีเทา (<i>Locustella Certhiola</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกกระเจี๊ยบคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×
นกกระเจี๊ยบออกเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×
Family Muscipidae								
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	✓	✓	×	✓	×	✓	✓	✓
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	✓	×	✓	✓	×	✓	×	×
Family Muscipidae								
นกจับแมลงสีน้ำตาล (<i>Muscicapa dauurica</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Rhipiduridae								
นกอีแรดแถบออกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Motacillidae								
นกเด้าดินทุ่ง (<i>Anthus novaeseelandiae</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	×

ตารางที่ 5.2.6-16 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ศ.65	ก.ย.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ส.ค.67	พ.ค.68
Family Aegithinidae นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
Family Alaudidae นกจาบผนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
Family Laniidae นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	✓	×	✓	✓	×	✓	✓	×
นกอีเสือหัวดำ (<i>Lanius schach</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Sturnidae นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres javanicus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Sturnus nigricollis</i>)	✓	✓	×	✓	×	×	✓	×
นกเอี้ยงค่าง (<i>Gracupica contra</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Artamidae นกแอ่นพวง (<i>Artamus fuscus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
Family Nectariniidae นกกินปลีแก้มสีทับทิม (<i>Anthreptes singalensis</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกกินปลีอกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	×	✓	✓	×	×	✓	×	✓
Family Dicaeidae นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	✓
Family Ploceidae นกกระจาบธรรมดา (<i>Ploceus philippinus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจาบทอง (<i>Ploceus hypoxanthus</i>)	×	×	×	×	×	✓	✓	×
Family Passeridae นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	✓	✓	✓	✓	×	×	×	×
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
Family Estrildidae นกกระตีดัดขี้หนู (<i>Lonchura punctulata</i>)	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
รวม	49	44	37	34	27	37	45	33

4.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม แสดงดังตารางที่

5.2.6-17

4.4.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ หนู
ท้องขาว

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กระแต
เหนือ กระรอกหลากสี กระจ๊วน และพังพอนเล็ก

4.4.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม และ กันยายน พ.ศ.2565 เมษายน และ กันยายน พ.ศ.2566 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่
กระแตเหนือ หนูท้องขาว กระรอกหลากสี และ พังพอนเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่

กระจ๊วน

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน :

จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวปีกถุงต่อมคาง หนูหริ่งบ้าน หนูพุกใหญ่ หนูท่อ และกระรอกทองแดง

ตารางที่ 5.2.6-17 เปรียบเทียบสัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานพิษณุโลก								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ศ.65	ก.ย.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ส.ค.67	พ.ศ.68
Order Scandentia								
Family Tupaiidae								
กระแตเหินือ (<i>Tupaia belangeri</i>)	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Order Chiroptera								
Family Emballonuridae								
ค้างคาวปีกถุงต่อมคาง (<i>Taphozous longimanus</i>)	×	×	✓	×	×	×	×	×
Order Rodentia								
Family Muridae								
หนูท้องขาว (<i>Rattus rattus</i>)	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
หนูหริ่งบ้าน (<i>Mus musculus</i>)	×	×	✓	×	×	×	×	×
หนูพุกใหญ่ (<i>Bandicota indica</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×
หนูท่อ (<i>Rattus norvegicus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×
Family Sciuridae								
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysoni</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
กระรอกทองแดง (<i>Callosciurus erythraeus</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×
กระจ๊วน (<i>Menetes berdmorei</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓
Order Carnivora								
Family Herpestidae								
พังพอนเล็ก (<i>Herpestes javanicus</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	✓
รวม	2	5	7	3	2	3	4	5

สัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน : ผลการสำรวจสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ในการศึกษาปัจจุบัน (พฤษภาคม พ.ศ.2568) พบว่า มีจำนวนชนิดลดลงจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยพบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือนกนางแอ่นบ้าน (รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน แสดงดังตารางที่ 5.2.6-18)

ตารางที่ 5.2.6-18 เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานพิษณุโลก									
แนวโน้มที่จะเป็น อันตรายต่อการบิน	EIA	พ.ค.65 ¹	ก.ย.65 ¹	เม.ย.66 ²	ก.ย.66 ²	เม.ย.67 ³	ส.ค.67 ³	พ.ค.68	
ระดับต่ำ	นายกฤษฎาภรณ์พันธุ์เงิน เหี้ยมขาว นกกระแตแต้แว๊ด	นกแขวก นายกฤษฎาภรณ์พันธุ์เงิน นกพิราบป่า นกเขาไฟ	นกตะขาบทุ่ง	อีเกา นกนางแอ่นบ้าน	นกกระแตแต้แว๊ด นกเขาใหญ่	นกกระแตแต้แว๊ด นกยางโง้นน้อย	นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกนางแอ่นบ้าน	
ระดับปานกลาง	นกแอ่นตาล นกนางแอ่นบ้าน นกแขวงเขาวงกตปลา	เปิดแดง เหี้ยมขาว เหี้ยมปีกแดง	เปิดแดง เหี้ยมขาว เหี้ยมปีกแดง นกยางควาย	นกกระสาแดง		นกนางแอ่นบ้าน	นกกระสาแดง	-	
ระดับสูง	นกแอ่นทุ่ง	นกกระสาแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกกระสาแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่	-	-	-	-	-	
รวม	8	8	7	3	3	3	3	1	

ที่มา : 1 รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก บ้านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน
พ.ย. 2567 และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565, มกราคม พ.ศ.2566
2 รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก บ้านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน
พ.ย. 2567 และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566, มกราคม พ.ศ.2567
3 รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานพิษณุโลก โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก บ้านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน
พ.ย. 2567 และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

5) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 51 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และนก จำนวน 33 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยพบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ พบจำนวน 1 ชนิด คือนกนางแอ่นบ้าน แต่ไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง และระดับสูง ในการศึกษาครั้งนี้

ดังนั้น ท่าอากาศยานพิษณุโลกควรดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน สามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ดังนี้

5.1) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่บริเวณแหล่งน้ำ ซึ่งสามารถจำแนกย่อยออกได้เป็น

5.1.1) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่รอบแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ใกล้เคียง มักอาศัยอยู่ริมแหล่งน้ำหรือพื้นที่ชื้นแฉะที่มีน้ำขัง และมีพืชน้ำขึ้นอยู่ ทั้งหนาแน่นและไม่หนาแน่น ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพืชริมน้ำ และแหล่งน้ำที่ค่อนข้างตื้น

วิธีการควบคุม : ให้กำจัดพืชน้ำ และพืชริมน้ำออกให้โล่งเตียน หรือการขุดบ่อน้ำให้มีความลาดชันสูง ไม่มีริมตลิ่งที่เป็นน้ำตื้น (มีความลึกมากกว่า 1 เมตร)

5.2) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่บนดิน ซึ่งสามารถจำแนกย่อยออกได้เป็น

5.2.1) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่ง มักอาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่ง หรือพื้นที่เปิดโล่งสลับกอหญ้าที่กระจายเป็นหย่อมๆ ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่เปิดโล่งเพื่อใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรัง วางไข่ รวมทั้งสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มีพันธุ์ไม้หนาแน่น มักอาศัยอยู่ในพื้นที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่นเป็นบริเวณกว้าง หรืออาจใช้เป็นพื้นที่อาศัยเกาะนอน ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ ใช้เป็นพื้นที่อาหาร พื้นที่อาศัย และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรังหรือวางไข่

วิธีการควบคุม : ให้ลดพื้นที่เปิดโล่ง ด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียม และปล่อยให้หญ้ามามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และถ้ายังมีนกมาทำรังอยู่ต้องใช้วิธีการไล่เท่านั้น

5.2.7 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน สถานประกอบการ และนักท่องเที่ยว ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข เพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมของราษฎรท้องถิ่นที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมในภาคสนาม** โดยใช้แบบสอบถาม พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ และแบ่งกลุ่มเป้าหมายหลัก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะง่ายต่อการตอบและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยมีลักษณะคำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด เพื่อรวบรวมข้อมูล ซึ่งการจัดแบ่งคำถามสำหรับการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ได้แบ่งตามกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจรวม 3 กลุ่มเป้าหมาย คือ

กลุ่มครัวเรือน แบ่งแบบสอบถามออกเป็น 9 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในครัวเรือน และตำแหน่งทางสังคม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน ประกอบด้วย อาชีพหลัก/อาชีพรอง/อาชีพเสริม รายได้และรายจ่ายของครัวเรือน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ประกอบด้วย ข้อมูลสภาพการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน สถานพยาบาลที่เข้ารับการรักษา และความเพียงพอของสถานพยาบาล ทั้งจำนวนสถานพยาบาลและจำนวนบุคลากรทางการแพทย์

ส่วนที่ 4 ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน

ส่วนที่ 5 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

ส่วนที่ 6 ปัญหาด้านสังคมที่ได้รับในปัจจุบัน

ส่วนที่ 7 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 8 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 9 ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ แบ่งออกเป็น 6 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ข้อมูลปัจจุบันของชุมชน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 4 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 5 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในภาพรวม

ส่วนที่ 6 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม แบ่งออกเป็น 5 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจุบันของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 4 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในภาพรวม

ส่วนที่ 5 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

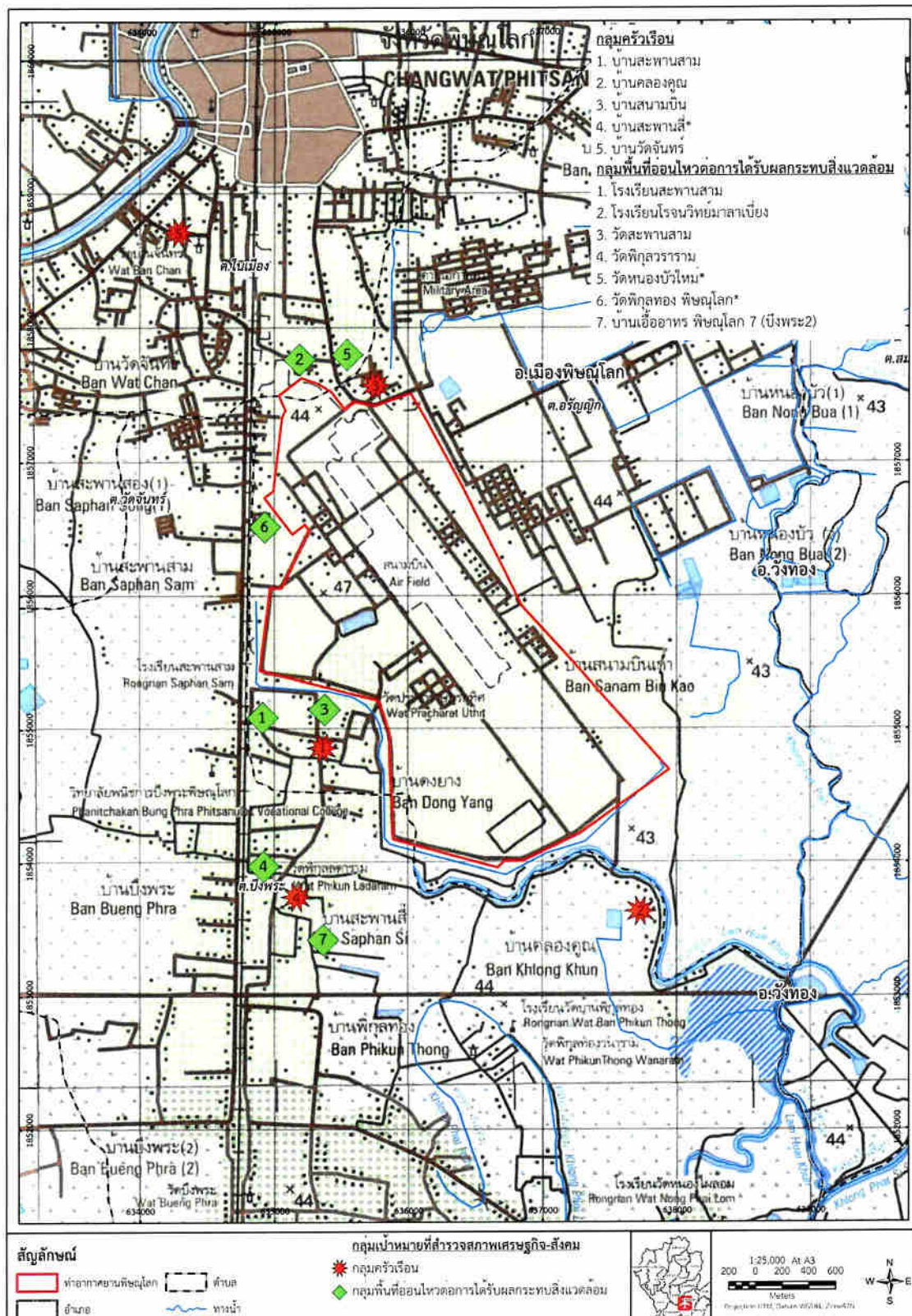
2.2) การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ : กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

2.2.1) **กลุ่มครัวเรือน** : กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ โดยเน้นเฉพาะกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานพิษณุโลก ในระยะ 1.0 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 5 หมู่บ้าน 2 ชุมชน ครอบคลุมพื้นที่ ตำบลในเมือง ตำบลบึงพระ ตำบลอรัญญิก และตำบลวัดจันทร์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.7-1 และรูปที่ 5.2.7-1

ตารางที่ 5.2.7-1			
กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานพิษณุโลก			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน
พิษณุโลก	เมืองพิษณุโลก	ในเมือง	ชุมชนวัดหนองบัว
			ชุมชนบึงพระจันทร์
		บึงพระ	หมู่ 8 บ้านสะพานสี่
			หมู่ 7 บ้านสะพานสาม
		อรัญญิก	หมู่ 1 บ้านคลองคูณ
			หมู่ 2 บ้านสนามบินเก่า
		วัดจันทร์	หมู่ 2 บ้านวัดจันทร์
1 จังหวัด	1 อำเภอ	4 ตำบล	5 หมู่บ้าน 2 ชุมชน

ที่มา: บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ.2568

โดยทำการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน หรือคู่สมรสที่สะดวกในการให้ข้อมูลเป็นหลัก โดยใช้แบบสอบถามครัวเรือน



รูปที่ 5.2.7-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น
ท่าอากาศยานพิษณุโลก

2.2.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ เป็นกลุ่มบุคคลที่มีบทบาทต่อการสื่อสารข้อมูลต่าง ๆ ชุมชน และเป็นบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับการพัฒนาชุมชนในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการปกครองในท้องถิ่น กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการสนับสนุน/ช่วยเหลือ/ประสานงานระหว่างชุมชนกับท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้เคียงและยังมีบทบาทในการชักนำหรือโน้มน้าวสมาชิกในชุมชน ในการกระทำการสิ่งหนึ่งสิ่งใด อันเป็นการสนับสนุนและ/หรือได้แยงกิจกรรมของท่าอากาศยานได้เช่นเดียวกัน โดยดำเนินการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชนกระจายตามเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 4 ตำบล โดยสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่าง รวม 14 ราย ดังนี้

(1) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 14 ราย ดังนี้

- (1.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลนครพิษณุโลก
- (1.2) ประธานชุมชนวัดหนองบัว
- (1.3) ประธานชุมชนบึงพระจันทร์
- (1.4) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบึงพระ
- (1.5) กำนันตำบลบึงพระ
- (1.6) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านสะพานสี่
- (1.7) นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองอรัญญิก
- (1.8) กำนันตำบลอรัญญิก
- (1.9) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านคลองคูณ
- (1.10) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 2 บ้านสนามบินเก่า
- (1.11) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 7 บ้านสะพานสาม
- (1.12) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลวัดจันทร์
- (1.13) กำนันตำบลวัดจันทร์
- (1.14) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 2 บ้านวัดจันทร์

(2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 8 ราย ดังนี้

- (2.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลท่าทอง
- (2.2) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลบ้านคลอง
- (2.3) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลหัวรอ
- (2.4) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโพธิ์
- (2.5) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลวัดพริก
- (2.6) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสมอแข
- (2.7) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ระกา
- (2.8) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลวังพิรุณ

2.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ที่อยู่ในระยะ 1.0 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 7 แห่ง แบ่งเป็น

- (1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนสะพานที่ 3 โรงเรียนโรจนวิทย์ มาลาเปียง และวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนันทชินราช
- (2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดสะพานสาม วัดหนองบัวใหม่ และวัด พิกุลวราราม
- (3) สถานพยาบาลในพื้นที่ จำนวน 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลอรัญญิก

2.3) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : มีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานพิษณุโลก จากการรวบรวมจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความเชื่อถือได้ของการเลือกตัวอย่างเท่ากับ ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ ในการคำนวณหาขนาดตัวอย่าง (Taro Yamane, Statistics : An Introductory Analysis: 1970 อ้างใน ดร.ยุทธ โกยวรรณ์) ดังสมการที่ (1) ได้ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \dots \dots \dots \text{สมการที่ (1)}$$

เมื่อ n = จำนวนตัวอย่าง หรือ ขนาดตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในที่นี้มีหน่วยเป็น ครัวเรือน

E = ค่าความคลาดเคลื่อนหรือความผิดพลาดที่ยอมให้เกิดได้ เท่ากับ 0.05

เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพโดยทั่วไป ยอมรับผลการวิจัยที่มี

ค่าความคลาดเคลื่อนได้ ตั้งแต่ 0.01, 0.05 จนถึง 0.10 (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)

2.4) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการในระหว่างเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2568

2.5) การประเมินผลการศึกษา : มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

2.5.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ และสังคม จากการทบทวนรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างขยายท่าอากาศยานพิษณุโลก อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก (รายงานฉบับสมบูรณ์, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2543) พบว่า ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งดำเนินการสำรวจในชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างขยายท่าอากาศยานพิษณุโลก จำนวน 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านมาลาเปียง ชุมชนบ้านสะพานสาม และชุมชนบ้านคลองคูณ พบว่าชุมชนในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เป็นประชากรในเขตเมือง โดยประกอบส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป รับราชการและเอกชน เป็นอาชีพหลัก สำหรับทัศนคติของชุมชนที่มีต่อการก่อสร้างขยายท่าอากาศยานพิษณุโลก พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 66.1 เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากเป็นการสร้างความเจริญให้กับชุมชน (ร้อยละ 80.5) เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม (ร้อยละ 7.3) การคมนาคมขนส่งสะดวก (ร้อยละ 4.9) และทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น (ร้อยละ 2.4) ตามลำดับ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2565 รวม 376 ตัวอย่าง พบว่า สำหรับความคิดเห็นต่อผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า ร้อยละ 38.0 ให้ความคิดเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยร้อยละ 36.2 ให้ความคิดเห็นว่ามีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น รองลงมา เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 27.7) มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชน มากขึ้น (ร้อยละ 19.6) และมีรายได้มากขึ้น (ร้อยละ 16.6) ตามลำดับ

ส่วนผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน พบว่า ร้อยละ 59.9 ระบุว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลงจากเดิม รองลงมาร้อยละ 39.0 และร้อยละ 1.1 ระบุว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินมีเสียงดังลดลง และเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงเพิ่มขึ้น ตามลำดับ สำหรับผลกระทบจากการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบิน พบว่า ร้อยละ 2.9 ระบุว่าความดังของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันรบกวนการใช้ชีวิต โดยได้รับการรบกวนขณะบินขึ้น ในระดับปานกลาง ส่วนการได้รับรบกวนขณะบินผ่านและบินลง พบว่า ทั้งหมดได้รับการรบกวนในระดับน้อย ส่วนผลกระทบจากการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน พบว่า ร้อยละ 14.9 ระบุว่ารบกวนการใช้ชีวิต (โดยร้อยละ 76.5 ได้รับการรบกวนขณะบินขึ้น และบินลงในระดับน้อย และร้อยละ 80.4 ได้รับการรบกวนขณะบินผ่านในระดับน้อย) ส่วนข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน พบว่า ร้อยละ 100.0 ระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า สำหรับความคิดเห็นต่อผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า ร้อยละ 98.9 ระบุว่าการทำงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยร้อยละ 100.0 ระบุว่าช่วยให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ส่วนผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน พบว่า ร้อยละ 58.0 ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงเพิ่มขึ้น และร้อยละ 42.0 ระบุว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง

สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน พบว่า ร้อยละ 37.0 ระบุว่าในขณะที่บินขึ้นได้รับการรบกวนในระดับน้อย ร้อยละ 48.9 ระบุว่าในขณะที่บินผ่านไม่ได้รับการรบกวน โดยร้อยละ 38.0 ระบุว่าในขณะที่บินลง ได้รับการรบกวนในระดับน้อย ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆในปัจจุบัน พบว่า ร้อยละ 37.8 ระบุว่าในขณะที่บินขึ้นได้รับการรบกวนในระดับมาก ร้อยละ 30.1 ระบุว่าในขณะที่บินผ่าน ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อยและในระดับมาก โดยร้อยละ 38.0 ระบุว่าในขณะที่บินลงได้รับการรบกวนในระดับมาก สำหรับข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน พบว่า ร้อยละ 98.9 ระบุว่า ไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานพิษณุโลก ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า ได้ทำการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในระหว่างเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ.2567 ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย รวม 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลก (2) กลุ่มผู้นำชุมชน และ (3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ สามารถสรุปผลการสำรวจแยกตามกลุ่มเป้าหมายได้ดังนี้

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานพิษณุโลก ทำการสำรวจ รวม 377 ตัวอย่าง ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 66.0) และระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 34.0) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และขณะบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

(2) กลุ่มผู้นำชุมชน ทำการสำรวจรวม 4 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 3 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงน้อยลง ส่วนอีก 1 ราย (หมู่ 7 บ้านสะพานสาม) ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างให้ความเห็นว่า เสียงรบกวนจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

(3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจ จำนวน 2 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ต่างระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ต่างให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม จะดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2568 และจะนำเสนอผลการศึกษาไว้ในรายงานฉบับกลาง (Interim Report)