



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร เพชร แม่ฮ่องสอน ลำปาง
แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ)
ประจำปีงบประมาณ 2568



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1
(FINAL REPORT I)
ท่าอากาศยานแม่สะเรียง



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)
งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ
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 กรมทำอาภาศยาน ได้ว่าจ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตาม
โครงการจ้างที่ปรึกษา ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทำอาภาศยานพิษณุโลก 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 กมลพันธ์)
กรรมการผู้จัดการ



หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง

วันที่ 21 เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง ตั้งอยู่ ตำบลแม่สะเรียง อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอนของกรมท่าอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

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

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ/ ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวลัดดาวรรณ สีสาย		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบตรวจสอบมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรน้ำ
นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวอุษณีย์ เลิศอภินิ		ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์

ขอแสดงความนับถือ

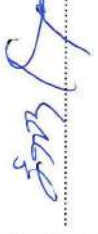





(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ









บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานแม่สะเรียง
ของกรมทำอากาศยาน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กลมพันธ์ - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ถิลาชัย - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - ศศ.บ. (เอื้ออนามัยและความปลอดภัย) - สค.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
4	ว่าที่ รต.ดร.วิษณุพงศ์ เกียรติช่วย - วท.บ. (สาขารณศาสตร์) - วท.ม. (สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - ศศ.บ. (เอื้ออนามัยและความปลอดภัย) - ปร.ด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน แขนงวิชาอนามัยสิ่งแวดล้อมและพิษวิทยา)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสี่ยง ความสิ้นสะท้อน และแบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมังกู๊ด เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	10	
5	ผศ.ดร.วุฒิ ทักษิณธรรม - วท.บ. (ชีววิทยา) - วท.ม. (สัตววิทยา) - ปร.ด. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรสัตว์ป่า	คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	

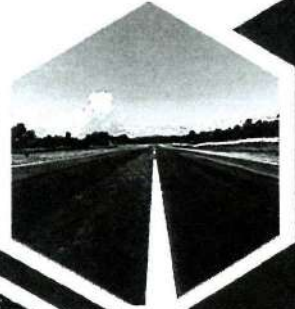
บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอาภาคารสายแม่สะเรียง
ของกรมทำอาภาคารสาย ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
6	รศ.ดร.รัตนวัฒน์ ไชยรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ประ.ด. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้	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	นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำ - นิเวศวิทยาทางน้ำ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
9	นางสาวนันทพงศ์ สอนโคกกลาง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - ด้านการระบายน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
10	นายธนรรณพ แป้นไผ่ - วท.บ. (เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม และทรัพยากร)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
11	นายไกรภพ มุ่งหมาย - วท.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
12	นางสาวกัญญาณัฐ กาญจนพันธุ์ - วท.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการภัยพิบัติ)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ และระดับเสียง	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
13	นางสาวอุษณีย์ เลิศอภิรติ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สุขภาพ) สาขาอนามัยสิ่งแวดล้อม	ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ - ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	



กรมทำอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

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



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1
(FINAL REPORT I)
ทำอากาศยานแม่สะเรียง



เสนอโดย
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2568

**การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน ปาย
เพชรบูรณ์ และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ)**

ประจำปีงบประมาณ 2568

ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน

สารบัญ

		หน้า
	สารบัญ	I
	สารบัญผนวก	III
	สารบัญตาราง	IV
	สารบัญรูป	V
	สารบัญภาพ	VI
บทที่ 1	บทนำ	
	1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-1
	1.2 วัตถุประสงค์	1-2
	1.3 ขอบเขตการดำเนินการ	1-4
บทที่ 2	รายละเอียดโครงการ	
	2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน	2-1
	2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน	2-1
	2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน	2-3
	2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
	2.3.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนในปัจจุบัน	2-3
	2.4 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน	2-7
	2.5 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน	2-10
	2.5.1 จำนวนเจ้าหน้าที่	2-10
	2.5.2 สารบัพนิพนธ์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	2-10
	2.5.3 สถิติเที่ยวบิน	2-10
บทที่ 3	การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม	
	3.1 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม	3-1
	3.1.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
	3.1.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-14

	หน้า
บทที่ 4	การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1.1	ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
บทที่ 5	การปฏิบัติตามมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.1	แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.2	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
5.2.1	ระดับเสียง
5.2.2	การจัดการน้ำเสีย
5.2.3	การจัดการน้ำใช้
5.2.4	ทรัพยากรสัตว์ป่า
5.2.5	เศรษฐกิจและสังคม

สารบัญภาคผนวก

หน้า

ภาคผนวก	ท่าอากาศยานแม่สะเรียง
ภาคผนวก ก	หนังสือแจ้งผลพิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ข	ผลการตรวจวัดระดับเสียง

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.3-1	สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	1-4
ตารางที่ 2.4-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินในรัศมี 15 กิโลเมตร จากท่าอากาศยานแม่สะเรียง	2-7
ตารางที่ 2.5-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประจำปี พ.ศ.2568	2-11
ตารางที่ 2.5-2	เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568	2-12
ตารางที่ 3.1.1-1	ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่สะเรียง	3-3
ตารางที่ 4.1.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานแม่สะเรียงที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา	4-1
ตารางที่ 4.1.1-2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือน มกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	4-4
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-2
ตารางที่ 5.2.1-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-10
ตารางที่ 5.2.1-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-13
ตารางที่ 5.2.4-1	รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ จากการสำรวจ วันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568	5-27
ตารางที่ 5.2.4-2	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ จากการสำรวจ วันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568	5-28
ตารางที่ 5.2.4-3	รายชื่อนกที่สำรวจพบ จากการสำรวจ วันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568	5-28
ตารางที่ 5.2.4-4	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานด้วยนมที่สำรวจพบ จากการสำรวจ วันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568	5-30
ตารางที่ 5.2.4-5	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่พบในท่าอากาศยานแม่สะเรียง จำแนกตามระดับความชุ่มชื้นสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม	5-31
ตารางที่ 5.2.4-6	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียงจำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562	5-33
ตารางที่ 5.2.4-7	ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร	5-34
ตารางที่ 5.2.4-8	สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-35
ตารางที่ 5.2.4-9	โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด	5-35
ตารางที่ 5.2.4-10	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน	5-36
ตารางที่ 5.2.4-11	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-36
ตารางที่ 5.2.4-12	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-37
ตารางที่ 5.2.4-13	เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-38
ตารางที่ 5.2.4-14	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-39
ตารางที่ 5.2.4-15	เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-41
ตารางที่ 5.2.4-16	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-44
ตารางที่ 5.2.4-17	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-44
ตารางที่ 5.2.5-1	กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-46

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 2.1-1	ที่ตั้งท่าอากาศยานแม่สะเรียง	2-2
รูปที่ 2.3-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานแม่สะเรียงที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-4
รูปที่ 2.3-2	ผังบริเวณท่าอากาศยานแม่สะเรียงในปัจจุบัน	2-5
รูปที่ 2.4-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานแม่สะเรียง ในรัศมี 15 กิโลเมตร	2-8
รูปที่ 2.4-2	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานแม่สะเรียง	2-9
รูปที่ 2.5-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน	2-13
รูปที่ 5.2.1-1	สถานที่ติดตามตรวจสอบระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-6
รูปที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-11
รูปที่ 5.2.1-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-14
รูปที่ 5.2.2-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-16
รูปที่ 5.2.3-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-20
รูปที่ 5.2.5-1	กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-48

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ 2.3-1	องค์ประกอบของท่าอากาศยานแม่สะเรียงในปัจจุบัน (เดือนมีนาคม พ.ศ.2568)	2-6
ภาพที่ 5.2.1-1	การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-7
ภาพที่ 5.2.3-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-17
ภาพที่ 5.2.4-1	ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	5-32

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 และจากความตามมาตราที่ 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 แม่สอ ด พาย 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.)

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้มอบหมายให้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบ การปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานภาคเหนือ ดังนี้

- 1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท เอ บี อี เอ็น เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานेट คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 3) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2565 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2566 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

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

ดังนั้น เพื่อให้การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จึงต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third Party) ดังนั้น กรมท่าอากาศยาน จึงมีความประสงค์จะจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่ชำนาญการทางด้านนี้ 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 และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ 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 ทั้งในระยะดำเนินการ 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 มีรายละเอียดการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานแม่สะเรียง ดังตารางที่ 1.3-1

2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พืชพรรณหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตราย ในการทำงานบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง

3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม โดยรอบในสภาพปัจจุบัน

4) ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน รวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุง แก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน

5) เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน และเพิ่มเติมการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

6) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน หรือเกินกว่าค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ ให้เสนอแนวทางการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นของแต่ละท่าอากาศยานอย่างละเอียด และเสนองบประมาณในการดำเนินการ

7) อบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดยจัดทำคู่มือของแต่ละท่าอากาศยานที่ทำการศึกษาในสัญญานี้ เพื่อให้ท่าอากาศยานแต่ละแห่ง สามารถนำไปดำเนินการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมได้

8) การศึกษา ตรวจวัด ตรวจสอบ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามมาตรฐานตามที่หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด และในการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือจากองค์กร/สถาบันอันเป็นที่ยอมรับที่เป็นมาตรฐานสากล หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ให้ที่ปรึกษาเสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรองรับผลกระทบจากการร้องเรียนดังกล่าว

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแม่สะเรียง		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
1. ระดับเสียง 1.1 ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})* - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})*	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) วัดอมราวาส 2) วัดท่าข้ามใต้ (บ้านท่าข้าม) 3) โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา” (โรงเรียนบริพัตรศึกษา) 4) วัดชัยสาภา*
1.2 ระดับเสียงจากเครื่องบิน - NNI (Noise Number Index) - Noise contour (NEF)	ปีละ 2 ครั้ง	- บริเวณท่าอากาศยานแม่สะเรียง
1.3 ทิศนาคัดด้านระดับเสียง* - ทิศนาคัดด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนาคัดต่อมลพิษทางเสียง	ปีละ 1 ครั้ง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
2. การจัดการน้ำเสีย - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids)* (เฉพาะคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)*	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ - น้ำเสียก่อนเข้าถังเกราะ ทั้ง 2 ชุด - น้ำทิ้งออกจากถังกรองไร้อากาศ ทั้ง 2 ชุด - ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ
3. 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	- ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
4. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายใน การทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิด ของนก*	ปีละ 2 ครั้ง	- ท่าอากาศยานแม่สะเรียง และบริเวณใกล้เคียง

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแม่สะเรียง (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
5. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม* - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ทัศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	ปีละ 1 ครั้ง	กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน รวม 3 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ 1 บ้านท่าข้าม หมู่ 8 บ้านท่าข้ามเหนือ และ หมู่ 12 บ้านโป่ง กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* : รวม 9 ราย ประกอบด้วย 1) ผู้นำชุมชน ในระยะ 1 กิโลเมตร จากพื้นที่ท่าอากาศยาน รวม 6 ราย 2) ผู้นำชุมชน ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จากพื้นที่ท่าอากาศยาน รวม 3 ราย กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม* : รวม 14 แห่ง

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้ง

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานแม่สะเรียง

ท่าอากาศยานแม่สะเรียง หรือสนามบินแม่สะเรียง (PRH) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 18 องศา 10 ลิปดา 55.38 ฟลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 97 องศา 55 ลิปดา 40.4 ฟลิปดาตะวันออก ในพื้นที่ตำบลบ้านกาต อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน (รูปที่ 2.1-1) ห่างจากตัวอำเภอแม่สะเรียงประมาณ 2 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ 243 ไร่ 4 งาน 63.4 ตารางวา

2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานแม่สะเรียง

ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เดิมเป็นท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพอากาศ ต่อมา กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) มีแผนพัฒนาท่าอากาศยานแม่สะเรียง เพื่อให้บริการเป็นสนามบินพาณิชย์ภายในประเทศ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับอำเภอแม่สะเรียง และบริเวณใกล้เคียง จึงเข้าช่วยจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการ หรือกิจการส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่สะเรียง เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบแล้ว โดยให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/6267 ลงวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ.2535 อย่างเคร่งครัด (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)



2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานแม่สะเรียง

2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน (ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1, สิงหาคม พ.ศ.2534) ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3-1)

1) ทางวิ่ง (Runway) เดิมมีขนาดกว้าง 30 เมตร และยาว 1,070 เมตร พื้นผิวเป็นหินลูกรังอัดแน่น จะปรับปรุงให้เป็นท่าอากาศยานขนาดเล็กที่มีขนาดทางวิ่งกว้าง 30 เมตร และยาว 1,500 เมตร สามารถรองรับเครื่องบินขนาด 50 ที่นั่ง ได้ 2 ลำ

2) ก่อสร้างทางขับ (Taxiway) ขนาดกว้าง 15 เมตร และยาว 230 เมตร

3) ก่อสร้างลานจอด (Apron) ขนาดกว้าง 80 เมตร และยาว 120 เมตร

4) ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร ขนาดพื้นที่ 2,000 ตารางเมตร จะสามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนได้ 60 คน

5) ก่อสร้างบ้านพักเจ้าหน้าที่ จำนวน 30 หน่วย

6) ก่อสร้างอาคารที่ทำการดับเพลิง ขนาดพื้นที่ 300 ตารางเมตร

2.3.2 องค์ประกอบโครงการปัจจุบัน

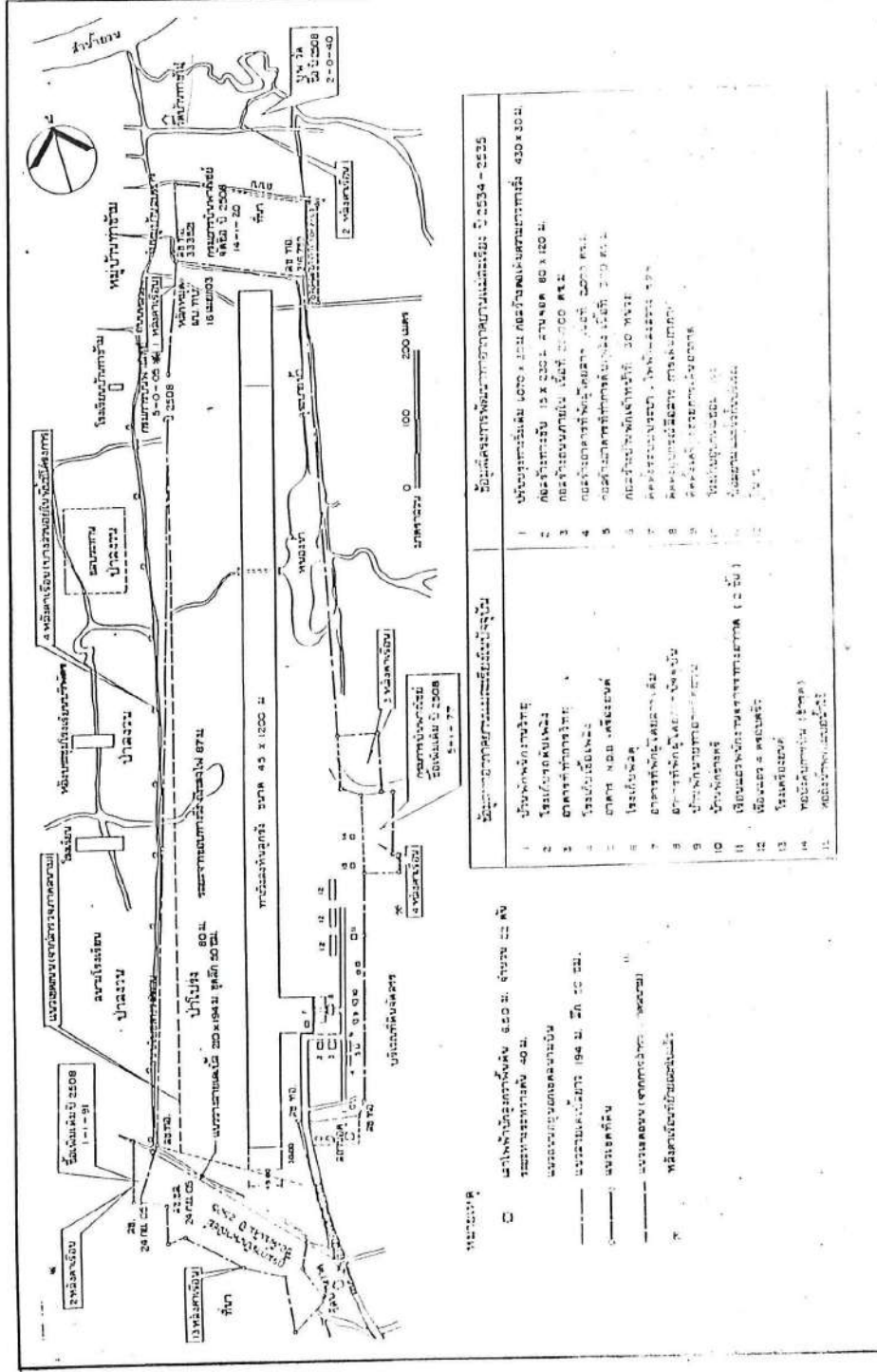
จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 ,มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า องค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3-2 และภาพที่ 2.3-1)

1) ทางวิ่ง (Runway) ขนาดกว้าง 18 เมตร ยาว 750 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

2) ทางขับ (Taxiway) ขนาดกว้าง 10 เมตร ยาว 20 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

3) ลานจอด (Apron) ขนาดกว้าง 30 เมตร ยาว 60 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต สามารถรองรับเครื่องบินขนาด Cessna ได้จำนวน 2 ลำในเวลาเดียวกัน

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานแม่สะเรียงในปัจจุบัน พบว่า ยังไม่มีการก่อสร้างปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน (ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1, สิงหาคม พ.ศ.2534)

รูปที่ 2.3-1 พื้นที่บริเวณท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ทางวิ่ง (Runway)



ทางขับ (Taxiway)



ลานจอดเครื่องบิน (Apron)



บ้านพักเจ้าหน้าที่



อาคารหอบังคับการบิน



ประตูทางเข้าพื้นที่ Airside



ถนนภายในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง



ทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง

ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบโครงการของท่าอากาศยานแม่สะเรียงในปัจจุบัน (เดือนมีนาคม พ.ศ.2568)

2.4 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานแม่สะเรียง

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2564) โดยรอบท่าอากาศยานแม่สะเรียง ในรัศมี 15 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 441,782.55 ไร่ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยาน ส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่ป่าไม้ 361,472.75 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 81.82 รองลงมาคือ พื้นที่เกษตรกรรม 61,129.50 ไร่ (ร้อยละ 13.84) และ พื้นที่พักอาศัย 9,299.52 ไร่ (ร้อยละ 2.10) ตามลำดับ (ตารางที่ 2.4-1 และรูปที่ 2.4-1)

ตารางที่ 2.4-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในรัศมี 15 กิโลเมตร จากท่าอากาศยานแม่สะเรียง		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. พื้นที่พักอาศัย	9,299.52	2.10
2. พื้นที่พาณิชยกรรม	1,831.08	0.41
3. สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	954.91	0.22
4. พื้นที่อุตสาหกรรม	211.31	0.05
5. สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	338.04	0.08
6. ถนน	0.00	0.00
7. พื้นที่เกษตรกรรม	61,129.50	13.84
8. พื้นที่ป่าไม้	361,472.75	81.82
9. พื้นที่น้ำ	2,388.31	0.54
10. พื้นที่เบ็ดเตล็ด	4,157.13	0.94
รวม	441,782.55	100.00

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2564, กรมพัฒนาที่ดิน

สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (รูปที่ 2.4-2) พบว่า

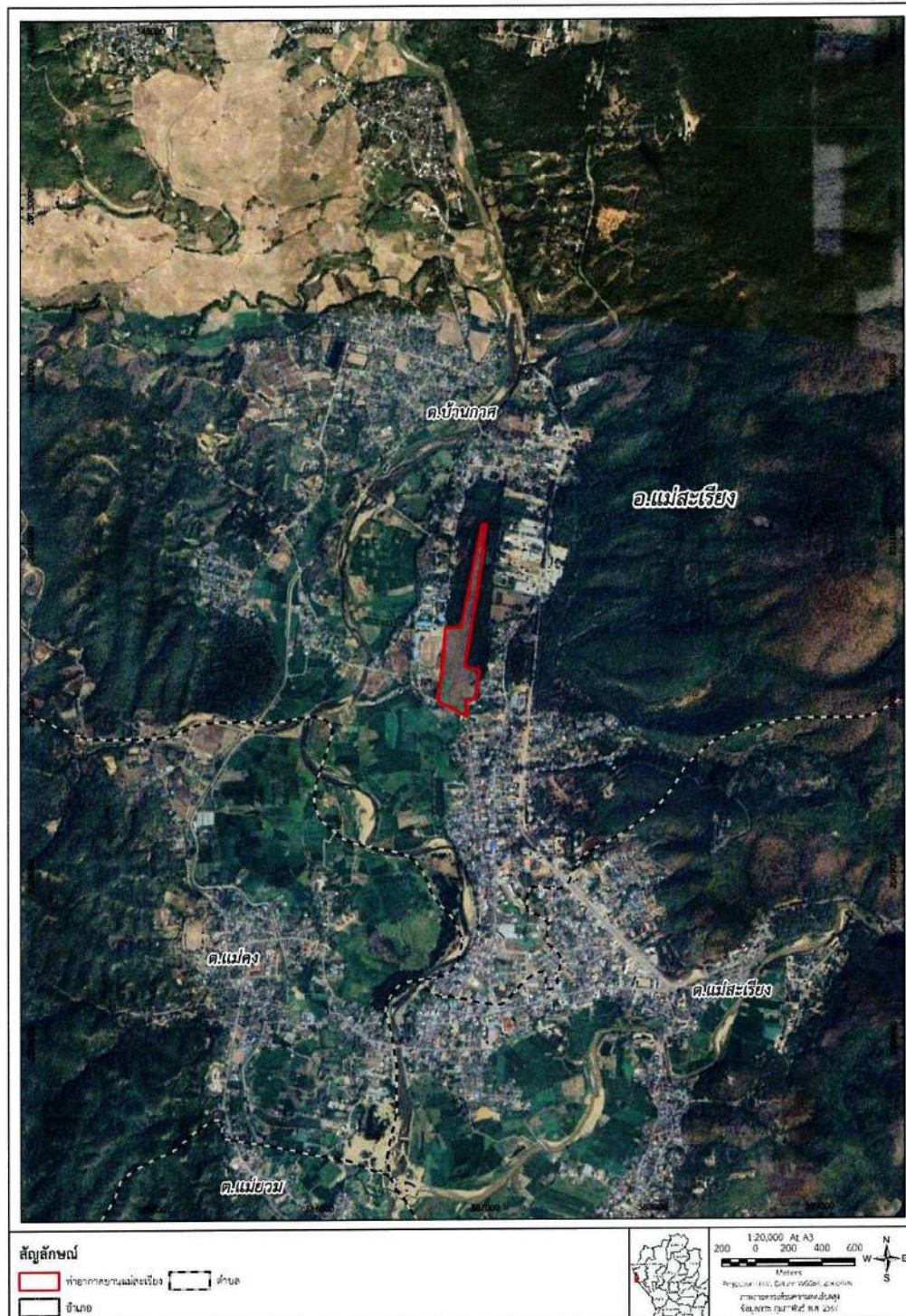
ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ ถัดออกไปเป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย สลับพื้นที่โล่ง พื้นที่วัด ทำข้ามได้

ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ ไม้ผล พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย ถัดออกไปเป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยและพื้นที่ป่าไม้

ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ถนน ถัดออกไปเป็นพื้นที่โล่ง พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย พื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว

ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้และพื้นที่โรงเรียนแม่สะเรียง บริพัตร ถัดออกไปเป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย พื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว และแม่น้ำยม





รูปที่ 2.4-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานแม่สะเรียง

2.5 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

2.5.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2568) ท่าอากาศยานแม่สะเรียง อยู่ในความรับผิดชอบของท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน มีผู้ดูแลสนามบิน จำนวน 1 นาย มีหน้าที่ดูแลเฝ้าระวังแนวเขตรับผิดชอบ และอำนวยความสะดวกให้แก่อากาศยานต่างๆ ที่มาทำการบินขึ้น-ลง

2.5.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2568) ท่าอากาศยานแม่สะเรียงเปิดให้บริการเฉพาะเที่ยวบินของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น

2.5.3 สถิติเที่ยวบิน

สำหรับสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานแม่สะเรียง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า ยังไม่มีเที่ยวบินขึ้น-ลงที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง (ตารางที่ 2.5-1) ซึ่งใกล้เคียงกับสถิติการขนส่งทางอากาศย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ.2565-2567) ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 0-10 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสาร ระหว่าง 0-24 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.5-2 และรูปที่ 2.5-1)

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

บทที่ 2
รายละเอียดโครงการ

ตารางที่ 2.5-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประจำปี พ.ศ.2568										
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)					จำนวนผู้โดยสาร (ราย)				
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พำนิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พำนิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน
มกราคม	-	-	-	-	4	4	-	-	-	8
กุมภาพันธ์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
มีนาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เมษายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
พฤษภาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-
มิถุนายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	-	-	-	-	4	4	-	-	-	8

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

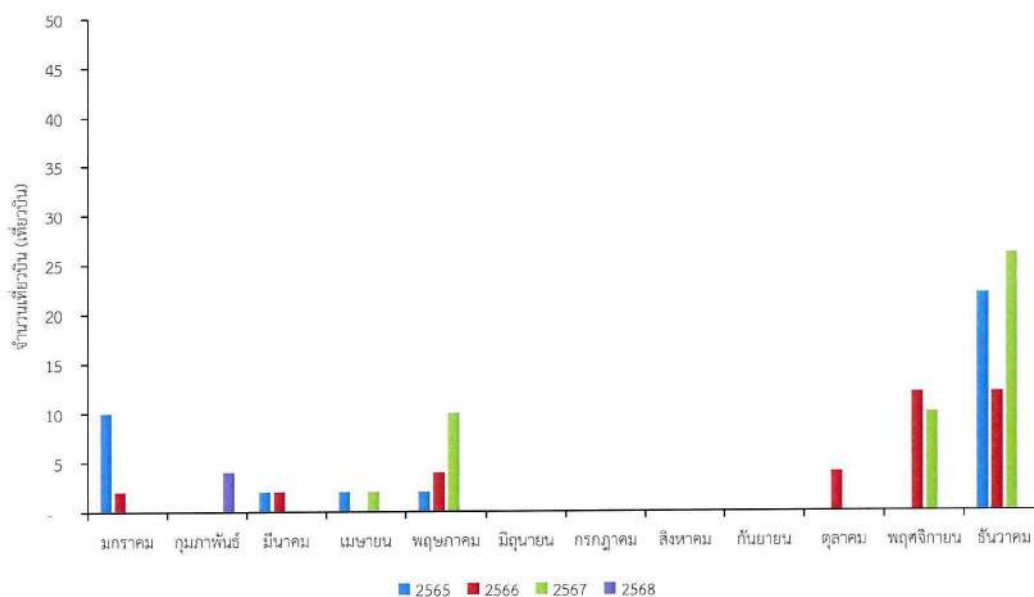
การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร เพชร แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่ฮ่องสอน
(ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

บทที่ 2
รายละเอียดโครงการ

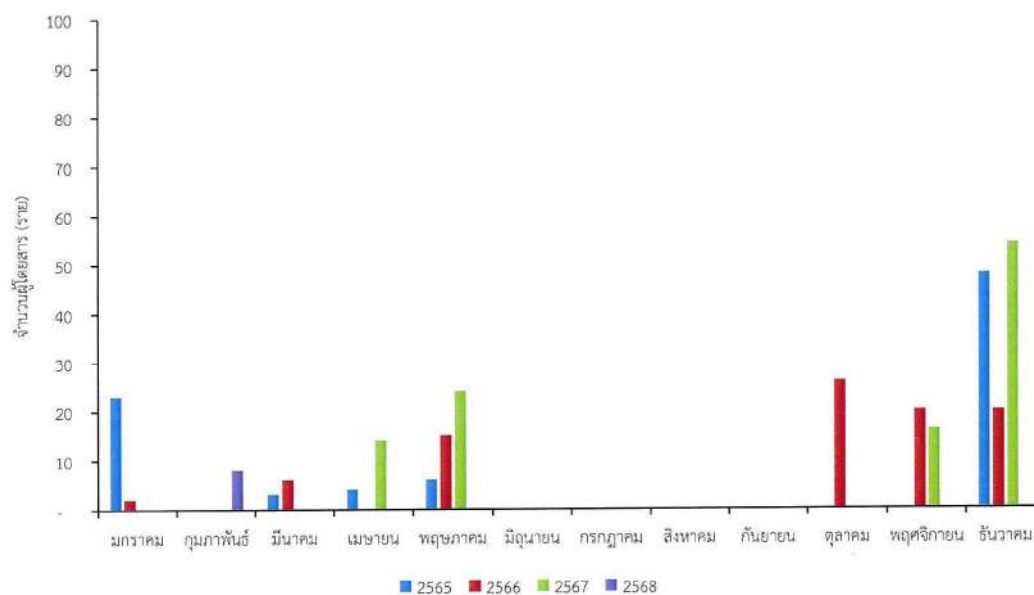
ตารางที่ 2.5-2 เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568									
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)				จำนวนผู้โดยสาร (ราย)				
	2565	2566	2567	2568	2565	2566	2567	2568	
มกราคม	10	2	-	-	23	2	-	-	-
กุมภาพันธ์	-	-	-	4	-	-	-	-	8
มีนาคม	2	2	-	-	3	6	-	-	-
เมษายน	2	-	12	-	4	-	14	-	-
พฤษภาคม	2	4	10	-	6	15	24	-	-
มิถุนายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กรกฎาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สิงหาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กันยายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ตุลาคม	-	4	-	-	-	26	-	-	-
พฤศจิกายน	-	12	10	-	-	20	16	-	-
ธันวาคม	22	12	26	-	48	20	54	-	-
รวม	22	12	26	398	84	89	108	398	

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

จำนวนเที่ยวบิน ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน



จำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน



รูปที่ 2.5-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

3.1 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

3.1.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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/ความ

ชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งจะทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

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

2.3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

3) ผลการศึกษา

กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบัน เปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่สะเรียง* เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบแล้ว โดยให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/6267 ลงวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ.2535 อย่างเคร่งครัด

สำหรับผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม *โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่สะเรียง* พบว่า ยังไม่มีการก่อสร้างปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายละเอียดตั้งข้อ 2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานแม่สะเรียง) สำหรับผลการทบทวนวิธีการศึกษา รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1.1-1

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานและเรียง				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
1. สภาพ อุตุณิณมวิทยา	- รวบรวมข้อมูลอุตุนิยมวิทยามาตรฐานจากสถานีตรวจอากาศอำเภอแม่สะเรียง และกรมอุตุนิยมวิทยา ประกอบด้วยข้อมูลของภูมิปริมาณน้ำฝน การระเหย ความชื้นสัมพัทธ์ ลมและทิศทางลม ทิศนวิสัย และคุณภาพอากาศในรอบ 10 ปี (พ.ศ.2524-2533) - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่มีเชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ทำอาภาคหยาณแ่มละเรียง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุตุณิณมวิทยา	- ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุตุณิณมวิทยา
2. เสียง	- รวบรวมข้อมูลอุตุนิยมวิทยามาตรฐานจากสถานีตรวจอากาศอำเภอแม่สะเรียง และกรมอุตุนิยมวิทยา ประกอบด้วยข้อมูลของภูมิปริมาณน้ำฝน การระเหย ความชื้นสัมพัทธ์ ลมและทิศทางลม ทิศนวิสัย และคุณภาพอากาศในรอบ 10 ปี (พ.ศ.2524-2533) - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่มีเชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ทำอาภาคหยาณแ่มละเรียง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น ● ตรวจวัดเสียงในพื้นที่ไวต่อเสียงรบกวน นอก NEF-30 เช่น วัดชัยลาภ วัดท่าข้าม โรงเรียนบริพัตรศึกษา และโรงเรียนบ้านท่าข้าม ● ปลุกต้นไม้ในท้องถิ่นเป็นแนวกันเสียงให้กับโรงเรียนบริพัตรศึกษา โรงเรียนบ้านท่าข้าม วัดท่าข้าม และวัดชัยลาภ ● หลีกเลี่ยงเที่ยวบินในเวลากลางคืน - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้	- ตรวจวัดค่า L_{eq} 24 hrs, NEF, NNI จำนวน 4 สถานี ได้แก่ (1) บ้านเรือนภายในบ้านท่าข้ามภายใน NEF 30 (2) โรงเรียนบ้านท่าข้าม (3) วัดชัยลาภ และ (4) วัดท่าข้าม โดยดำเนินการตรวจวัด ปีละ 2 ครั้ง ในเดือนมกราคม และเดือนกันยายน (เฉพาะวันที่มีเที่ยวบิน) - มีความเหมาะสม เนื่องจากมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่รอบให้หอต่อการได้รับผลกระทบโดยรอบและมีความครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุม

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
3. สภาพภูมิประเทศและภูมิพิทยาศาสตร์	<p>- รวบรวมข้อมูลภูมิประเทศของดินและ การใช้ประโยชน์ทางการเกษตรของตำบล บ้านภาคและตำบลแม่ฮ่องสอน จากแผนที่สภาพภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูล ที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจ ในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึง สภาพปัจจุบันของสภาพภูมิประเทศบริเวณ พื้นที่โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดง ให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการ ให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศและ ภูมิพิทยาศาสตร์</p>	<p>- ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการ ให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศและ ภูมิพิทยาศาสตร์</p>

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่สะเรียง (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
4. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน	<p>- รวบรวมข้อมูลอุทกวิทยาของแม่น้ำยม ชลประทานแม่น้ำยม อำเภอแม่สะเรียง และปริมาณน้ำไหลผ่านฝายน้ำล้นแม่น้ำยม ปี พ.ศ.2531 จากสำนักงานชลประทานแม่ข่าย ร่วมกับการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน และปริมาณสารความเป็นพิษบริเวณพื้นที่โครงการ แม่น้ำยม การประกาศส่วนภูมิภาคอำเภอแม่สะเรียง</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งมีการตรวจวัดจริงในภาคสนาม สำหรับสถานีเก็บตัวอย่างเป็นแหล่งน้ำที่ผ่านพื้นที่โครงการ และ มีดัชนีตรวจวัดที่เป็นพื้นฐาน ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ แต่ยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากน้ำเสีย ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● เร่งปลูกพืชคลุมดินในพื้นที่ปรับสภาพแล้วให้เร็วที่สุด ● ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพตามเกณฑ์ที่ออกแบบไว้ ● น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะต้องเก็บไว้ในถังพักน้ำแล้วนำมาใช้ประโยชน์โดยการรดต้นไม้และสนามหญ้า ส่วนในฤดูฝนน้ำทิ้งที่ถูกเก็บกักเกินความจุของบ่อ จะระบายลงสู่ระบบระบายน้ำรวมก่อนที่จะสูบน้ำออกลงแม่น้ำยมทางท้ายน้ำ <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>- ตรวจวัดน้ำเสีย จำนวน 2 สถานี ได้แก่ น้ำเสียก่อนเข้าถังกรอง ทั้ง 2 ชุด และน้ำทิ้งออกจากถังกรองไปอากาศ ทั้ง 2 ชุด โดยดำเนินการตรวจวัด ครบ 2 ครั้ง</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งมีดัชนีตรวจวัดที่เป็นพื้นฐาน และมีความถี่ 2 ครั้ง/ปี</p>

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่สะเรียง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
5. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศจากแผนที่อุตุนิยมวิทยาของกรมทรัพยากรธรณี ที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพน้ำใต้ดินในบริเวณพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านอุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านอุทกวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน 	-
6. ทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศด้านนิเวศวิทยาทางบก ร่วมกับกรมการสำรวจสภาพทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน - สสำรวจสภาพป่าไม้และสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการรัศมี 1 กิโลเมตร และแสดงแผนที่สภาพป่าไม้จำแนกเป็นป่าสงวนและป่าไม้การตามมติคณะรัฐมนตรี - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งมีการลงสำรวจในภาคสนาม สำหรับสถานี่เก็บตัวอย่างเป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียง ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสภาพนิเวศวิทยาบนบกบริเวณพื้นที่โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● ไม่ทิ้งขยะและสิ่งเน่าเปื่อยใกล้ท่าอากาศยาน ● ตรวจสอบและทำความสะอาดทางระบายน้ำทุกเดือน ● ควรตัดหญ้าให้สั้นกว่า 5 ซม. และใช้ยาฆ่าแมลงกลั่นอนุพันธ์บนพื้นที่ทางวิ่ง - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - สสำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือ นิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำกรบิน บริเวณทำอากาศยานแม่สะเรียง และบริเวณใกล้เคียง ดำเนินการ ปีละ 2 ครั้ง - รวบรวมทั้งสถิติอุบัติเหตุเรื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก ดำเนินการ ปีละ 2 ครั้ง - มีความเหมาะสม เนื่องจากมีการเฝ้าระวังนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ซึ่งเป็นผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินการ รวมทั้งมีพื้นที่ครอบคลุมทั้งภายในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ข้างเคียง และครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล 	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ละเรียง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
7. ทรัพยากรประมง	<ul style="list-style-type: none">- รวบรวมข้อมูลจากที่ว่าการอำเภอแม่ละเรียง ซึ่งศึกษาเชิงลึกและการประกอบอาชีพประมง ชนิดของสัตว์น้ำที่จับได้ ปริมาณ และรายได้จากการจับสัตว์น้ำ- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ	<ul style="list-style-type: none">- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่ละเรียง- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรประมง	<ul style="list-style-type: none">- ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรประมง	-
8. การใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none">- ศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน รัศมี 3 กิโลเมตร ของพื้นที่โครงการ สำรวจทัศนคติของชุมชนบริเวณพื้นที่โครงการต่อโครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ละเรียง และพิจารณาแผนพัฒนาต่างๆ ที่ได้ดำเนินการในบริเวณพื้นที่ศึกษา- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้	<ul style="list-style-type: none">- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่ละเรียง- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสนามบินโดยใช้เส้น NEF-30 และเส้นความสูงอนุญาตของระยะความปลอดภัยในการบินเป็นเกณฑ์- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้	<ul style="list-style-type: none">- ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้โดยไม่ต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
9. การใช้น้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลการใช้น้ำของพื้นที่บริเวณโครงการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจากการวิเคราะห์แบบสอบถามของว่าที่การอำเภอแม่ฮ่องสอนสามารถทราบถึงแหล่งน้ำใช้ น้ำดื่ม และจำนวนครัวเรือนที่มีน้ำใช้เพียงพอตลอด - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการใช้น้ำบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อความต้องการใช้น้ำของชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ 	-
10. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลเส้นทางคมนาคมของอำเภอแม่ฮ่องสอนและแผนพัฒนาภาคคมนาคมทางบกและทางอากาศร่วมกับการตรวจนับปริมาณจราจรในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2534 (2 วัน) เพื่อประเมินขีดความสามารถในการรองรับการจราจรที่เพิ่มในอนาคต - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น <ul style="list-style-type: none"> ●ก่อสร้างถนนทางเข้าสนามบินสายใหม่ จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 เข้าพื้นที่โครงการโดยตรงและเชื่อมต่อถนนแม่ฮ่องสอนเข้าพื้นที่โครงการด้วย ●จัดแผนการจราจรและการจราจรในพื้นที่โครงการให้มีระเบียบและความปลอดภัย - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นไม่ได้โดยจำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ 	-

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
11. การกักจัดมูลฝอย	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลวิธีการกำจัดขยะมูลฝอยและสำรวจทัศนคติต่อสุขาภิบาลการให้บริการแก่ประชาชนในอำเภอแม่ฮ่องสอนให้เพียงพอต่อความต้องการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการจัดการขยะบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ รวมถึงมีการสำรวจพื้นที่ร่วมด้วย 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● สร้างห้องพักขยะมูลฝอยในพื้นที่โครงการ ● ขอบริการให้สุขาภิบาลแม่ฮ่องสอนเก็บขนมูลฝอย ● ควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานเก็บขยะให้มีประสิทธิภาพไม่ให้เกิดเสียตักล้างในแต่ละวัน ● จัดภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอความต้องการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
12.การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	- สํารวจสภาพการระบายน้ำของพื้นที่โครงการและศึกษาข้อมูลอุตุนิยมวิทยา อุทกศาสตร์ของลำน้ำ ยวม และสภาพภูมิศาสตร์ของพื้นที่โครงการ รวมทั้งสำรวจโครงสร้างอาคารระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ และพื้นที่โดยรอบโครงการ เพื่อประเมินประสิทธิภาพของอาคารระบายน้ำ	- ประเมินผลกระทบด้านการระบายน้ำ โดยใช้วิธี Rational method โดยกำหนดให้ความเข้มข้นของฝนรอบปีการเกิดซ้ำ 5 ปี และ 10 ปี โดยประเมินให้ฝนตกติดต่อกัน 1-6 ชั่วโมง	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น ● ขุดลอกคูระบายน้ำทางทิศตะวันออกของโครงการและห้วยชมพู ● สร้างคูระบายน้ำและถนนคันดินรอบพื้นที่โครงการ ถ้าน้ำมากจะใช้ปั๊มน้ำออกลงแม่น้ำยม ทางทิศตะวันออก ซึ่งอยู่ท้ายน้ำของจุดสถานีสูบน้ำประปา	- ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
	- สํารวจสภาพการระบายน้ำของพื้นที่โครงการและศึกษาข้อมูลอุตุนิยมวิทยา อุทกศาสตร์ของลำน้ำ ยวม และสภาพภูมิศาสตร์ของพื้นที่โครงการ รวมทั้งสำรวจโครงสร้างอาคารระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ และพื้นที่โดยรอบโครงการ เพื่อประเมินประสิทธิภาพของอาคารระบายน้ำ	- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้	

ตารางที่ 3.1.1-1				
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่สะเรียง (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
13. สภาพเศรษฐกิจและสังคม	- ศึกษาสภาพเศรษฐกิจสังคมทั่วไปของราษฎรในอำเภอแม่สะเรียง จากการทำแบบสอบถาม และทัศนคติต่อโครงการของชุมชนบริเวณพื้นที่โครงการ จัดโดยที่ทำการอำเภอแม่สะเรียง - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ ระดับชุมชน รวมทั้งด้านเศรษฐกิจระดับจังหวัด และภูมิภาค ที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ทำอากาศยานแม่สะเรียง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ก่อให้เกิดผลกระทบทางบวกต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - ไม่เหมาะสม แม้ว่าการให้บริการโครงการจะเป็นผลกระทบด้านบวกต่อสภาพเศรษฐกิจชุมชน แต่การให้บริการโครงการอาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางสังคมได้ จึงควรเพิ่มเติมการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยมีกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคม ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม
14. การย้ายที่อยู่ และการจ่ายค่าชดเชย	- สร้างข้อมูลติดตามรายละเอียดครัวเรือนที่ต้องอพยพออกจากเขตที่ดิน การประเมินค่าชดเชยกรณีเวนคืน เพื่อให้มีผลกระทบต่อราษฎรน้อยที่สุด - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งเป็นข้อมูลจากการสำรวจจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ทำอากาศยานแม่สะเรียง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านการย้ายที่อยู่และการจ่ายค่าชดเชย	- ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านการย้ายอยู่และการจ่ายค่าชดเชย

ตารางที่ 3.1.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
15. การสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลด้านสภาพสาธารณสุข โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ รวมถึงมีข้อมูลจากการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันระบบสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัยบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบสุขภาพของพื้นที่เป็นระยะๆ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ
16. ความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัยของชุมชนจากหน่วยงานด้านการปกครองและรักษาความปลอดภัยของท้องถิ่น - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 ซึ่งบางช่วงชนนากับทางวิ่งของเครื่องบิน ● คราวทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ป้องกันการบินขึ้นลงของเครื่องบิน - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ

ตารางที่ 3.1.1-1					
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
17. การท่องเที่ยว	<ul style="list-style-type: none">- รวบรวมข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวจากหน่วยงานระดับท้องถิ่น และการสำรวจความต้องการเดินทางด้วยเครื่องบินของนักท่องเที่ยว โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามจุดพักแรมและร้านอาหาร- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ใช้สื่อได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	<ul style="list-style-type: none">- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ เป็นผลกระทบด้านบวกต่อการท่องเที่ยว	<ul style="list-style-type: none">- ไม่ได้กำหนดมาตรการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ เป็นผลกระทบด้านบวกต่อการท่องเที่ยว	-
18. โบราณคดี	<ul style="list-style-type: none">- รวบรวมข้อมูลแหล่งโบราณคดีที่สำคัญ และสิ่งก่อสร้างที่มีคุณค่าพิเศษบริเวณพื้นที่โครงการจากหน่วยงานท้องถิ่น- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ใช้สื่อได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐ	<ul style="list-style-type: none">- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	<ul style="list-style-type: none">- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงแหล่งโบราณคดีในบริเวณใกล้เคียง	<ul style="list-style-type: none">- ไม่ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงแหล่งโบราณคดีในบริเวณใกล้เคียง	-

ที่มา : บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ.2568

3.1.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ในระยะที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้จัดให้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท เอ พี อี เอ็น เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานेट คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 3) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 5) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 ปี ที่ผ่านมา 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 ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

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 และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

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

3) ผลการศึกษา

ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแม่สะเรียง มีรายละเอียดดังนี้

3.1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 ท่าอากาศยานแม่สะเรียง), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2565) พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากการที่ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่สะเรียงยังไม่เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยมีเพียงเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำขนาดเล็กมาใช้บริการ รวมทั้งมีความถี่ในการใช้บริการน้อยมาก จึงยังไม่มีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง คุณภาพน้ำทั้งพบว่า มีค่าระดับเสียง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่ไม่สามารถตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งได้ เนื่องจาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่ได้เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เป็นเครื่องบิน

เอกชนเช่าเหมาลำ ซึ่งมีขนาดเล็ก รวมทั้งมีความถี่ในการมาใช้บริการน้อยมาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงมีเพียงเจ้าหน้าที่ดูแลประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เพียง 1 นาย เท่านั้น จึงเป็นผลให้มีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก โดยระบบบำบัดน้ำเสียมีลักษณะเป็นบ่อเกรอะ ดังนั้น น้ำเสียจึงสามารถซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไปได้ทั้งหมด สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานแม่สะเรียงในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง มีทั้งสิ้น 80 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง และโกป่า ซึ่งเป็นสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลางและในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง มีทั้งสิ้น 51 ชนิด โดยไม่มีสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

3.2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานแม่สะเรียง), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากการที่ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่สะเรียงยังไม่เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยมีเพียงเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำขนาดเล็กมาใช้บริการ รวมทั้งมีความถี่ในการใช้บริการน้อยมาก จึงยังไม่มีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง คุณภาพน้ำทั้งพบว่า มีค่าระดับเสียง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่ไม่สามารถตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งได้ เนื่องจากท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่ได้เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงเป็นเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำ ซึ่งมีขนาดเล็ก รวมทั้งมีความถี่ในการมาใช้บริการน้อยมาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงมีเพียงเจ้าหน้าที่ดูแลประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เพียง 1 นาย เท่านั้น จึงเป็นผลให้มีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก โดยระบบบำบัดน้ำเสียมีลักษณะเป็นบ่อเกรอะ ดังนั้น น้ำเสียจึงสามารถซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไปได้ทั้งหมด สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานแม่สะเรียงในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง มีทั้งสิ้น 51 ชนิด โดยไม่มีสัตว์ที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

ส่วนผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น พบว่า (ร้อยละ 36.1) ให้ความเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับความคิดเห็นด้านการได้รับการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร /เอกชน/ ส่วนราชการอื่น พบว่า เกือบทั้งหมดไม่ได้รับรบกวน คิดเป็นร้อยละ 98.9 และร้อยละ 97.1 ตามลำดับ

3.3) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานแม่สะเรียง), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, กรกฎาคม พ.ศ.2566) พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากการที่ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่สะเรียงยังไม่เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยมีเพียงเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำขนาดเล็กมาใช้บริการ รวมทั้งมีความถี่ในการใช้บริการน้อยมาก จึงยังไม่มีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง คุณภาพน้ำทั้งพบว่า ระดับเสียง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่ไม่สามารถตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งได้ เนื่องจากท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่ได้เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เป็นเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำ ซึ่งมีขนาดเล็ก รวมทั้งมีความถี่ในการมาใช้บริการน้อยมาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงมีเพียงเจ้าหน้าที่

ดูแลประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เพียง 1 นาย เท่านั้น จึงเป็นผลให้มีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก โดยระบบบำบัดน้ำเสียมีลักษณะเป็นบ่อเกรอะ ดังนั้น น้ำเสียจึงสามารถซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไปได้ทั้งหมด สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานแม่สะเรียงในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง มีทั้งสิ้น 29 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และนกพิราบป่า

3.4) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานแม่สะเรียง), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากการที่ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่สะเรียงยังไม่เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยมีเพียงเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำขนาดเล็กมาให้บริการ รวมทั้งมีความถี่ในการให้บริการน้อยมาก จึงยังไม่มีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง คุณภาพน้ำทั้งพบว่า ระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่ไม่สามารถตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งได้เนื่องจากท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่ได้เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงเป็นเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำ ซึ่งมีขนาดเล็ก รวมทั้งมีความถี่ในการมาให้บริการน้อยมาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงมีเพียงเจ้าหน้าที่ดูแลประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เพียง 1 นาย เท่านั้น จึงเป็นผลให้มีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก โดยระบบบำบัดน้ำเสียมีลักษณะเป็นบ่อเกรอะ ดังนั้น น้ำเสียจึงสามารถซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไปได้ทั้งหมด สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานแม่สะเรียงในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง มีทั้งสิ้น 28 ชนิด โดยไม่มีสัตว์ที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

ส่วนผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดระบุว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 90.0) ในขณะที่อีกร้อยละ 10.0 ระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินไม่เปลี่ยนแปลง ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลงรบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย

3.5) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานแม่สะเรียง), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากการที่ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่สะเรียงยังไม่เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยมีเพียงเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำขนาดเล็กมาให้บริการ รวมทั้งมีความถี่ในการให้บริการน้อยมาก จึงยังไม่มีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง คุณภาพน้ำทั้งพบว่า ระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำทั้งไม่สามารถตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งได้เนื่องจากท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่ได้เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เป็นเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำ ซึ่งมีขนาดเล็ก รวมทั้งมีความถี่ในการมาให้บริการน้อยมาก สำหรับผลการ

สำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 พบทั้งสิ้น 38 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน

3.6) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานแม่สะเรียง), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากการที่ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่สะเรียงยังไม่เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยมีเพียงเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำขนาดเล็กมาให้บริการ รวมทั้งมีความถี่ในการให้บริการน้อยมาก จึงยังไม่มีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง คุณภาพน้ำทั้งพบว่าระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำทั้งไม่สามารถตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งได้ เนื่องจากท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่ได้เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียงเป็นเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำ ซึ่งมีขนาดเล็ก รวมทั้งมีความถี่ในการมาใช้บริการน้อยมาก โดยผลการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบทั้งสิ้น 53 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน

ส่วนผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในกลุ่มครัวเรือนกลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในระหว่างเดือนตุลาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า

- **กลุ่มครัวเรือน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 321 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 60.1) ในขณะที่อีกร้อยละ 39.9 ระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังน้อยลง ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

- **กลุ่มผู้นำชุมชน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 2 ราย พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์ 1 ราย (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านโป่ง) ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงน้อยลง ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 1 ราย (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านท่าข้ามใต้) ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ต่างให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ต่างระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ให้ความเห็นว่ายังไม่มีความพึงพอใจ เนื่องจากต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ทำความสะอาด ดัดหญ้าและกำจัดวัชพืชบริเวณริมรั้วท่าอากาศยานฯ เพื่อให้ไม่เป็นอันตรายต่อชุมชน โดยเฉพาะในช่วงฤดูแล้งที่อาจเกิดเพลิงไหม้ รวมทั้งอาจมีสัตว์มีพิษที่อาจเป็นอันตรายต่อชุมชนได้

- **กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 4 ราย พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์ 1 ราย (คริสตจักรเซเว่นเดย์) ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงน้อยลง ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 3 ราย ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน รวมทั้งมีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 3 ราย ระบุว่ามีความพึงพอใจ ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 1 ราย ระบุว่ายังไม่พึงพอใจ เนื่องจากเนื่องจากมีข้อบังคับของการก่อสร้างอาคารใกล้พื้นที่ท่าอากาศยานฯ เช่น เรื่องการก่อสร้างอาคาร ซึ่งได้บังคับความสูงของอาคารที่อยู่โดยรอบ จึงทำให้ไม่สามารถก่อสร้างอาคารที่มีความสูงโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ได้ ทั้งๆ ที่ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ไม่ได้ใช้ประโยชน์ทางด้านการบินแต่อย่างใด

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากการที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียงยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างองค์ประกอบต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบกับในปัจจุบันท่าอากาศยานแม่สะเรียงยังไม่เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยมีเพียงการให้บริการเฉพาะเที่ยวบินของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการใช้บริการน้อยมาก โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ ตารางที่ 4.1.1-1

ตารางที่ 4.1.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานแม่สะเรียง ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
เสียงดังรบกวน	ให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปลุกต้นไม้ในท้องถิ่นเป็นแนวกันเสียงให้กับโรงเรียนบริพัตรศึกษา โรงเรียนบ้านท่าข้ามวัดท่าข้าม วัดชัยลาภ	ยังไม่มีมีการปลุกต้นไม้เป็นแนวกันเสียง	มีต้นไม้เดิมขึ้นอยู่โดยรอบโครงการ ซึ่งสามารถใช้เป็นแนวกันเสียงได้ และจากการติดตามตรวจสอบผลการตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ วัดอมราวาส วันท่าข้ามใต้ โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา” และวัดชัยลาภ ระหว่างวันที่ 1-3 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงยังไม่จำเป็นต้องปลุกต้นไม้ตามที่มาตรการกำหนด
อุบัติเหตุจากนก	ใช้ยาฆ่าแมลงกลั่นฉีดพ่นบนพื้นทางวิ่ง	ไม่มีการใช้ยาฆ่าแมลงกลั่นฉีดพ่นบนพื้นทางวิ่ง เนื่องจากอากาศยานที่ขึ้น-ลงในปัจจุบันมีเฉพาะเครื่องบินในส่วนของหน่วยงานรัฐ และรัฐวิสาหกิจเท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการขึ้น-ลงน้อยมาก จึงยังไม่จำเป็นต้องฉีดพ่นยาฆ่าแมลงบนพื้นทางวิ่ง	ไม่มี

<p>ตารางที่ 4.1.1-1</p> <p>สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานแม่สะเรียง</p> <p>ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)</p>			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
การคมนาคม	ก่อสร้างถนนทางเข้าสนามบินสายใหม่จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 เข้าพื้นที่โครงการโดยตรงและเชื่อมต่อถนนแม่สะเรียงเข้าพื้นที่โครงการด้วย	ไม่มีการก่อสร้างถนนทางเข้าท่าอากาศยานสายใหม่จากทางหลวงหมายเลข 108 ตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากอากาศยานที่ขึ้น-ลง บริเวณท่าอากาศยานแม่สะเรียงในปัจจุบัน มีเฉพาะเครื่องบินในส่วนของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการขึ้น-ลง น้อยมาก ทำให้มีจำนวนผู้เข้ามาใช้บริการน้อยมาก	ไม่มี
ขยะมูลฝอย	1) สร้างห้องพักขยะมูลฝอยในพื้นที่โครงการและขอบริการให้สุขาภิบาลแม่สะเรียงเก็บขนนำไปกำจัด	ไม่มีการก่อสร้างห้องพักขยะมูลฝอยในพื้นที่โครงการ เนื่องจากไม่มีการให้บริการสายการบินพาณิชย์โดยอากาศยานที่ขึ้น-ลง บริเวณท่าอากาศยานแม่สะเรียงในปัจจุบัน มีเฉพาะเครื่องบินในส่วนของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการขึ้น-ลงน้อยมาก ผู้ดูแลท่าอากาศยานจึงได้มีการรวบรวมขยะมูลฝอยในแต่ละวัน และนำไปกำจัดโดยการเผา	การกำจัดขยะมูลฝอยด้วยวิธีการเผานั้นยังไม่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล เจ้าหน้าที่ต้องรวบรวมขยะมูลฝอยในพื้นที่ท่าอากาศยานไปทิ้งยังจุดรองรับมูลฝอยของ อบต.บ้านกาศ ต่อไป
	2) จัดภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอกับความต้องการ	ไม่มีการให้บริการสายการบินพาณิชย์โดยอากาศยานที่ขึ้น-ลง บริเวณท่าอากาศยานแม่สะเรียงในปัจจุบัน มีเฉพาะเครื่องบินในส่วนของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการขึ้น-ลงน้อยมาก ประกอบกับมีปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานแม่สะเรียงมีปริมาณน้อยมาก เนื่องจากมีเพียงเจ้าหน้าที่ดูแลท่าอากาศยานอาศัยอยู่เพียง 1 คนเท่านั้น ไม่มีการจัดถังรองรับขยะมูลฝอย	ผู้ดูแลท่าอากาศยานได้มีการรวบรวมขยะมูลฝอยในแต่ละวัน และนำไปกำจัดโดยการเผา เนื่องจากมีปริมาณขยะมูลฝอยน้อยมาก



ตารางที่ 4.1.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานแม่สะเรียง ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา (ต่อ)			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
สาธารณสุขและ ความปลอดภัย	1) ตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน เป็นระยะๆ	ยังไม่มี ความจำเป็น ต้องตรวจ สุขภาพของพนักงาน เนื่องจากท่า อากาศยานแม่สะเรียง เปิด ให้บริการเฉพาะเครื่องบินในส่วน ของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจ เท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการขึ้น- ลง น้อยมาก จึงไม่มีผลกระทบต่อ เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	ไม่มี
	2) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 ซึ่งบางช่วงขนานไปกับทางวิ่งของ เครื่องบินควรทำเครื่องหมายหรือ สัญลักษณ์ป้องกันการสับสนในการ บินขึ้นลงของเครื่องบิน	ไม่มีการทำสัญลักษณ์ และตีเส้น บนทางหลวงหมายเลข 108 เนื่องจากท่าอากาศยานแม่สะเรียง เป็นท่าอากาศยานขนาดเล็ก ประกอบกับสายการบินที่เปิด ให้บริการมีเฉพาะเครื่องบินในส่วน ของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจ เท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการขึ้น- ลง น้อยมาก การทำสัญลักษณ์และ ตีเส้นบนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 108 เป็นหน้าที่ รับผิดชอบของกรมทางหลวง	ไม่มี

ส่วนผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า ส่วนใหญ่ไม่สามารถประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ได้ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการแสดงดัง
ตารางที่ 4.1.1-2)

ปฏิบัติตามครบถ้วน	7	มาตรการ
ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	1	มาตรการ
ไม่ปฏิบัติ	4	มาตรการ
ประเมินผลไม่ได้	8	มาตรการ
ไม่เกี่ยวข้อง	0	มาตรการ
รวม	20	มาตรการ

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทำอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน ปาย เพชรบูรณ์ และแม่ฮ่องสอน
(ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
บทที่ 4

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ทำอากาศยานแม่ฮ่องสอน					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพน้ำและการพังทลายของดิน	1) เร่งปลูกพืชคลุมดินในพื้นที่ปรับสภาพแล้วให้เร็วที่สุด	●	ทำอากาศยานแม่ฮ่องสอนมีเรื่องการปลูกพืชคลุมดินในบริเวณข้างทางวิ่งและบริเวณโดยรอบทำอากาศยาน	ไม่มี	 พืชคลุมดินบริเวณลานจอด
	2) ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพตามเกณฑ์ที่ออกแบบได้	⊗	ปัจจุบันทำอากาศยานแม่ฮ่องสอน เปิดให้บริการเฉพาะเครื่องบินในส่วนกองหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น และมีความถี่ในการขึ้น-ลง น้อยมาก รวมถึงมีผู้เข้ามาใช้บริการจำนวนน้อยมาก จึงยังไม่มีภารกิจสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร รวมทั้งยังไม่มีภารกิจสร้างระบบบำบัดน้ำเสียตามที่กำหนดไว้ จากการตรวจสอบพบว่า มีเพียงบ่อเกรอะบ่อซึม ขนาด 2 ลบ.ม. สำหรับรองรับและบำบัดน้ำเสียจากบ้านพักเจ้าหน้าที่	ไม่มี	 บ่อเกรอะ-บ่อซึมบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ⊗ ไม่สามารถประเมินได้ ⊕ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

D:\data\Airports\2568\ภาคเหนือ\Final1\แม่ฮ่องสอน\Jan-Jun25\Report.docx

รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1

4-4

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพน้ำและการพังทลายของดิน (ต่อ)	3) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะต้องเก็บไว้ในถังพักน้ำแล้วนำมาใช้ประโยชน์โดยการรดต้นไม้ และสนามหญ้า ส่วนในฤดูฝนน้ำทิ้งที่ถูกเก็บกักเกินความจุของบ่อ จะระบายลงคูระบายรอบโครงการ ก่อนที่จะสูบน้ำออกลงแม่น้ำยมทางท้ายน้ำ	⊗	ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ให้ความสำคัญกับการเฉพาะเครื่องปั้นในส่วนหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจทำนุ และมีความถี่ในการขึ้น-ลง น้อยมาก รวมถึงมีผู้เข้ามาใช้บริการจำนวนน้อยมาก จึงยังไม่มีการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร รวมทั้งยังไม่มีการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียตามที่กำหนดไว้ จากการตรวจสอบพบว่า มีเพียงบ่อระอบซึม ขนาด 2 ลบ.ม. สำหรับรองรับและบำบัดน้ำเสียจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ โดยน้ำเสียที่เกิดขึ้นมีปริมาณน้อยมาก จึงซึมลงสู่ดินทั้งหมดโดยไม่มีการระบายออกจากพื้นที่โครงการ	ไม่มี	-
2. เสียงดังรบกวน	1) จัดการตรวจวัดเสียงในพื้นที่ไวต่อเสียงรบกวน นอก NEF-30 เช่น วัดชัยลาภ วัดท่าข้าม โรงเรียนปริพัตรศึกษา โรงเรียนบ้านท่าข้าม	●	จากการดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ วัดอมราวาส วัดท่าข้ามได้ โรงเรียนแม่ฮ่องสอน “ปริพัตรศึกษา” และวัดชัยลาภ ระหว่างวันที่ 24-26 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่าทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	ไม่มี	ผลการตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังภาคผนวก ข

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติตาม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. เสียงดังรบกวน (ต่อ)	2) ให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านเสียงรบกวนที่ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโรงเรียนวัดศรีศึกษา โรงเรียนบ้านท่าข้ามวัดท่าข้าม วัดชัยลาภ	○	ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ยังไม่มีการปลูกต้นไม้เป็นแนวกันเสียง แต่มีต้นไม้เดิมขึ้นอยู่โดยรอบซึ่งสามารถใช้เป็นแนวกันเสียงได้	ต้นไม้เดิมที่ขึ้นอยู่ตลอดแนวสองข้างทางวิ่ง สามารถใช้เป็นแนวกันเสียงได้ ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณวัดอมราวาส วันท่าข้ามไม่ได้โรงเรียนแม่ฮ่องสอน “ปริทัศน์ศึกษา” และวัดชัยลาภ ระหว่างวันที่ 24-26 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงยังไม่จำเป็นต้องปลูกต้นไม้ตามที่มีมาตรการกำหนด	 ต้นไม้เดิมตามแนวข้างทางวิ่ง
3. อุบัติเหตุจากนก	3) หลีกเลี่ยงเที่ยวบินในเวลากลางคืน (22:00-07:00 น.)	●	ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน เปิดให้บริการเฉพาะเครื่องบินในส่วนของบริษัทและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น โดยไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการ ซึ่งมีการบินขึ้น-ลง เฉพาะในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น	ไม่มี	-
	1) ไม่ทิ้งขยะและสิ่งเน่าเปื่อยใกล้ท่าอากาศยาน (รัศมี 5-12 กม.) 2) ตรวจสอบและทำความสะอาดทางระบายน้ำทุกเดือน	●	ไม่มีพื้นที่กองขยะและสิ่งเน่าเปื่อย บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน รัศมี 12 กิโลเมตร	ไม่มี	-
		○	ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนมีเจ้าหน้าที่ดูแลสนามบินที่ทำหน้าที่ดูแลตรวจสอบและทำความสะอาดทางระบายน้ำ ปีละ 2 ครั้ง โดยครั้งล่าสุดได้ดำเนินการในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 จากการตรวจสอบพบว่า มีหญ้าและวัชพืชขึ้นปกคลุมทางระบายน้ำ	ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนต้องดูแลตรวจสอบและทำความสะอาดทางระบายน้ำ รวมถึงพืชในทางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของนก	 ทางระบายน้ำ

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติตาม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. อุบัติเหตุจากนก (ต่อ)	3) ควรตัดหญ้าให้สั้นกว่า 5 ซม.	●	ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนมีการตัดหญ้าบริเวณขอบทางวิ่งรอบรั้ว ปีละ 2 ครั้ง โดยครั้งสุดท้ายได้ดำเนินการในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 จากการตรวจสอบพบว่า หญ้าบริเวณลานจอดสั้นกว่า 5 ซม.	ไม่มี	 หญ้าบริเวณลานจอด
	4) ใช้ยาฆ่าแมลงกลั่นฉนวนฉีดพ่นบนพื้นทางวิ่ง	⊗	เนื่องจากอากาศยานที่ขึ้น-ลงในปัจจุบันมีเฉพาะเครื่องบินในส่วนหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการขึ้น-ลงน้อยมาก จึงยังไม่จำเป็นต้องฉีดพ่นยาฆ่าแมลงบนพื้นทางวิ่ง	ไม่มี	 บริเวณพื้นทางวิ่ง
4. การคมนาคม	1) ก่อสร้างถนนทางเข้าสนามบินสายใหม่จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 เข้าพื้นที่โครงการโดยตรงและเชื่อมต่อกับถนนแม่ฮ่องสอนเข้าสู่พื้นที่โครงการด้วย	⊗	ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างถนนทางเข้าท่าอากาศยานสายใหม่จากทางหลวงหมายเลข 108 ตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากอากาศยานที่ขึ้น-ลง บริเวณท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนในปัจจุบัน มีเฉพาะเครื่องบินในส่วนหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการขึ้น-ลง น้อยมาก ทำให้มีจำนวนผู้เข้ามาใช้บริการน้อยมาก จึงไม่จำเป็นต้องสร้างถนนทางเข้าสนามบินสายใหม่จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108	ไม่มี	

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ทำอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. การคมนาคม (ต่อ)	2) จัดแผนการจราจรและการจอดรถในพื้นที่โครงการให้ระเบียบและความปลอดภัย	⊗	ปัจจุบันไม่มีผู้เข้ามาใช้บริการภายในทำอากาศยานเนื่องจากอากาศยานที่ขึ้น-ลง บริเวณทำอากาศยานแม่ฮ่องสอนในปัจจุบัน มีเฉพาะเครื่องบินในส่วนของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการขึ้น-ลงน้อยมาก จึงไม่จำเป็นต้องจัดแผนการจราจรและการจอดรถในพื้นที่	ไม่มี	-
5. การระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วม	1) ขุดลอกคูระบายน้ำทางทิศตะวันตกของโครงการและท้ายขมู	○	ทำอากาศยานแม่ฮ่องสอนยังไม่มีการขุดลอกตะกอนดินในคูระบายน้ำ ซึ่งจากการตรวจสอบในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2568 พบว่า คูระบายน้ำยังสามารถรองรับและระบายน้ำได้ดี รวมทั้งไม่พบปัญหาการระบายน้ำแต่อย่างใด	ทำอากาศยานแม่ฮ่องสอนต้องตรวจสอบประสิทธิภาพของคูระบายน้ำ โดยตรวจสอบปริมาณตะกอนดินเป็นประจำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หากพบว่าคูระบายน้ำมีสภาพตื้นเขินหรือมีตะกอนมากกว่า 1 ใน 3 ต้องขุดลอกตะกอนดินในคูระบายน้ำทันที	 คูระบายน้ำทางทิศตะวันตกของโครงการ
	2) สร้างคูระบายน้ำและถนนคันดินรอบพื้นที่โครงการ ถ้าน้ำมากจะใช้ปั๊มน้ำออกลงแม่น้ำยมทางทิศตะวันออกซึ่งอยู่ท้ายน้ำของจุดสถานีสูบน้ำประปา	●	มีการทำคูระบายน้ำและคันดินโดยรอบพื้นที่โครงการ จากการตรวจสอบพบว่าคูระบายน้ำดังกล่าวมีวัชพืชขึ้นปกคลุม แต่ไม่มีน้ำขัง	ไม่มี	 คูระบายน้ำโดยรอบ

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานพิษณุโลก นำนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน ปาย เพชรบูรณ์ และแม่ฮ่องสอน
(ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
บทที่ 4

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. การใช้ที่ดิน	1) จัดตั้งคณะกรรมการควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบสนามบินโดยใช้เส้น NEF-30 และเส้นความสูงของเขตของระยะความปลอดภัยในการบินเป็นเกณฑ์	⊗	ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ยังไม่มีการประกาศเขตปลอดภัยการเดินอากาศ จึงยังไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมการใช้ที่ดิน ตามที่มาตรการกำหนด อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีการประกาศกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมชุมชนแม่ฮ่องสอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน พ.ศ.2558 ซึ่งได้มีการกำหนดให้บริเวณโดยรอบพื้นที่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นประเภทชนบทและเกษตรกรรม ซึ่งกำหนดความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างไม่เกิน 7 เมตร	ไม่มี	-
7. ชะยะมูลฝอย	1) สร้างห้องพักขยะมูลฝอยในพื้นที่โครงการและขอบริการให้สุขาภิบาลแม่ฮ่องสอนเก็บขนนำไปกำจัด	○	ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนไม่มีการก่อสร้างห้องพักขยะมูลฝอยในพื้นที่โครงการ	ปัจจุบันมีเพียงเจ้าหน้าที่ดูแล ท่าอากาศยานพักอาศัย เพียง 1 คน เท่านั้น รวมทั้งมีอากาศยานขึ้น-ลง น้อยมากจึงมีปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนน้อยมาก ผู้ดูแลท่าอากาศยานจึงได้มีการรวบรวมขยะมูลฝอยในแต่ละวัน และนำไปกำจัดโดยการเผา	-
	2) ควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานเก็บขยะให้มีประสิทธิภาพไม่ให้เหลือตกค้างในแต่ละวัน	⊗	ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่ดูแลท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน และการกำจัดขยะด้วยวิธีการเผา	การกำจัดขยะมูลฝอยด้วยวิธีการเผานั้น ยังไม่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล ดังนั้น เจ้าหน้าที่ดูแลท่าอากาศยานต้องรวบรวมขยะมูลฝอยในพื้นที่ท่าอากาศยานไปทิ้งยังจุดรองรับมูลฝอยของอบต.บ้านภาค ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบด้านการจัดการขยะในบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบันต่อไป	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

D:\data Virports\2568ภาคเหนือ\Final1\แม่ฮ่องสอน\Jan-Jun25\Report.docx

รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1
4-9

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

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
บทที่ 4

ตารางที่ 4.1.1-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแม่สะเรียง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. ชะง่อนมูลฝอย (ต่อ)	3) จัดภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอกับความต้องการ	○	ปัจจุบันมีพื้นที่งานที่ดูแลท่าอากาศยานอาศัยอยู่เพียง 1 คนเท่านั้น ผู้ดูแลท่าอากาศยานจึงได้มีการรวบรวมขยะมูลฝอยในแต่ละวัน และนำไปกำจัดโดยการเผา โดยไม่มีการจัดตั้งรองรับขยะมูลฝอย	ท่าอากาศยานแม่สะเรียงต้องจัดหาภาชนะรองรับขยะมูลฝอย และรวบรวมขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น ไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล	-
8. สาธารณสุขและความปลอดภัย	1) ตรวจสอบสุขภาพของพนักงานเป็นระยะๆ	●	เนื่องจากเจ้าหน้าที่ดูแลท่าอากาศยานแม่สะเรียง อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน จึงได้มีการตรวจสุขภาพพร้อมกันเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน	ไม่มี	-
	2) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 ซึ่งบางช่วงขนานไปกับทางวิ่งของเครื่องบินควรทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ป้องกันการสวนหน้าในการบินขึ้นลงของเครื่องบิน	⊗	ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างองค์ประกอบต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ทางวิ่งของท่าอากาศยานแม่สะเรียงจึงไม่ได้ขนานกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 จึงไม่จำเป็นต้องทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ป้องกันการสวนหน้าในการบินขึ้นลงของเครื่องบิน และการทำสัญลักษณ์และตีเส้นบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108	ไม่มี	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

D:\data\Airports\2568ภาคเหนือ\Final1\แม่สะเรียง\Jan-Jun25\Report.docx

รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1

4-10

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประกอบด้วย ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย
ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม มีรายละเอียดการดำเนินงานดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5.1-1)

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ			
1. ระดับเสียง - ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn})* - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max})*	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) วัดอมราวาส 2) วัดท่าข้ามใต้ (บ้านท่าข้าม) 3) โรงเรียนแม่ฮ่องสอน “ปริพัตรศึกษา” (โรงเรียนปริพัตรศึกษา) 4) วัดชัยลาภ*	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 24-26 มีนาคม พ.ศ.2568 (รายละเอียดข้อ 5.1.1)	ไม่มี	-
- ทิศนาคิดด้านระดับเสียง	- ทิศนาคิดด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนาคิดต่อมลพิษทางเสียง	กลุ่มเป้าหมายเกี่ยวกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	ปีละ 1 ครั้ง	จะดำเนินการสำรวจทิศนาคิดด้านระดับเสียงในช่วงเดือนสิงหาคม-กันยายน พ.ศ.2568 รวมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	-	-
2. การจัดการน้ำเสีย	- ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids)* (เฉพาะคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)*	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ - น้ำเสียก่อนเข้าถังกรอง ทั้ง 2 ชุด - น้ำทิ้งออกจากถังกรองไร้อากาศ ทั้ง 2 ชุด - ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ	ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ.2568 แต่ไม่สามารถเก็บตัวอย่างได้	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแม่สะเรียง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	การปฏิบัติ		ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
		มาตรการ	ระยะเวลาดำเนินการ		
5. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	พหุมิติเตอร์ - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย - ระดับความรู้สึกรับรู้ต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานรวม 3 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ 1 บ้านท่าข้าม หมู่ 8 บ้านท่าข้ามเหนือ และ หมู่ 12 บ้านโป่ง กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* : รวม 9 ราย ประกอบด้วย 1) ผู้นำชุมชน ในระยะ 1 กิโลเมตรจากพื้นที่ท่าอากาศยาน รวม 6 ราย 2) ผู้นำชุมชน ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จากพื้นที่ท่าอากาศยานรวม 3 ราย กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม* : รวม 14 แห่ง	ปีละ 1 ครั้ง	จะดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในวงเดือนสิงหาคม-กันยายน พ.ศ.2568	-

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ
● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 ระดับเสียง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ: ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-1)

2.1.1) ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม : จำนวน 4 สถานี ได้แก่ วัดอมราวาส บ้านท่าข้าม โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา” และวัดชัยลาภ เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max})

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

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

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.)	Integrating Sound Level Meter	Sound Level	ISO
2. ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})		Recording	
3. ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})		ตาม ISO 1996-1	

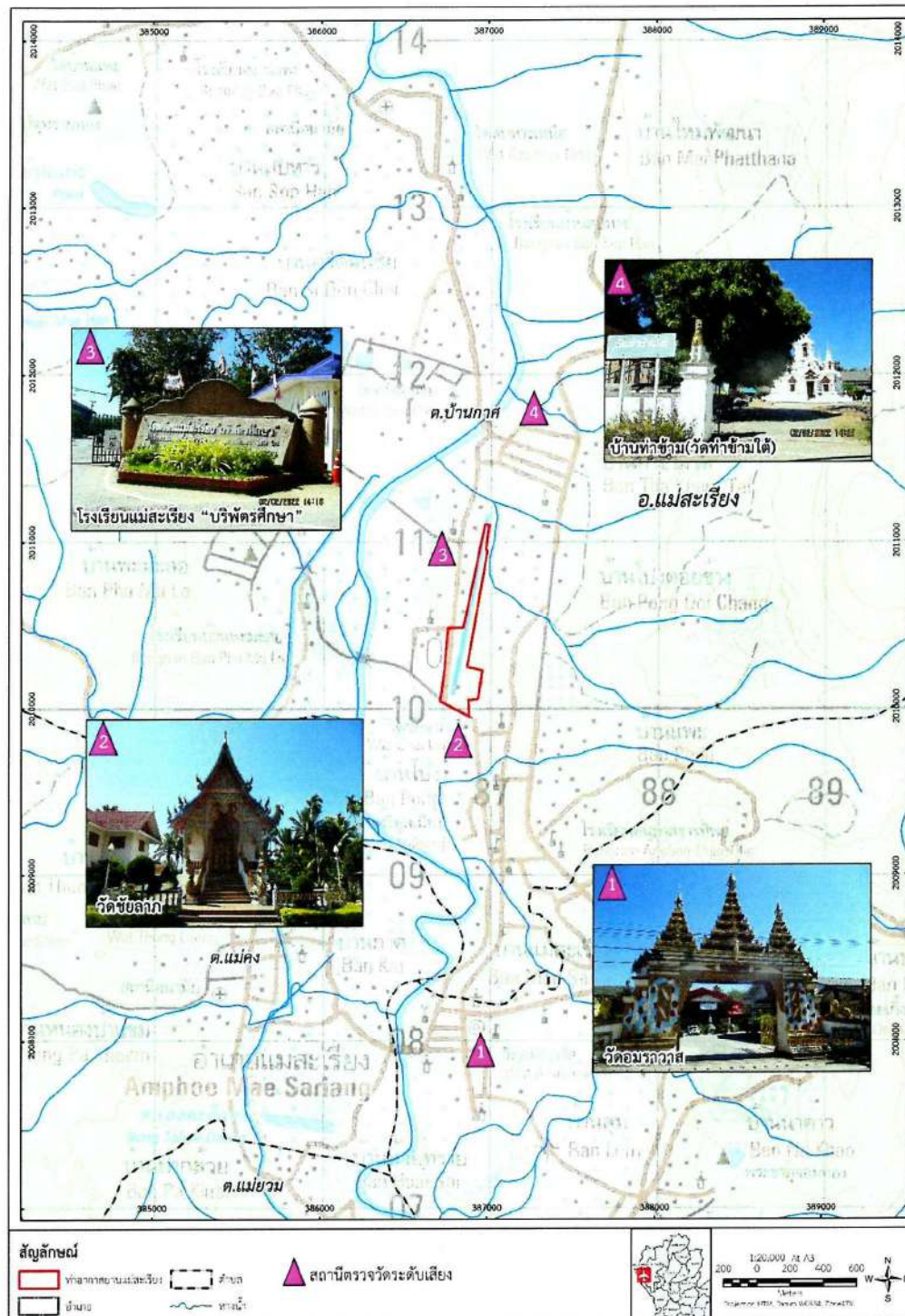
สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



รูปที่ 5.2.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ได้ดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-26 มีนาคม พ.ศ.2568(ภาพที่ 5.2.1-1)



วัดอมราวาส



วัดท่าข้ามใต้ (บ้านท่าข้าม)



โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา”



วัดชัยลาภ

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 24-26 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง

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	ระดับเสียงจากโครงการได้รับการยอมรับในพื้นที่

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

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

2.4.1) ขั้นตอนการนำเข้าข้อมูลสำหรับแบบจำลอง AEDT

(1) กำหนดตำแหน่งท่าอากาศยานที่ต้องการศึกษา และขอบเขตพื้นที่การศึกษาโดยกำหนดให้รัศมีเท่ากับ 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) การประเมินผลการศึกษา : นำข้อมูลระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัด/วิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนที่ยอมให้มีได้ในพื้นที่ต่างๆ แยกตามลักษณะการใช้ที่ดินของ ISO (International Standard for Organization), มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540, รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งผลการคาดการณ์ระดับเสียงในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

2.6.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 4 สถานี ได้แก่ วัดอมราวาส วัดท่าข้ามใต้ โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา” และวัดชัยลาก ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ทำการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 รวม 4 สถานี ได้แก่ วัดอมราวาส วัดท่าข้ามใต้ โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา” และวัดชัยลาก มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า วัดอมราวาส วัดท่าข้ามใต้ และวัดชัยลาก มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ในขณะที่โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา” พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากบริเวณที่ตั้งเครื่องมอตรวจวัดระดับเสียงอยู่ใกล้เครื่องเสียงตามสายของโรงเรียน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ทำการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 4 สถานี ได้แก่ วัดอมราวาส วัดท่าข้ามใต้ โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา” และวัดชัยลาก พบว่า ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 24-26 มีนาคม พ.ศ.2567 มีรายละเอียดแยกสถานดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-1 และรูปที่ 5.2.1-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ข)

ตารางที่ 5.2.1-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		L_{eq} 24 hr.	L_{dn}	L_{max}
วัดอมราวาส	24-25 มี.ค. 68	51.1	55.8	82.8
	25-26 มี.ค. 68	51.1	55.8	77.2
	26-27 มี.ค. 68	51.2	55.3	85.5
วัดท่าข้ามใต้ (บ้านท่าข้าม)	24-25 มี.ค. 68	54.6	57.4	86.6
	25-26 มี.ค. 68	52.4	56.2	86.7
	26-27 มี.ค. 68	51.4	55.1	88.1
โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา”	24-25 มี.ค. 68	52.8	56.2	81.7
	25-26 มี.ค. 68	53.1	56.3	86.9
	26-27 มี.ค. 68	53.4	57.4	91.5
วัดชัยลาก	24-25 มี.ค. 68	46.6	52.3	78.4
	25-26 มี.ค. 68	47.1	51.2	77.7
	26-27 มี.ค. 68	48.8	55.9	80.8
มาตรฐาน*		70	-	115

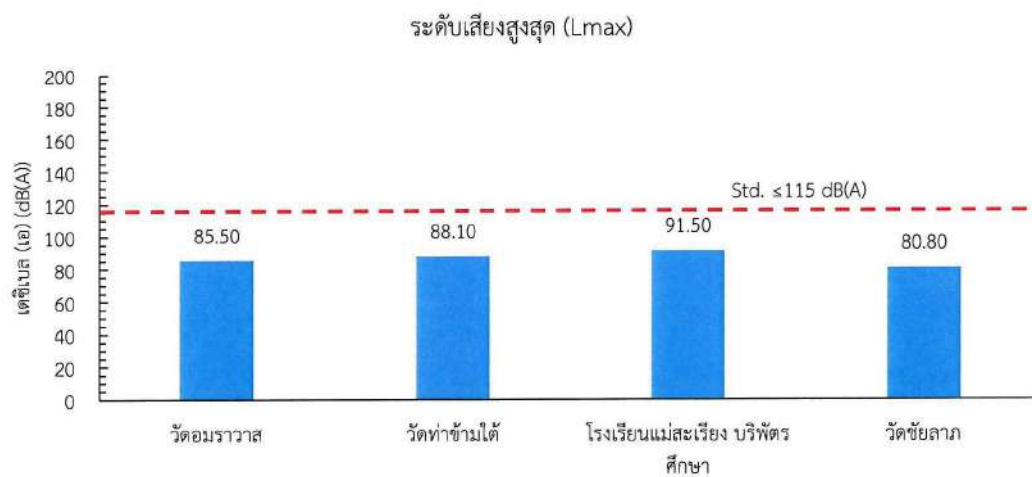
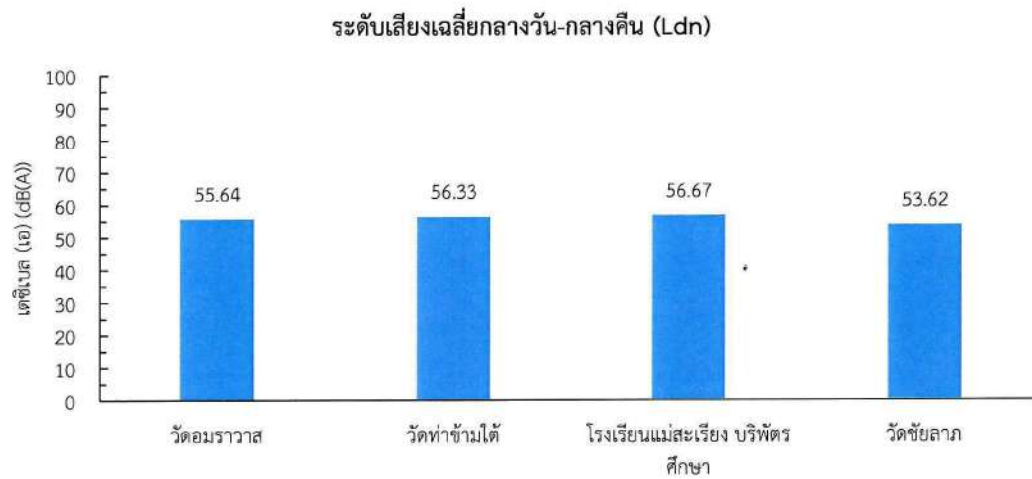
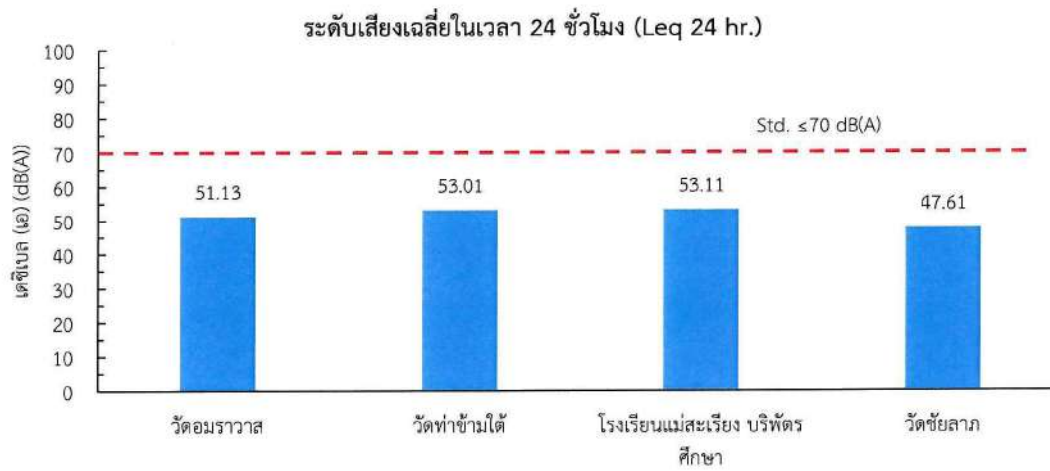
หมายเหตุ : * มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540
- ไม่ได้กำหนด

วัดอมราวาส : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ระหว่าง 51.1-51.2 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 51.4-54.6 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 77.2-85.5 dB(A)

วัดท่าข้ามใต้ (บ้านท่าข้าม) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ระหว่าง 51.4-54.6 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 55.1-57.4 dB(A) dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 86.1-88.1 dB(A)

โรงเรียนแม่สะเรียง “บริพัตรศึกษา” : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ระหว่าง 52.8-53.4 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 56.2-57.4 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 81.7-91.5 dB(A)

วัดชัยลาก : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ระหว่าง 46.6-48.8 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 51.2-55.9 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 77.7-80.8 dB(A)



รูปที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 กับ การติดตามตรวจสอบใน
ระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, กรกฎาคม-สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566, สิงหาคม พ.ศ.2566, มีนาคม พ.ศ.
2567 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-2 และ รูปที่ 5.2.1-3)

วัดอมราวาส : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})
และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เกือบเคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา
24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24
ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

วัดท่าข้ามใต้ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})
และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เกือบเคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา
24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24
ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

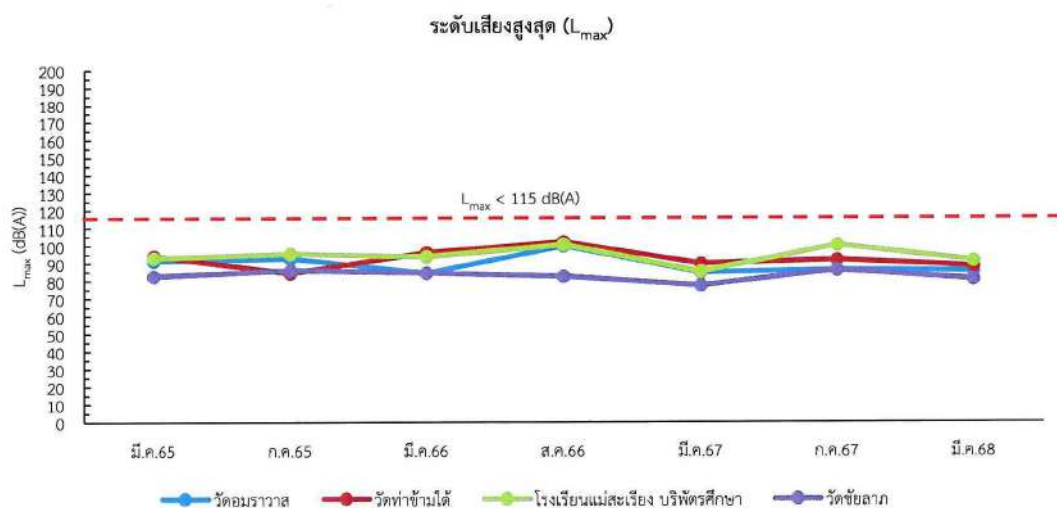
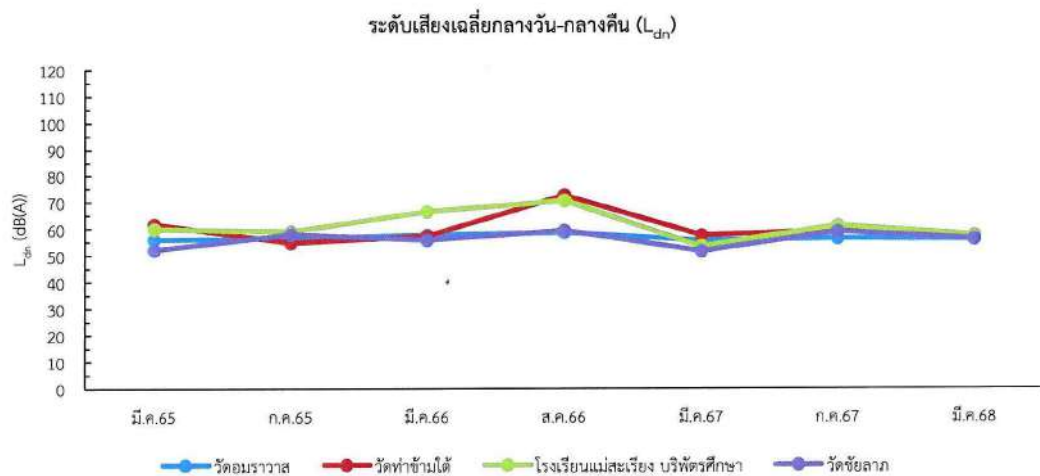
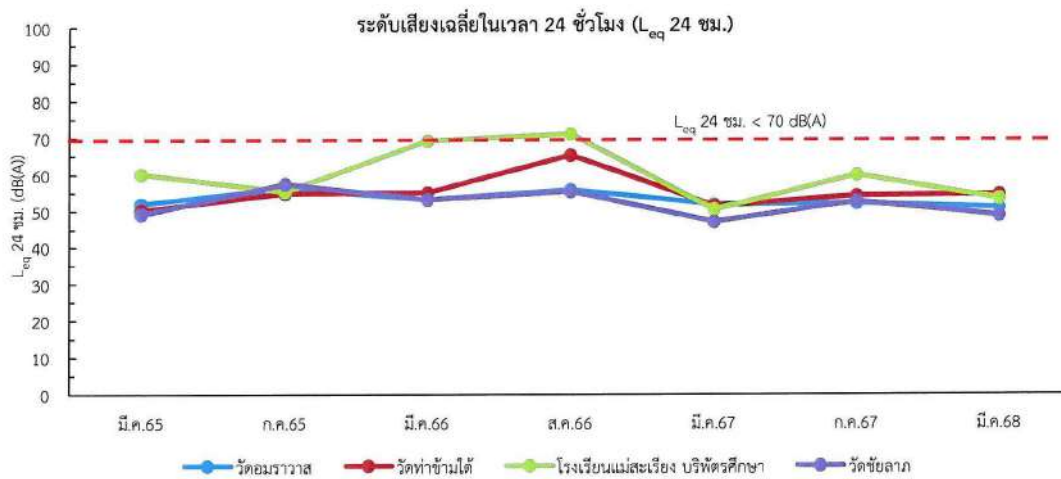
โรงเรียนแม่สะเรียง“ปริพัตรศึกษา” : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ค่าระดับเสียง
กลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เกือบเคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่า
ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับ
เสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

วัดชัยลาม : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และ
ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เกือบเคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24
ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24
ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

ตารางที่ 5.2.1-2				
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		Leq 24 hr.	L _{dn}	L _{max}
1.วัดอมราวาส	มีนาคม พ.ศ.2565 ¹	52.10	55.89	91.30
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ¹	56.30	56.20	92.60
	มีนาคม พ.ศ.2566 ¹	53.20	57.57	84.40
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ¹	55.90	58.50	99.70
	มีนาคม พ.ศ.2567 ¹	51.87	55.48	86.80
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ¹	52.17	56.16	86.00
	มีนาคม พ.ศ.2568	51.20	55.80	85.50
2.วัดท่าข้ามใต้	มีนาคม พ.ศ.2565 ¹	50.40	61.68	94.00
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ¹	54.90	54.65	84.40
	มีนาคม พ.ศ.2566 ¹	55.10	57.12	96.00
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ¹	65.30	72.38	101.90
	มีนาคม พ.ศ.2567 ¹	51.44	57.34	92.90
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ¹	54.21	59.12	91.70
	มีนาคม พ.ศ.2568	54.60	57.40	88.10
3.โรงเรียนแม่สะเรียง“ปริพัตรศึกษา”	มีนาคม พ.ศ.2565 ¹	60.10	59.87	92.90
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ¹	55.40	58.93	95.40
	มีนาคม พ.ศ.2566 ¹	69.20	66.32	93.60
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ¹	71.10	70.39	100.40
	มีนาคม พ.ศ.2567 ¹	50.45	53.17	86.20
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ¹	59.92	61.00	100.30
	มีนาคม พ.ศ.2568	53.40	55.90	91.50
4.วัดชัยลาภ	มีนาคม พ.ศ.2565 ¹	49.20	52.06	82.60
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ¹	54.50	57.82	81.80
	มีนาคม พ.ศ.2566 ¹	53.20	55.56	84.40
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ¹	55.40	59.18	82.50
	มีนาคม พ.ศ.2567 ¹	47.11	51.41	79.60
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ¹	52.74	58.70	86.10
	มีนาคม พ.ศ.2568	48.80	55.90	80.80
มาตรฐาน*		70	-	115

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

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



รูปที่ 5.2.1-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแม่สะเรียง

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 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) จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแม่สะเรียง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

5.2.2 การจัดการน้ำเสีย

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำเสียจากท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

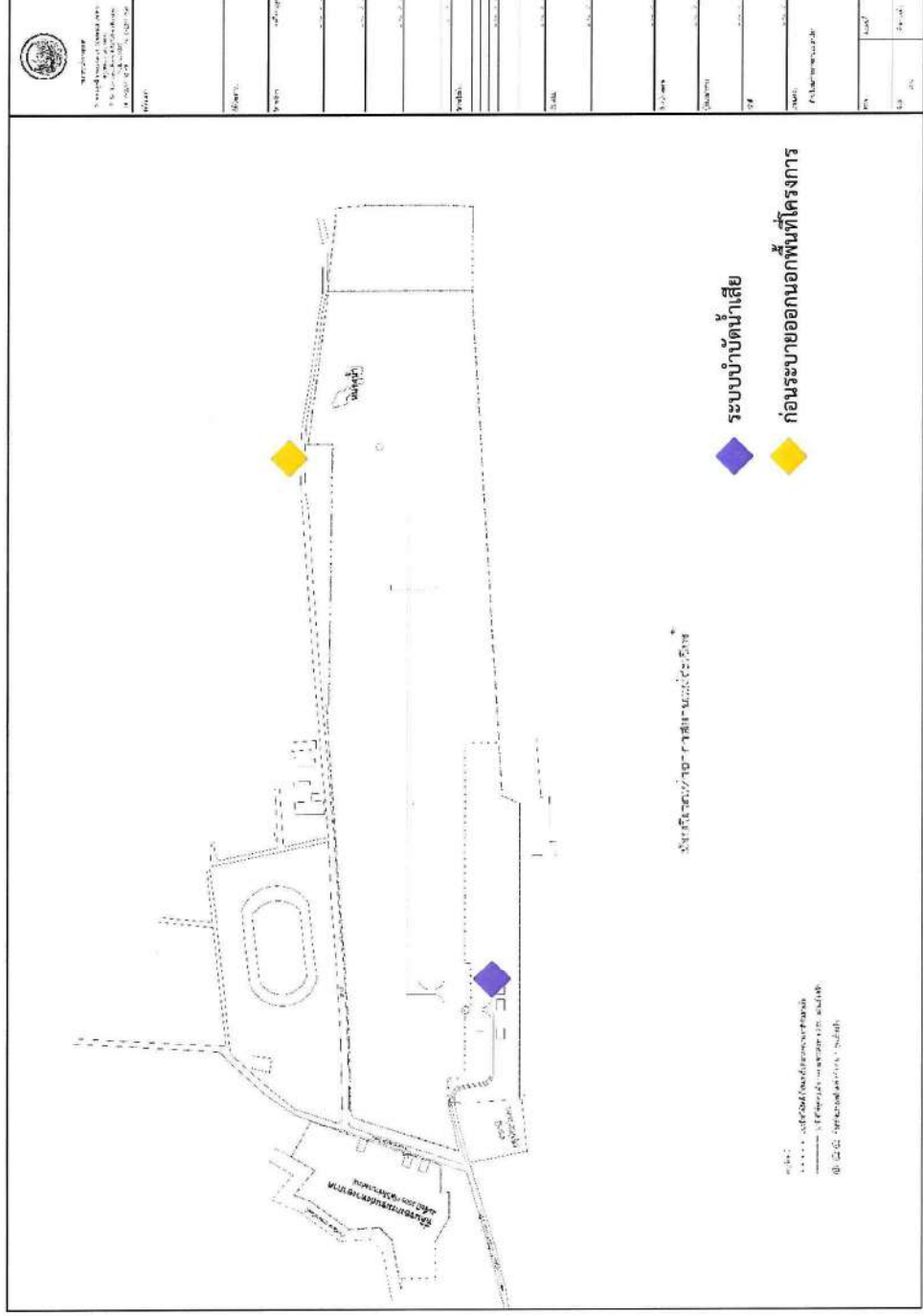
2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง รวม 5 สถานี คือ น้ำทั้งก่อนเข้าถึงเกราะ ทั้ง 2 ชุด น้ำทั้งออกจากถังกรองไร้อากาศ ทั้ง 2 ชุด และบ่อบำบัดน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกจากพื้นที่โครงการ (รูปที่ 5.2.2-1)

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. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $103-105^{\circ}\text{C}$
4. Settleable Solids	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Volumetric Method
5. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2568 แต่พบว่าไม่มีน้ำทิ้งในระบบบำบัดน้ำเสีย (ภาพที่ 5.2.2-1)

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด พ.ศ.2567 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาฯ



รูปที่ 5.2.2-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย ท่าอากาศยานแม่ละเรียง



ระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่



ระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณห้องบังคับการบิน

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานแม่สะเรียง

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพทั้งจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำเสีย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งจากการตรวจสอบในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่ได้เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงเป็นเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำ ซึ่งมีขนาดเล็ก รวมทั้งมีความถี่ในการมาใช้บริการน้อยมาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงมีเพียงเจ้าหน้าที่ดูแลประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เพียง 1 นาย เท่านั้น จึงเป็นผลให้มีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก โดยระบบบำบัดน้ำเสียมีลักษณะเป็นบ่อเกรอะ ดังนั้น น้ำเสียจึงสามารถซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไปได้ทั้งหมด จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียได้

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งจากการตรวจสอบในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่ได้เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงเป็นเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำ ซึ่งมีขนาดเล็ก รวมทั้งมีความถี่ในการมาใช้บริการน้อยมาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงมีเพียงเจ้าหน้าที่ดูแลประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เพียง 1 นาย เท่านั้น จึงเป็นผลให้มีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก โดยระบบบำบัดน้ำเสียมีลักษณะเป็นบ่อเกรอะ ดังนั้น น้ำเสียจึงสามารถซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไปได้ทั้งหมด จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียได้

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งจากการตรวจสอบในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ. 2567 พบว่า ท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่ได้เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยมีเพียงเครื่องบินเอกชนเช่าเหมาลำ ซึ่งมีขนาดเล็ก รวมทั้งมีความถี่ในการมาใช้บริการน้อยมาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงมีเพียงเจ้าหน้าที่ดูแลประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เพียง 1 นาย เท่านั้น จึงเป็นผลให้มีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก โดยระบบบำบัดน้ำเสียมีลักษณะเป็นบ่อเกรอะ ดังนั้น น้ำเสียจึงสามารถซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไปได้ทั้งหมด จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียได้

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

จากการตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่มีการเปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง มีเฉพาะเครื่องบินในส่วนของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการมาใช้บริการน้อยมาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง จึงมีเพียงเจ้าหน้าที่ดูแลประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เพียง 1 นาย เท่านั้น จึงเป็นผลให้มีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก โดยระบบบำบัดน้ำเสียมีลักษณะเป็นบ่อเกรอะ ดังนั้น น้ำเสียจึงสามารถซึมลงสู่ดิน และระเหยแห้งไปได้ทั้งหมด จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียได้

4) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ระบบบำบัดน้ำเสียภายในท่าอากาศยานแม่สะเรียงเป็นแบบบ่อเกรอะ และมีลักษณะน้ำแห้ง ประกอบกับท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่มีการเปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง มีเฉพาะเครื่องบินในส่วนของหน่วยงานรัฐและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น รวมทั้งมีความถี่ในการมาใช้บริการน้อยมาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง และมีเพียงเจ้าหน้าที่ดูแลประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง เพียง 1 นาย เท่านั้น จึงเป็นผลให้มีปริมาณน้ำเสียน้อยมาก

5.2.3 การจัดการน้ำใช้

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

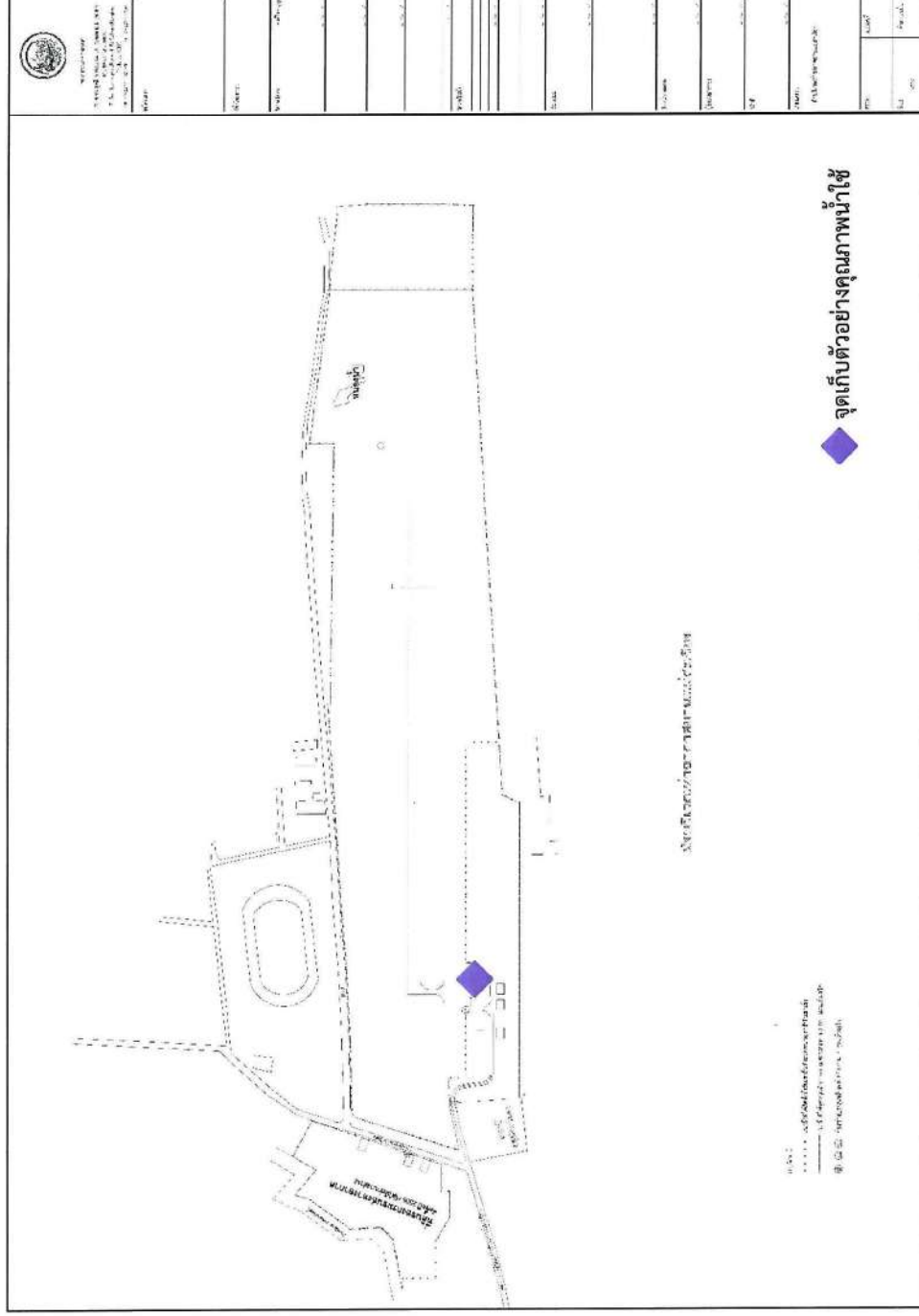
- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ :** แม้ว่าในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านการจัดการน้ำใช้ แต่มีการกำหนดไว้ในขอบเขตงาน (TOR) โดยทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 1 สถานี ได้แก่ น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร (รูปที่ 5.2.3-1)

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

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. ความขุ่น (Turbidity)	เก็บไว้ในที่มืด, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Nephelometric
3. ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness)	เติมกรดซัลฟูริกจน $\text{pH} < 2$, 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



2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : จะดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ.2568 แต่พบว่าไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้

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

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

เนื่องจากท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่มีการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร ปัจจุบันมีเพียงบ้านพักเจ้าหน้าที่ จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้

4) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ท่าอากาศยานแม่สะเรียงไม่มีการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร ปัจจุบันมีเพียงบ้านพักเจ้าหน้าที่ จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้

5.2.4 ทรัพยากรสัตว์ป่า

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสถานภาพของทรัพยากรสัตว์ป่า ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน โดยเฉพาะกลุ่มนก ซึ่งอาจมีผลต่อความปลอดภัยในการบินของอากาศยาน โดยเน้นการตรวจสอบชนิดของสัตว์ป่า/จำนวน/ความชุกชุม แหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ป่า การแพร่กระจายของสัตว์ป่า

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่อาศัยหรือเข้ามาใช้ประโยชน์บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน รวมทั้งประเมินค่าความชุกชุมสัมพัทธ์ และตรวจสอบสถานภาพของสัตว์ป่าที่รวบรวมข้อมูลได้

1.2) เพื่อศึกษาลักษณะนิเวศของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบัน ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.3) เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ

1.4) เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบของโครงการต่อแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร และการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.5) เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่ามาใช้ในการปรับปรุงมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะมีต่อสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) การตรวจสอบจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าจากเอกสารและรายงานการศึกษาที่ดำเนินการมาแล้วบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ซึ่งความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่ได้จากวิธีการนี้ 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 Mist netting) survey) การนับตามจุดสำรวจ (Point count) และการใช้ตาข่ายดักนก (

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 เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิดขุกขุดดิน หรือขุดรู หรือออกหากินเวลากลางคืน หรือเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา เป็นบางช่วงเวลาของปี ซึ่งทำให้การสำรวจโดยตรงที่มีช่วงเวลาสั้นไม่พบเห็นสัตว์ป่าชนิดดังกล่าว ความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าจากวิธีการนี้ใช้เป็นข้อมูลเสริมชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการค้นหาโดยตรง และเพื่อประเมินสภาพปัญหาของสัตว์ป่า ในสภาพปัจจุบัน โดยเฉพาะข้อมูลการล่าสัตว์และชนิดสัตว์ป่าที่นำมาบริโภคหรือใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันของราษฎรท้องถิ่น ในด้านอนุรักษ์สัตว์ป่า และในด้านความขัดแย้งระหว่างราษฎรท้องถิ่นกับสัตว์ป่า

2.4) การศึกษาสภาพนิเวศของพื้นที่ : ดำเนินการขณะสำรวจสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาทุกแห่งของโครงการ 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 ธัญญา (2546), วีรยุทธ์ (2552) และ Taylor (1962), สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และ Taylor (1962)

2.5.2) สัตว์เลื้อยคลาน : ใช้ วีรยุทธ์ (2552), สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563), 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 ตรวจสอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (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) สถานีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบทรัพยากรสัตว์ป่า บริเวณท่าอากาศยานแม่สะเรียง และบริเวณใกล้เคียง

2.10) ดัชนีการติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการศึกษาชนิดและความชุกชุมของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

2.11) ระยะเวลาการติดตามตรวจสอบ : จะดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง

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) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.12.5) ปรับเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบสภาพทรัพยากรสัตว์ป่าที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

2.12.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ในเดือนพฤษภาคม และกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 มีจำนวนทั้งสิ้น 80 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 9 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 17 ชนิด นก จำนวน 45 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 9 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง และไก่ป่า ซึ่งเป็นนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง

ส่วนผลการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565 มีสัตว์ป่าจำนวนทั้งสิ้น 51 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์ เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 7 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 12 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 25 ชนิด โดยไม่มีสัตว์ที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ในเดือนพฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2566 ผลการสำรวจในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 29 ชนิด สามารถจำแนกเป็น สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 14 ชนิด และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินใน ระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และนกพิราบป่า ส่วนผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 28 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์ สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 4 ชนิด และนก จำนวน 15 ชนิด และจากการสำรวจไม่พบนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อ การบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ในเดือนพฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2567 ผลการสำรวจในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 38 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์ เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 23 ชนิด และจากการสำรวจไม่พบนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ส่วนผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 53 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 8 ชนิด สัตว์ สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 9 ชนิด และนก จำนวน 30 ชนิด และจากการสำรวจไม่พบนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อ การบินของท่าอากาศยานแม่สะเรียง

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ดำเนินการระหว่างวันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

3.3.1) สภาพพื้นที่ทั่วไป

ท่าอากาศยานแม่สะเรียงโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบเปิดโล่ง และห่างออกไปจากทางวิ่งเป็นพื้นที่รกร้าง กล่าวได้ว่า ท่าอากาศยานแม่สะเรียงมีแหล่งอาศัยและหากินของนก รวมทั้งสัตว์อื่นๆ อยู่ค่อนข้างมาก เนื่องจากพื้นที่โดยส่วนใหญ่ที่อยู่ห่างออกไปเป็นพื้นที่ถูกปล่อยทิ้งร้างจนกลายเป็นพื้นที่รกร้าง อย่างไรก็ตาม พื้นที่รกร้างของห้วยม้งไม่ดังกล่าวมีระยะห่างจากทางวิ่งพอสมควร ภายหลังจากสถานการณ์โควิด 19 ที่บรรเทาลง สนามบินได้เปิดให้ประชาชนรอบข้างสามารถเข้าไปออกกำลังกายบนพื้นที่การบิน ส่งผลให้นก หรือสัตว์ป่าอื่นๆ เข้ามาในพื้นที่ท่าอากาศยานน้อย โดยมีรายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานแม่สะเรียง ดังนี้

ด้านทิศเหนือ บริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นห้วยม้งธรรมชาติ และห่างออกไปเป็นชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรมสลับกับพื้นที่รกร้างเป็นหลัก

ด้านทิศใต้ บริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นห้วยม้งธรรมชาติสลับกับชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่เป็นทำนาข้าว

ด้านทิศตะวันออก บริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นห้วยม้งธรรมชาติสลับกับชุมชน และห่างออกไปเป็นพื้นที่ป่าธรรมชาติ

ด้านทิศตะวันตก บริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นห้วยม้งธรรมชาติสลับกับชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่เป็นทำนาข้าว

3.3.2) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยาน

บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการของท่าอากาศยานแม่สะเรียงโดยส่วนใหญ่ ยังไม่ได้รับการพัฒนา และมีบางพื้นที่ถูกปล่อยให้เป็นพื้นที่รกร้าง ทำให้มีไม้ยืนต้น ไม้พุ่มขึ้นอยู่ในระดับหนึ่ง สำหรับในบริเวณเขตพื้นที่การบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งเป็นพื้นที่ปลูกหญ้าและเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง จึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานแม่สะเรียง ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการเขตพื้นที่การบิน และพื้นที่บริเวณรอบสนามบินรัศมี 5 กิโลเมตร พบพืชพรรณตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ บริเวณโดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน และโดยรอบสนามบิน เช่น นนทรีป่า มะขาม ชีเหล็ก กล้วย สัก และหางนกยูงฝรั่ง เป็นต้น

3.3.3) ความหลากหลายของนกและสัตว์

จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน จำนวนทั้งสิ้น 33 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด นก จำนวน 16 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.4-1 ถึง ตารางที่ 5.2.4-4 และภาพที่ 5.2.4-1

ตารางที่ 5.2.4-1				
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ จากการสำรวจ วันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Anura				
Family Bufonidae				
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	+	-	LC	LC
Family Microhylidae				
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	+	-	LC	LC
อึ่งขำดำ (<i>Microhyla heymonsi</i>)	+	-	LC	LC
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	+	-	LC	LC
Family Dicroglossidae				
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	+	-	LC	LC
Family Rhacophoridae				
ปาดเทนิอ (<i>Polypedates megocephalus</i>)	+	-	LC	LC
* 6	0,0,6	0	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทที่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทที่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.2.4-2				
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ จากการสำรวจ วันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Squamata				
Family Agamidae				
กิ้งก่าหัวสีฟ้า (<i>Calotes goeltzi</i>)	+	-	LC	LC
กิ้งก่าหัวแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	+	-	LC	LC
Family Gekkonidae				
จิ้งจกบ้านทางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	++	-	LC	LC
จิ้งจกบ้านทางแบน (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	+	-	LC	LC
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	++	-	LC	LC
Family Scincidae				
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	+	-	LC	LC
จิ้งเหลนเรียวท้องเหลือง (<i>Subdoluseps bowringii</i>)	+	-	LC	LC
7	0,2,5	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 5.2.4-3				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ จากการสำรวจ วันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Anseriformes				
Family Anatidae				
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	+	ค	LC	LC
Order Caprimulgiformes				
Family Hemiprocridae				
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasensis</i>)	+	ค	LC	LC

ตารางที่ 5.2.4-3				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ จากการสำรวจ วันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568 (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Cuculiformes				
Family Cuculidae				
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	+	ค	LC	LC
Order Columbiformes				
Family Columbidae				
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	+	-	-	LC
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	+	-	LC	LC
Order Piciformes				
Family Megalaimidae				
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	+	ค	LC	LC
Order Passeriformes				
Family Artamidae				
นกแอ่นพวง (<i>Artamus fuscus</i>)	+	ค	LC	LC
Family Pycnonotidae				
นกปรอดหัวสีเข้ม (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	++	ค	LC	LC
Family Hirundinidae				
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	++	ค	LC	LC
Family Cisticolidae				
นกกระเจี๊ยบหัวออกเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)	+	ค	LC	LC
นกกระเจี๊ยบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	+	ค	LC	LC
Family Sturnidae				
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	+	ค	LC	LC
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	++	ค	LC	LC
Family Dicaeidae				
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	+	ค	LC	LC
Family Nectariniidae				
นกกิ้งป๋าลือกลือ (<i>Cinnyris jugularis</i>)	+	ค	LC	LC
Family Motacillidae				
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	+	ค	LC	LC
16	0,3,13	14	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทที่ไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทที่ไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.2.4-4				
รายชื่อสัตว์เสี่ยงสูญพันธุ์ที่สำรวจพบ จากการสำรวจ วันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Scandentia				
Family Tupaiidae				
กระแตเท็นือ (<i>Tupaia belangeri</i>)	+	-	LC	LC
Order Rodentia				
Family Sciuridae				
กระเล็นขนปลายหูสั้น (<i>Tamiops mccllellandi</i>)	+	-	LC	LC
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysonii</i>)	+	-	LC	LC
Order Carnivora				
Family Herpestidae				
พังพอนเล็ก (<i>Herpestes javanicus</i>)	+	ค	LC	LC
4	0,0,4	1	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทที่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทที่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3.3.4) ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานร้อยเอ็ดทั้งหมด 33 ชนิด สามารถประเมินเป็นระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ ได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-5)

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมาก หรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้ง ซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้าง หรือกินอาหารได้หลากหลายประเภท จึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมาก หรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดี จึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก จากการสำรวจไม่พบสัตว์ป่าที่มีความชุกชุมมาก

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐาน หรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้ง แต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดี หรือปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้าง หรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย รายละเอียดดังนี้

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกบ้านทางนาม และตุ๊กแกบ้าน

นก จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกปรอดหัวสีเขม่า นกนางแอ่นบ้าน และนกเอี้ยงสาธิตา

ระดับชุมชนสัมพัทธ์น้อย : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย หรือเป็นชนิดที่ไม่พบจากการสำรวจ แต่เป็นข้อมูลจากการสอบถาม รายละเอียดดังนี้

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน อึ่งอ่างบ้าน อึ่งข้างคำ อึ่งน้ำเต้า กบหนอง ปาดเหนือ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวสีฟ้า กิ้งก่าหัวแดง จิ้งจกบ้านหางแบน จิ้งเหลนบ้าน จิ้งเหลนเรียวก้องเหลือง

นก จำนวน 13 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกฟิราบบ้าน นกเขาใหญ่ นกตีทอง นกแอ่นพง นกกระजิบหญ้าอกเทา นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกสุมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ กระเรียนขนปลายหูสั้น กระรอกหลากสี พังพอนเล็ก

ตารางที่ 5.2.4-5				
จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่พบในท่าอากาศยานแม่สะเรียง จำแนกตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม				
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2568			
	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม		
		ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	6	-	-	6
สัตว์เลื้อยคลาน	7	-	2	5
นก	16	-	3	13
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	4	-	-	4
รวม	33	-	5	28

3.3.5) สถานภาพของสัตว์ป่า

การอนุรักษ์สัตว์ป่าจำเป็นต้องกำหนดสถานภาพของสัตว์ป่า เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการคุ้มครองชนิดที่มีประชากรน้อยและชนิดที่มีการแพร่กระจายเป็นขอบเขตจำกัด ไม่ให้หมดหรือสูญหายไปจากพื้นที่และ/หรือไม่ให้สูญพันธุ์ไปจากโลก ในทางกลับกันต้องควบคุมชนิดที่มีประชากรมากให้มีปริมาณในระดับที่ไม่ทำให้สมดุลของระบบนิเวศในพื้นที่สูญเสียไป ซึ่งประเทศไทยได้กำหนดสถานภาพสัตว์ป่าเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยจำแนกเป็นสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 ที่กำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าสงวนและสัตว์ป่าคุ้มครอง และสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ซึ่งพิจารณาตามภาวะของการถูกคุกคามและทำให้ประชากรตลอดจนขอบเขตการแพร่กระจายของสัตว์ป่าลดลง โดยสถานภาพแต่ละประเภทของสัตว์ป่า ที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังนี้

(1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย : จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าจำนวน 33 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 15 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังตารางที่ 5.2.4-6

นก จำนวน 14 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกตีทอง นกแอ่นพง นกปรอดหัวสีเขม่า นกนางแอ่นบ้าน นกกระจิบหญ้าอกเทา นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกสุมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกเค้าดินทุ่งเล็ก



นกกระเจี๊ยบใหญ่อกเทา



นกเขาใหญ่



นกเด้าดินทุ่งเล็ก



นกปรอดหัวสีเข้ม



นกพิราบป่า



นกเอี้ยงสาริกา



นกแอ่นพง



เป็ดแดง

ระหว่างวันที่ 28-29 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.4-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ พังพอนเล็ก

ตารางที่ 5.2.4-6				
จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง				
จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562				
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2568			
	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิด		
		สัตว์ป่าสงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	6	-	-	6
สัตว์เลื้อยคลาน	7	-	-	7
นก	16	-	14	2
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	4	-	1	3
รวม	33	0	15	18

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 เพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และ IUCN (2025-1) พบว่า สัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 2568 ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-1)

3.3.6) ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานแม่สะเรียง

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆ ในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กินอาหารหลัก จำแนกออกเป็น 3 ประเภท (ตารางที่ 5.2.4-7) ดังนี้

นกที่กินพืช พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกสีชมพูสวน และนกกินปลือกเหลือง นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก

นกที่กินสัตว์ พบจำนวน 7 ชนิด คือ นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกแอ่นพง นกนางแอ่นบ้าน นกกระจุยปากเทา นกกระจุยธรรมดา และนกเค้าดินทุ่งเล็ก โดยมีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำ และอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืช ที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร

นกที่กินพืช และสัตว์ พบจำนวน 5 ชนิด คือ เป็ดแดง นกตีทอง นกปรอดหัวสีเขม่า นกเอี้ยงหงอน และนกเอี้ยงสาธิตา

ตารางที่ 5.24-7 ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)			✓
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)		✓	
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)		✓	
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)			✓
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)		✓	
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)			✓
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)		✓	
นกกระजิบหน้าอกเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)		✓	
นกกระจิบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)		✓	
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)			✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)			✓
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓		
นกกิ้งก่าเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	✓		
นกเจ้าดินหูกเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)		✓	
16	*	4	7
			5

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

3.3.7) สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆ ในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนก ในบริเวณพื้นที่ศึกษา จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่ม ดังนี้ (ตารางที่ 5.24-8)

นกประจำถิ่น (Resident) เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น 15 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกพิราบป่า นกแอ่นพง นกกระจิบหน้าอกเทา และนกกิ้งก่าเหลือง เป็นต้น

นกอพยพในช่วงฤดูหนาว เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว มีจำนวน 1 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ นกนางแอ่นบ้าน

นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้

นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังไข่ นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ ในประเทศไทย บางช่วงบางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้ง หรือหนาว ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้

ตารางที่ 5.2.4-8 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	R
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)	R
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	R
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	R
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	R
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	R
นกแอ่นทง (<i>Artamus fuscus</i>)	R
นกปรอดหัวสีเข้ม (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	R
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	M
นกกระจุยปากเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)	R
นกกระจุยธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	R
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	R
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	R
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	R
นกกิ้งกือเหลือง (<i>Cirinyris jugularis</i>)	R
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	R
16	15,1

R = นกประจำถิ่น

M = นกอพยพ

MB = นกอพยพเข้ามาทำรังวางไข่

3.3.8) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

จากการสำรวจภาคสนามในเดือนเมษายน 2568 ซึ่งได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการเขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ ไม่พบชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ จากผลการสำรวจพบนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานแม่สะเรียง

โอกาสในการชนนก (Potential of Strike)

ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ได้แก่ ความซุกซมของนก กรณีที่นกมีความซุกซมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความซุกซมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากินยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลอยหรือน้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกในระดับสูง ในระดับปานกลาง และในระดับต่ำ (ควรเฝ้าระวัง) ดังตารางที่ 5.2.4-9

ตารางที่ 5.2.4-9 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
0	0	0	0

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

โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก แบ่ง

ออกเป็น 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 5.2.4-10

ตารางที่ 5.2.4-10			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน			
ชนิด	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
0	0	0	0

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

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานแม่สะเรียง (ดัง ตารางที่ 5.2.4-11 และตำแหน่งที่พบแสดงดังรูปที่ 5.2.4-1) มีรายละเอียดดังนี้

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง : ไม่พบนกชนิดใดที่มีโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง : ไม่พบนกชนิดใดที่มีโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำไม่พบนกชนิดใดที่มีโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย

ตารางที่ 5.2.4-11			
ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานแม่สะเรียง			
Potential of Strike \ Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	-	-	-
ปานกลาง	-	-	-
สูง	-	-	-

3.3.9) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากการรวบรวมข้อมูลรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 เนื่องจากท่าอากาศยานแม่สะเรียง ไม่มีเครื่องบินพาณิชย์ให้บริการ จึงไม่พบอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (เมษายน พ.ศ.2568) กับกับผลการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ธันวาคม พ.ศ.2537) และผลการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม และกรกฎาคม พ.ศ.2565 พฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ. 2566 พฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-12)

ตารางที่ 5.2.4-12							
เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง							
ประเภท	พ.ศ.65 ¹	ก.ค.65 ¹	พ.ค.66 ²	ส.ค.66 ²	พ.ค.67 ³	ส.ค.67 ³	พ.ค.68
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	9	7	5	4	5	9	6
สัตว์เลื้อยคลาน	17	12	6	6	6	8	7
นก	45	25	14	15	23	30	16
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	9	7	4	3	4	6	4
รวม	80	51	29	28	38	53	33

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 : การศึกษาปัจจุบัน พบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จึงเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2565 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2566 เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2567) ได้ รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก แสดงดังตารางที่ 5.2.4-13

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน อีงอ่างบ้าน อีงน้ำเต้า อีงข้างดำ กบหนอง และปาดบ้านหัวใหญ่

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ อีงลายแถม เขียดจะนา เขียดหลังปุมที่ราบ และเขียดอ่องเล็ก

ตารางที่ 5.2.4-13							
เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง							
อันดับ/วงศ์/ชนิด	พ.ศ.65	ก.ศ.65	พ.ศ.66	ส.ศ.66	พ.ศ.67	ส.ศ.67	เม.ย.68
Order Anura							
Family Bufonidae							
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
Family Microhylidae							
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	✓	×	×	×	×	✓	✓
อึ่งลายแต้ม (<i>Microhyla butleri</i>)	×	✓	✓	×	✓	✓	×
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓
อึ่งข้างดำ (<i>Microhyla heymonsi</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Dicoglossidae							
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	✓	✓	×	✓	×	✓	✓
เขียดจระนา (<i>Occidozyga lima</i>)	✓	×	×	×	×	✓	×
เขียดหลังป้อมที่ราบ (<i>Occidozyga martensii</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	×
Family Ranidae							
เขียดอ่องเล็ก (<i>Hylarana nigrovittata</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
Family Rhacophoridae							
ปาดบ้านหัวใหญ่ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
รวม	9	7	5	4	5	9	6

4.2) สัตว์เลื้อยคลาน : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลื้อยคลาน แสดงดังตารางที่ 5.2.4-14

4.2.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่า
ริ้ว ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหางหนาม จิ้งจกหางแบนเล็ก จิ้งเหลนบ้าน และ จิ้งเหลนเรียวท้องเหลือง

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวสี
ฟ้า และ จิ้งจกหินสีจาง

4.2.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน :
จำนวน 10 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าสวน จิ้งจกดินลายจุด จิ้งเหลนหางยาว จิ้งเหลนหลากหลาย งูเหลือม งูเห่าหม้อ งูเขียวปากแฉก
งูเขียวพระอินทร์ งูสามม่านพระอินทร์ และ งูสิงหางลาย

ตารางที่ 5.2.4-14							
เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง							
อันดับ/วงศ์/ชนิด	พ.ค.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68
Order Squamata							
Family Agamidae							
กิ้งก่าสวน (<i>Calotes mystaceus</i>)	✓	✓	×	✓	×	×	×
กิ้งก่าริ้ว (<i>Calotes versicolor</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
กิ้งก่าหัวสีฟ้า (<i>Calotes goetzii</i>)	×	×	×	×	×	✓	✓
Family Gekkonidae							
จิ้งจกดินลายจุด (<i>Dixonius siamensis</i>)	✓	✓	✓	×	✓	×	×
จิ้งจกหินสีจาง (<i>Gehyra mutilata</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
จิ้งจกหางแบนเล็ก (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Scincidae							
จิ้งเหลนหางยาว (<i>Eutropis longicaudata</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนหลากลาย (<i>Eutropis macularia</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
จิ้งเหลนเรียวยาว (<i>Lygosoma bowringii</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	✓
Family Pythonidae							
งูเหลือม (<i>Python reticulatus</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×
Family Elapidae							
งูเห่าหม้อ (<i>Naja kaouthia</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
Family Colubridae							
งูเขียวปากแหลม (<i>Ahaetulla nasuta</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
งูเขียวพระอินทร์ (<i>Chrysopelea ornata</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	×
งูสาม่านพระอินทร์ (<i>Dendrelaphis pictus</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×
งูสิงหางลาย (<i>Ptyas mucosa</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
รวม	17	12	6	6	6	8	7

4.3) นก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดของนก แสดงดังตารางที่ 5.2.4-15

4.3.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 18 ชนิด ได้แก่ เป็ด
แดง นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกกระปูดใหญ่ นกแอ่นตาล นกตีทอง นกแอ่นพง นกปรอดหัวสีเขม่า นกปรอดสวน นก
นางแอ่นบ้าน นกกระजิบหน้าอกเทา นกกระจิบหน้าสีข้างแดง นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกสีชมพู
สวน นกกินปลีอกเหลือง และ นกเค้าดินทุ่งเล็ก

4.3.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน :
จำนวน 42 ชนิด ได้แก่ นกคุ่มอกดำ ไก่ป่า นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกิ้งก้าน้ำดำ นกจาบคาหัวเขียว นกเขาไฟ
นกเขาขาว นกบั้งรอกใหญ่ นกกาเหว่า นกอีวาบดักแตน นกเค้าโมง นกเงือกขาว นกจาบคาเล็ก นกโพระดกธรรมดา นก
ขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกแซงแซวหางนุ่น นกอีแพรดแถบอกดำ อีกาปากหนา นกจาบผ่นปีกแดง นก
ปรอดทอง นกปรอดเหลืองหัวจุก นกปรอดหัวโขน นกปรอดคอสาย นกนางแอ่นหางลวด นกนางแอ่นลาย นกกระเจี๊ยบใหญ่
ท้องเหลือง นกกระเจี๊ยบใหญ่สีเรียบ นกกระเจี๊ยบคอดำ นกยอดข้าวหางแพนลาย นกกินแมลงตาเหลือง นกจาบดินนวล
นกกิ้งก้องคอดำ นกนางแอ่นบ้าน นกยอดหญ้าสีดำ นกอินทรีดำมั่ง นกกระเจี๊ยบบ้าน นกกระเจี๊ยบใหญ่ นกกระเจี๊ยบธรรมดา
นกเด้าดินทุ่งใหญ่ และ นกกระต๊อสีชมพู

ตารางที่ 5.2.4-15							
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง							
อันดับ/วงศ์/ชนิด	พ.ค.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68
Order Anseriformes							
Family Anatidae							
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	✓	×	✓	×	×	×	✓
Order Galliformes							
Family Phasianidae							
นกคุ่มอกดำ (<i>Coturnix coromandelica</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
ไก่ป่า (<i>Gallus gallus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
Order Pelecaniformes							
Family Ardeidae							
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	×	×	×	×	✓	×	×
Order Gruiformes							
Family Rallidae							
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	✓	×	×	×	✓	✓	×
Order Accipitriformes							
Family Accipitridae							
เหยี่ยวกิ่งก่าสีดำ (<i>Aviceda leucophotes</i>)	×	×	×	×	×	✓	×
Order Coraciiformes							
Family Meropidae							
นกจาบคาหัวเขียว (<i>Merops philippinus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×
Order Columbiformes							
Family Columbidae							
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓	×	✓	×	×	✓	✓
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓	×	×	×	✓	×	×
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	×	×	×	×	✓	✓	×
Order Cuculiformes							
Family Cuculidae							
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกขั้วรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	✓	×	×	✓	✓	×	×
นกอีวาบตักแตน (<i>Cacomantis merulinus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
Order Strigiformes							
Family Strigidae							
นกเค้าโมง (<i>Glaucidium cuculoides</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
Order Caprimulgiformes							
Family Apodidae							
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienensis</i>)	✓	✓	✓	×	×	✓	✓
Order Coraciiformes							
Family Alcedinidae							
นกกะเดี้นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	✓	×	✓	✓	×	×	×
Family Meropidae							
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	✓	×	×	×	×	×	×

ตารางที่ 5.2.4-15							
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง (ต่อ)							
อันดับ/วงศ์/ชนิด	พ.ค.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68
Order Piciformes							
Family Megalaimidae							
นกไฟระยดกธรรมดา (<i>Psilopogon lineatus</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	×
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	✓	×	×	×	×	×	✓
Order Passeriformes							
Family Artamidae							
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	✓
Family Aegithinidae							
นกขมิ้นน้อยยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	✓	✓	×	×	✓	×	×
Family Dicruridae							
นกแซงแซวหางป๋วยใหญ่ (<i>Dicrurus paradiseus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
นกแซงแซวหางนุ่น (<i>Dicrurus hottentottus</i>)	×	×	×	×	✓	×	×
Family Rhipiduridae							
นกอีแพรดแถบออกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	×
Family Corvidae							
อีกาปากหนา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
Family Alaudidae							
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
Family Pycnonotidae							
นกปรอดทอง (<i>Pycnonotus atriceps</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
นกปรอดเหลืองหัวจุก (<i>Pycnonotus flaviventris</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
นกปรอดหัวโขน (<i>Pycnonotus jocosus</i>)	✓	✓	×	×	✓	×	×
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	✓	✓	×	×	✓	✓	×
นกปรอดคอลาย (<i>Pycnonotus finlaysoni</i>)	×	×	×	×	×	✓	×
Family Hirundinidae							
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกนางแอ่นหางลวด (<i>Hirundo smithii</i>)	×	✓	×	×	✓	✓	×
นกนางแอ่นลาย (<i>Cecropis striolata</i>)	×	×	×	×	✓	×	×
Family Cisticolidae							
นกกระจุบหญ้าออกเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)	✓	×	×	×	×	×	✓
นกกระจุบหญ้าท้องเหลือง (<i>Prinia flaviventris</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
นกกระจุบหญ้าสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	✓	×	×	×	×	✓	×
นกกระจุบหญ้าสีข้างแดง (<i>Prinia rufescens</i>)	×	✓	×	×	×	×	×
นกกระจุบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓
นกกระจุบคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	✓	✓	✓	✓	×	✓	×
นกยอดข้าวหางแพนลาย (<i>Cisticola juncidis</i>)	×	×	×	×	×	✓	×
Family Sylviidae							
นกกินแมลงตาเหลือง (<i>Chrysomma sinense</i>)	×	×	×	✓	×	×	×
Family Pellorneidae							
นกจาบดินอกลาย (<i>Pellorneum ruficeps</i>)	✓	×	×	×	×	×	×

ตารางที่ 5.24-15							
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง (ต่อ)							
อันดับ/วงศ์/ชนิด	พ.ค.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68
Family Sturnidae							
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	✓	×	×	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	✓	×	×	×	×	✓	×
Family Muscipidae							
นกกาเหมาบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	✓	✓	✓	×	✓	✓	×
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×
Family Dicaeidae							
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓	×	×	✓	×	×	✓
Family Nectariniidae							
นกกิ้งปดี่ดำม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×
นกกิ้งปดี่เหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	✓	✓	×	✓	×	×	✓
Family Passeridae							
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓	✓	×	×	✓	✓	×
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	×	×	×	×	×	✓	×
Family Ploceidae							
นกกระจาบธรรมดา (<i>Ploceus philippinus</i>)	×	✓	×	×	✓	✓	×
Family Motacillidae							
นกเด้าดินทุ่งใหญ่ (<i>Anthus richardi</i>)	×	✓	×	×	×	×	×
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Estrildidae							
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	✓	×	×	×	×	✓	×
รวม	45	25	13	15	23	30	16

4.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม แสดงดังตารางที่

5.24-16

4.3.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ กระรอกหลากสี กระเรียนขนปลายหูลิ้น และพังพอนเล็ก

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ หนูพุกใหญ่ หนูหริ่งบ้าน หนูท้องขาว กระรอกทองแดง กระจอน และกระรอกปลายหางดำ

ตารางที่ 5.2.4-16							
เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง							
อันดับ/วงศ์/ชนิด	พ.ค.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68
Order Scandentia							
Family Tupaiidae							
กระแตเท็น (Tupaia belangeri)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Order Rodentia							
Family Muridae							
หนูพุกใหญ่ (Bandicota indica)	✓	✓	×	×	×	×	×
หนูหริ่งบ้าน (Mus musculus)	✓	×	×	×	×	×	×
หนูท้องขาว (Rattus tanezumai)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
Family Sciuridae							
กระรอกท้องแดง (Callosciurus erythraeus)	✓	×	×	×	×	×	×
กระรอกหลากสี (Callosciurus finlaysoni)	✓	✓	×	×	✓	✓	✓
กระจ๊วน (Menetes berdmorei)	✓	✓	✓	×	×	×	×
กระเล็นขนปลายหูสั้น (Tamiops mccllellandi)	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
กระรอกปลายหางดำ (Callosciurus caniceps)	×	×	×	×	×	✓	×
Order Carnivora							
Family Herpestidae							
พังพอนเล็ก (Herpestes javanicus)	✓	✓	×	×	✓	✓	✓
รวม	9	7	4	3	4	6	4

สัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน : ผลการสำรวจสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ.2568) พบว่า มีจำนวนชนิดลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยไม่พบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ดังตารางที่ 5.2.4-17

ตารางที่ 5.2.4-17							
เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานแม่สะเรียง							
แนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน	พ.ค.65 ¹	ก.ค.65 ¹	พ.ค.66 ²	ส.ค.66 ²	พ.ค.67 ³	ส.ค.67 ³	พ.ค.68
ระดับต่ำ	ไก่ป่า	-	เปิดแดง นกพิราบป่า	-	-	-	-
ระดับปานกลาง	เปิดแดง	-	-	-	-	-	-
ระดับสูง	-	-	-	-	-	-	-
รวม	2	-	2	-	-	-	-

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

5) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 33 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และนก จำนวน 16 ชนิด และจากการสำรวจไม่พบนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน

5.1) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในแหล่งน้ำโดยตรง สัตว์ป่าเหล่านี้ (ไม่รวมปลา) มักอาศัยและหากินอยู่ตาม ผิวน้ำและตามพืชน้ำที่อยู่ในแหล่งน้ำ ได้แก่ เป็ดแดง ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพืชน้ำ ทั้งพืชลอยน้ำ และพืชน้ำอื่นๆ อาทิ บัวสาย บัวหลวง ผักตบชวา

วิธีการควบคุม : สามารถดำเนินการได้โดยการกำจัดพืชน้ำ หากเป็นพืชน้ำประเภทลอยน้ำ ต้องใช้ การเก็บออก ส่วนพืชน้ำประเภทลงราก อาทิ บัวต่างๆ ใช้การขุดบ่อให้น้ำลึกมากกว่า 3-4 เมตร บัวต่างๆ จะไม่สามารถ เติบโตได้

5.2.5 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจสังคมของราษฎรท้องถิ่นที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สํารวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมในภาคสนาม โดยใช้แบบสอบถาม พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดง รายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ และแบ่งกลุ่มเป้าหมายหลัก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะง่ายต่อการตอบและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยมี ลักษณะคำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด เพื่อรวบรวมข้อมูล ซึ่งการจัดแบ่งคำถามสำหรับการศึกษารังนี้ได้แบ่งตาม กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจรวม 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 ข้อมูลสภาพการเจ็บป่วยของสมาชิก ในครัวเรือน สถานพยาบาลที่เข้ารับการรักษา และความเพียงพอของสถานพยาบาล ทั้งจำนวนสถานพยาบาลและจำนวน บุคลากรทางการแพทย์

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 3 กลุ่ม ดังนี้

2.2.1) กลุ่มครัวเรือน : กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ โดยเน้นชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 3 หมู่บ้าน ครอบคลุมพื้นที่ตำบลบ้านกาศ อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.5-1 และรูปที่ 5.2.5-1)

ตารางที่ 5.2.5-1			
กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สะเรียง			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน
แม่ฮ่องสอน	แม่สะเรียง	บ้านกาศ	หมู่ 1 บ้านท่าข้าม
			หมู่ 8 บ้านท่าข้ามเหนือ
			หมู่ 12 บ้านโป่ง
1 จังหวัด	1 อำเภอ	1 ตำบล	3 หมู่บ้าน

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

โดยทำการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน หรือคู่สมรสที่สะดวกในการให้ข้อมูลเป็นหลัก โดยใช้แบบสอบถามครัวเรือน

2.2.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ เป็นกลุ่มบุคคลที่มีบทบาทต่อการสื่อสารข้อมูลต่าง ๆ สู่ชุมชน และเป็นบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับการพัฒนาชุมชนในด้านต่างๆ รวมทั้งการปกครองในท้องถิ่น กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการสนับสนุน/ช่วยเหลือ/ประสานงานระหว่างชุมชนกับท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้เคียง และยังมีบทบาทในการชักนำหรือโน้มน้าวสมาชิกในชุมชน ในการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใด อันเป็นการสนับสนุนและ/หรือโต้แย้งกิจกรรมของท่าอากาศยาน โดยดำเนินการสอบถามความคิดเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชน ดังนี้

- (1) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 6 ราย ดังนี้
 - (1.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลแม่สะเรียง
 - (1.2) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านกาต
 - (1.3) กำนันตำบลบ้านกาต
 - (1.4) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านท่าข้าม
 - (1.5) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านท่าข้ามเหนือ
 - (1.6) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 12 บ้านโป่ง
- (2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 3 ราย ดังนี้
 - (2.1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่คง
 - (2.2) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลป่าแป๋
 - (2.3) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ยาว

2.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ที่อยู่ในระยะ 1.0 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 14 แห่ง แบ่งเป็น

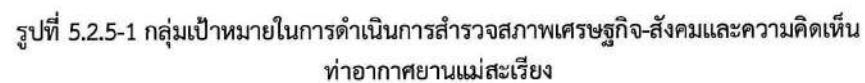
- (1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนแม่สะเรียง "บริพัตรศึกษา" โรงเรียนอนุบาลแม่สะเรียง (บ้านโป่ง) ศูนย์คริสเตียนเพื่อพัฒนาผู้พิการ โรงเรียนอนุบาลธารทิพย์ โรงเรียนอนุบาลกฤษณพรรณ และโรงเรียนบ้านพะมอลอ
- (2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 8 แห่ง คือ วัดชัยลาภ คริสตจักรร่มเกล้าแม่สะเรียง คริสตจักรเซเว่นเดียร์ วัดท่าข้าม คริสตจักรกะเหรี่ยงแบ็บติสท์บ้านโป่ง วัดท่าข้ามเหนือ วัดอมราวาส (วัดป่าเหว) และ คริสตจักรธารพระพรภาคที่ 1 สภาคริสตจักรในประเทศไทย

2.3) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : มีรายละเอียดดังนี้

2.3.1) กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานพิษณุโลก จากการรวบรวมจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความเชื่อถือได้ของการเลือกตัวอย่างเท่ากับ ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ ในการคำนวณหาขนาดตัวอย่าง (Taro Yamane. Statistics : An Introductory Analysis: 1970 อ้างใน ดร.ยุทธ ไทยวรรณ) 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 ยอมรับผลการวิจัยที่มีค่าความคลาดเคลื่อนได้ ตั้งแต่ 0.01, 0.05 จนถึง 0.10 (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)



2.3.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ รวม 9 ราย ตามที่ระบุข้างต้น โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.3.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ ในพื้นที่รวม 14 ราย ตามที่ระบุข้างต้น (เน้นผู้ที่เป็นหัวหน้าโดยตำแหน่งของสถานที่นั้นๆ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการ ส่วนศาลนสนถน่นการสอบถามความคิดเห็นจากเจ้าอาวาส) โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.4) ระยะเวลาดำเนินการ : สำรวปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการในเดือนสิงหาคมถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2568

2.5) การประเมินผลการศึกษา : มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

2.5.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.2) ปรับปรุงมาตรการฯ ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง งบประมาณปี 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565 รวม 280 ตัวอย่าง พบว่า สำหรับความคิดเห็นผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 63.9) ให้ความเห็นว่ากรดำเนินงานของท่าอากาศยานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยเกือบครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 45.0) ให้ความเห็นว่าเศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น รองลงมา มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 26.8) และมีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น (ร้อยละ 26.1) ตามลำดับ

ส่วนผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน เกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลงเดิม (ร้อยละ 98.9) รองลงมา ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินมีเสียงดังลดลง (ร้อยละ 1.1) สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบิน พบว่า ทั้งหมดให้ความเห็นว่าความดังของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งหมดให้ความเห็นว่าความดังของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นในปัจจุบันไม่รบกวนการใช้ชีวิต และสำหรับด้านข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน พบว่า ทั้งหมดไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง งบประมาณปี 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 รวม 320 ตัวอย่าง พบว่า สำหรับความคิดเห็นผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 81.9) ระบุว่าจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาในปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน ในขณะที่อีก

ร้อยละ 18.1 ระบุว่าจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาในปัจจุบันส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยผู้ที่ระบุว่าช่วยให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้นและระบุว่ามีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น มีสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 24.4 และร้อยละ 35 ระบุว่าทำให้มีรายได้มากขึ้น ส่วนผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน พบว่าเกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงน้อยลง (ร้อยละ 90.0) ในขณะที่ร้อยละ 10.0 ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง

สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน พบว่า ในขณะบินขึ้น ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 100.0) ในขณะบินผ่าน ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 100.0) และในขณะบินลง ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 100.0) ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆในปัจจุบัน พบว่า ในขณะบินขึ้น ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 70.9) รองลงมา ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 19.1) และระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 10.0) ตามลำดับ ในขณะบินผ่าน ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 58.1) รองลงมา ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 40.0) และระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 1.9) ตามลำดับ และในขณะบินลง ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 60.9) รองลงมา ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 24.1) และระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 15.0) ตามลำดับ และสำหรับข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน พบว่าทั้งหมดระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน (ร้อยละ 100.0)

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สะเรียง งบประมาณปี 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า ได้ทำการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย รวม 3 กลุ่มหลัก ได้แก่ (1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานแม่สะเรียง (2) กลุ่มผู้นำชุมชน และ (3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ สามารถสรุปผลการสำรวจและผลการสำรวจแยกตามกลุ่มเป้าหมายได้ดังนี้

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานแม่สะเรียง : ทำการสำรวจ รวม 321 ตัวอย่าง ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 60.1) ในขณะที่ที่ร้อยละ 39.9 ระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังน้อยลง ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

(2) กลุ่มผู้นำชุมชน : ทำการสำรวจ รวม 3 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์ 1 ราย (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 12 บ้านโป่ง) ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงน้อยลง ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 1 ราย (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านท่าข้ามใต้) ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 2 ราย ต่างให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

(3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม : ทำการสำรวจ รวม 4 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์ 1 ราย (คริสตจักรเซเว่นเดย์) ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงน้อยลง ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 3 ราย ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

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