



กรมท่าอากาศยาน  
กระทรวงคมนาคม

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



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2  
( FINAL REPORT II )  
ทำอากาศยานแพร่



เสนอโดย  
บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2569

ที่ 69/0044/MON/ พล.003

23 มกราคม 2569

เรื่อง ขอส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2)  
งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง  
(ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

เรียน ประธานคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา

อ้างถึง สัญญาจ้างผู้เชี่ยวชาญรายบุคคลหรือจ้างบริษัทที่ปรึกษา สัญญาเลขที่ งท 29/2568  
ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2)  
งานจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้  
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง  
แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และ แม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568  
ประกอบด้วย (1) รายงานฉบับหลัก  
(2) รายงานฉบับย่อ  
(3) เครื่องบันทึกข้อมูลขนาดพกพา (Flash Drive)  
จำนวน 12 ชุด

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

บัดนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) โครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ จึงขอเสนอ  
รายงานดังกล่าวต่อท่าน เพื่อพิจารณา ดังสิ่งที่ส่งมาด้วยนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



Final Report 2\_North

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ





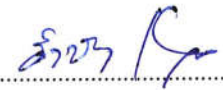






**หนังสือรับรอง**  
**การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม**  
**และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม**  
**โครงการทำอากาศยานแพร์**

วันที่ 23 เดือนมกราคม พ.ศ.2569

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานแพร์ ตั้งอยู่ ถนนช่อแฮ ตำบลนาจักร อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ ของกรมทำอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

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

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ
นางสาวลัดดาวรรณ สีลาชัย		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนพวรรณ แจ้งหาร		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวอุษณีย์ เลิศอภิรติ		ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์

ขอแสดงความนับถือ







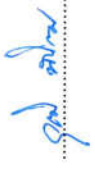
(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด











บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานแพร่  
ของกรมทำอากาศยาน ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2568

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพินัส - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - สค.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
4	ว่าที่ รต.ดร.วิชณุพงศ์ เกียรติช่วย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) - วท.ม. (สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ปร.ด. (อายุศาสตร์เขตร้อน)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และแบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมรรค์ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	10	
5	ผศ.ดร.วุฒิ ทักนิธธรรม - วท.บ. (ชีววิทยา) - วท.ม. (สัตววิทยา) - ปร.ด. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรสัตว์ป่า	คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	



**บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอาภาคารยานแพร์  
ของกรมท่าอากาศยาน ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2568**

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
6	รศ.ดร.รัตนวัฒน์ ไชยรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ประ.ด. (วนศาสตร์) สาขานิเวศวิทยาป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	10	
7	นายอภิชัย วรสิงห์ - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยา ทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	
8	นายณัฐสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
9	นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - ด้านการระบายน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
10	นางสาวนพวรรณ แง่งหาร - วท.บ. (การจัดการสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการจัดการน้ำเสีย - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
11	นางสาวเกณณี วงศ์หาญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
12	นางสาวกัญญารัตน์ ภาณุจันทน์ - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการ ภัยพิบัติ)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
13	นางสาวอุษณีย์ เลิศอภินิธิ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สุขภาพ) สาขาอนามัยสิ่งแวดล้อม	ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ - ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	

## รายงานฉบับหลัก ท่าอากาศยานแพร่

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

### สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	1
สารบัญผนวก	2
สารบัญตาราง	3
สารบัญรูป	4
สารบัญภาพ	5
<b>บทที่ 1</b>	<b>บทนำ</b>
1.1	เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน 1-1
1.2	วัตถุประสงค์ 1-2
1.3	ขอบเขตการดำเนินการ 1-3
<b>บทที่ 2</b>	<b>รายละเอียดโครงการ</b>
2.1	ที่ตั้งท่าอากาศยานแพร่ 2-1
2.2	ความเป็นมาของท่าอากาศยานแพร่ 2-1
2.3	องค์ประกอบของท่าอากาศยานแพร่ 2-3
2.3.1	องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2-3
2.3.2	องค์ประกอบโครงการปัจจุบัน 2-6
2.4	เขตปลอดภัยการเดินอากาศ 2-9
2.5	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานแพร่ 2-9
2.6	การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน 2-12
2.6.1	จำนวนเจ้าหน้าที่ 2-12
2.6.2	สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน 2-12
2.6.3	สถิติเที่ยวบิน 2-12
<b>บทที่ 3</b>	<b>ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม</b>
3.1	การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3-1
3.2	การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา 3-13



	หน้า
<b>บทที่ 4 ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>	
4.1 ผลการทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา	4-1
4.2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน	4-2
4.3 ผลการปฏิบัติตามคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ	4-20
<b>บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>	
5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-8
5.2.1 คุณภาพอากาศ	5-8
5.2.2 ระดับเสียง	5-20
5.2.3 คุณภาพน้ำผิวดิน	5-38
5.2.4 การจัดการน้ำเสีย	5-56
5.2.5 การจัดการน้ำใช้	5-66
5.2.6 ทรัพยากรสัตว์ป่า	5-78
5.2.7 สภาพเศรษฐกิจและสังคม	5-115
<b>บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
6.1 แผนปฏิบัติการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน	6-1
<b>บทที่ 7 สรุปข้อเสนอแนะ</b>	
7.1 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7-1
7.2 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7-1

## สารบัญภาคผนวก

	หน้า
<b>ภาคผนวก ท่าอากาศยานแพร่</b>	
ภาคผนวก ก หนังสือแจ้งผลพิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
ภาคผนวก ข เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	
ภาคผนวก ค ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ	
ภาคผนวก ง ผลการตรวจวัดระดับเสียง	
ภาคผนวก จ ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน	
ภาคผนวก ฉ ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย	
ภาคผนวก ช ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้	
ภาคผนวก ซ แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชน	

## สารบัญตาราง

## หน้า

ตารางที่ 1.3-1	สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่	1-3
ตารางที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการบินอากาศ ท่าอากาศยานแพร่	2-9
ตารางที่ 2.6.3-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแพร่ ประจำปี พ.ศ.2568	2-13
ตารางที่ 2.6.3-2	เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแพร่ ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน	2-14
ตารางที่ 3.1-1	ผลกระทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่	3-3
ตารางที่ 4.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานแพร่ ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา	4-1
ตารางที่ 4.1-2	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานแพร่ ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา	4-2
ตารางที่ 4.2-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่	4-3
ตารางที่ 4.3-1	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่	4-21
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่	5-2
ตารางที่ 5.2.1-1	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2537-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดแพร่	5-15
ตารางที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่	5-16
ตารางที่ 5.2.1-3	เปรียบเทียบผลการวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่	5-19
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่	5-27
ตารางที่ 5.2.2-2	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 - เมษายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานแพร่	5-30
ตารางที่ 5.2.2-3	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 - กันยายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานแพร่	5-32
ตารางที่ 5.2.2-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่	5-36
ตารางที่ 5.2.3-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่	5-45
ตารางที่ 5.2.3-2	เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่	5-50
ตารางที่ 5.2.4-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่	5-62
ตารางที่ 5.2.4-2	การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่	5-64
ตารางที่ 5.2.5-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่	5-71
ตารางที่ 5.2.5-2	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่	5-75
ตารางที่ 5.2.6-1	รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานแพร่	5-84
ตารางที่ 5.2.6-2	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานแพร่	5-85
ตารางที่ 5.2.6-3	รายชื่อนกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานแพร่	5-85
ตารางที่ 5.2.6-4	รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบที่พบในท่าอากาศยานแพร่	5-88
ตารางที่ 5.2.6-5	จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่ จำแนกตามระดับความชุกชุมสัมพันธ์ของสัตว์ป่า	5-95
ตารางที่ 5.2.6-6	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่ จำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562	5-96
ตารางที่ 5.2.6-7	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่ จำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์	5-97
ตารางที่ 5.2.6-8	ความสัมพันธ์ของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่กับแหล่งอาหาร	5-98
ตารางที่ 5.2.6-9	สถานภาพตามฤดูกาลของนก ที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่	5-99



## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5.2.6-10	โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด ที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.6-11	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน ที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.6-12	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.6-13	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.6-14	เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.6-15	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.6-16	เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.6-17	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.6-18	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.7-1	กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.7-2	ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.7-3	ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.7-4	ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.7-5	ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.7-6	ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.7-7	ข้อมูลปัญหาด้านสังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.7-8	ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.7-9	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่
ตารางที่ 5.2.7-10	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำการสำรวจข้อมูล
ตารางที่ 5.2.7-11	รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ที่ทำการสำรวจข้อมูล

## สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1-1	ที่ตั้งท่าอากาศยานแพร่
รูปที่ 2.3.1-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานแพร่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.3.2-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานแพร่ ในปัจจุบัน
รูปที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานแพร่ ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ
รูปที่ 2.5-2	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานแพร่
รูปที่ 2.6.3-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแพร่ ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่
รูปที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่
รูปที่ 5.2.1-3	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่

## สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 5.2.2-1	สถานที่ติดตามตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแพร่ 5-21
รูปที่ 5.2.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแพร่ 5-29
รูปที่ 5.2.2-3	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานแพร่ ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 5-31
รูปที่ 5.2.2-4	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานแพร่ ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 5-33
รูปที่ 5.2.2-5	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่ 5-37
รูปที่ 5.2.3-1	ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่ 5-39
รูปที่ 5.2.3-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่ 5-47
รูปที่ 5.2.3-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่ 5-54
รูปที่ 5.2.4-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่ 5-57
รูปที่ 5.2.4-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่ 5-63
รูปที่ 5.2.4-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่ 5-65
รูปที่ 5.2.5-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่ 5-67
รูปที่ 5.2.5-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่ 5-72
รูปที่ 5.2.5-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่ 5-76
รูปที่ 5.2.6-1	ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานแพร่ 5-103
รูปที่ 5.2.7-1	กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสุขภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นท่าอากาศยานแพร่ 5-117

## สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.3.2-1	องค์ประกอบภายในท่าอากาศยานแพร่ ในปัจจุบัน (เดือนกันยายน พ.ศ.2568) 2-8
ภาพที่ 5.2.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่ 5-10
ภาพที่ 5.2.2-1	การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแพร่ 5-23
ภาพที่ 5.2.3-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่ 5-41
ภาพที่ 5.2.4-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่ 5-59
ภาพที่ 5.2.5-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่ 5-68
ภาพที่ 5.2.6-1	ตัวอย่างสัตว์ที่พบในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ 5-104
ภาพที่ 5.2.7-1	การติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ 5-123



บทที่ 1

บทนำ

## 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 แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568 โดยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน แก้ไข และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว จากสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และ/หรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้มอบหมายให้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบ การปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานภาคเหนือ ดังนี้

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

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

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

## 1.2 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมาอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป

2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติของแต่ละท่าอากาศยาน

3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการที่เกิดขึ้นจริง พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของแต่ละท่าอากาศยาน เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง

4) เพื่อศึกษานิเวศวิทยา พืชพรรณ นก และสัตว์ ที่เป็นอันตรายต่อการบิน และแผนป้องกันอุบัติเหตุทางการบินที่เกิดจากนกและสัตว์

5) เพื่อดำเนินการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน

6) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

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

8) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป

9) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้ปรับปรุงแนวทางในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอื่นๆ ของกรมท่าอากาศยานต่อไป



## 1.3 ขอบเขตการดำเนินการ

1) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะดำเนินการ และในระยะก่อสร้าง (ในกรณีที่อยู่ในระหว่างมีการก่อสร้างโครงการ) เช่น คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำผิวดิน เป็นต้น ตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อ้างอิงตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ข้อ 3 (2) และ (3) โดยในรอบของการปฏิบัติงานตามสัญญา จะดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 ครั้ง มีรายละเอียดการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 1.3-1

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> )	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ท่าอากาศยานแพร่ 2) วัดเมืองคำ (ชุมชนบ้านสะบะ) 3) วัดใหม่บ้านเหล่า (ชุมชนบ้านเหล่า)
2. ระดับเสียง 2.1 ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L <sub>eq</sub> 1 hr.) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>eq</sub> 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L <sub>dn</sub> ) - ระดับเสียงสูงสุด (L <sub>max</sub> )*	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ท่าอากาศยานแพร่ 2) วัดเมืองคำ (ชุมชนบ้านสะบะ) 3) วัดใหม่บ้านเหล่า (ชุมชนบ้านเหล่า)
2.2 ระดับเสียงจากเครื่องบิน - ระดับเสียง 5 นาที (L <sub>eq</sub> 5 min.) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L <sub>90</sub> ) - ระดับเสียงสูงสุด (L <sub>max</sub> )* - Noise contour (NEF)	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง*  ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร 2) บริเวณใกล้ทางวิ่ง* 3) วัดใหม่บ้านเหล่า - บริเวณท่าอากาศยานแพร่
2.3 ทิศนาคิดด้านระดับเสียง - ทิศนาคิดด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนาคิดต่อมลพิษทางเสียง	ปีละ 1 ครั้ง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - ไนเตรท (Nitrate) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) ลำเหมืองหิต ก่อนผ่านทางวิ่ง 2) ลำเหมืองหิต หลังผ่านทางวิ่ง 3) สาขาน้ำร่องควา ก่อนผ่านทางวิ่ง 4) สาขาน้ำร่องควา หลังผ่านทางวิ่ง

หมายเหตุ : \* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

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

หมายเหตุ : \* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา  
 \*\* เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
<p>7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคมเมื่อมีโครงการ</li> <li>- ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่</li> <li>- ระดับความรู้สึกต่อการถูกรบกวนโดยเสียง</li> <li>- โอกาสในการสร้างงาน</li> <li>- การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน</li> <li>- ทัศนคติต่อโครงการ</li> <li>- ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>	ปีละ 1 ครั้ง	<p><b>กลุ่มครัวเรือน :</b> ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานฯ จำนวน 1 ชุมชน 18 หมู่บ้าน ได้แก่</p> <p><u>ตำบลทุ่งโฮ้ง อำเภอเมืองแพร่</u></p> <p>1) หมู่ 2 บ้านทุ่งโฮ้ง</p> <p>2) หมู่ 7 บ้านทุ่งโฮ้ง</p> <p><u>ตำบลเหมืองหม้อ อำเภอเมืองแพร่</u></p> <p>3) หมู่ 3 บ้านเหมืองหม้อ</p> <p>4) หมู่ 8 บ้านเหมืองหม้อ</p> <p>5) หมู่ 5 บ้านสะบะ</p> <p>6) หมู่ 10 บ้านสันติภาพ</p> <p>7) หมู่ 10 บ้านชายคลอง</p> <p>8) หมู่ 12 บ้านสันติธรรม</p> <p>9) หมู่ 16 บ้านเหมืองคำ</p> <p><u>ตำบลกาญจนา อำเภอเมืองแพร่</u></p> <p>10) หมู่ 3 บ้านหัวฝาย</p> <p>11) หมู่ 8 บ้านหัวฝาย</p> <p><u>ตำบลนาจักร อำเภอเมืองแพร่</u></p> <p>12) หมู่ 3 บ้านนาจักร</p> <p>13) หมู่ 6 บ้านนาจักร</p> <p>14) หมู่ 8 บ้านเหล่า</p> <p><u>ตำบลในเวียง อำเภอเมืองแพร่</u></p> <p>15) ชุมชนบ้านเหมืองแดง</p> <p><u>ตำบลทุ่งกวาว อำเภอเมืองแพร่</u></p> <p>16) หมู่ 1 บ้านทุ่งกวาว</p> <p>17) หมู่ 5 บ้านทุ่งป่าดำ</p> <p><u>ตำบลบ้านกาศ อำเภอสูงเม่น</u></p> <p>18) หมู่ 1 บ้านกาศเหนือ</p> <p>19) หมู่ 2 บ้านกาศเหนือ</p> <p><b>กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* :</b> รวม 33 ราย ประกอบด้วยผู้นำชุมชนของชุมชนทั้ง 18 หมู่บ้าน 1 ชุมชน และตัวแทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใน 7 ตำบล</p> <p><b>กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม* :</b> รวม 9 แห่ง แบ่งเป็น</p> <p>1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนวัดเหมืองคำ โรงเรียนอนุบาลแพร่ และศูนย์การศึกษาพิเศษประจำจังหวัดแพร่</p> <p>2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดเหมืองคำ วัดบ้านเหล่า และวัดนาแหลมเหนือ</p> <p>3) สถานพยาบาลในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสะบะ ศูนย์ส่งเสริมสุขภาพผู้สูงอายุไทรพิก และโรงพยาบาลแพร่</p>

หมายเหตุ : \* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

- 2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตราย ใน การทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง
- 3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม โดยรอบในสภาพ ปัจจุบัน
- 4) ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ใน เงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน รวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุง แก้ไข ให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน
- 5) เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน และเพิ่มเติมการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้
- 6) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน หรือเกินกว่าค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ ให้เสนอแนวทางการแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นของแต่ละท่าอากาศยานอย่างละเอียด และเสนองบประมาณในการดำเนินการ
- 7) อบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดยจัดทำคู่มือ ของแต่ละท่าอากาศยานที่ทำการศึกษาในสัญญานี้ เพื่อให้ท่าอากาศยานแต่ละแห่ง สามารถนำไปดำเนินการบริหารจัดการ ด้านสิ่งแวดล้อมได้
- 8) การศึกษา ตรวจวัด ตรวจสอบ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ตามที่ หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด และในการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ที่ขึ้น ทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือจาก องค์กร/สถาบันอันเป็นที่ยอมรับที่เป็นมาตรฐานสากล หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ให้ที่ปรึกษา เสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรองรับผลกระทบจากการร้องเรียนดังกล่าว



## บทที่ 2

### รายละเอียดโครงการ

## บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

### 2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานแพร่

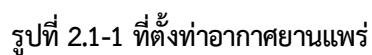
ท่าอากาศยานแพร่ หรือสนามบินแพร่ (PRH) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 18 องศา 07 ลิปดา 52 ฟลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 100 องศา 09 ลิปดา 53 ฟลิปดาตะวันออก ในพื้นที่ตำบลนาจักร อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ (รูปที่ 2.1-1) ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือประมาณ 3 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ 516 ไร่ 2 งาน 52 ตารางวา

### 2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานแพร่

ท่าอากาศยานแพร่ ก่อสร้างขึ้นในระหว่างสงครามมหาเอเชียบูรพา (สงครามโลกครั้งที่ 2) โดยการเกณฑ์แรงงาน ราษฎรมาช่วยก่อสร้าง มีพื้นผิวทางวิ่งเป็นพื้นดินลูกรัง และเมื่อสงครามสงบลง จึงอยู่ในความรับผิดชอบดูแลของ กองทัพอากาศ ต่อมาในปี พ.ศ.2495 สำนักงานการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการปรับปรุงสนามบินแห่งนี้ เป็นสนามบินชั้น 3 ซึ่งมีพื้นผิวทางวิ่งเป็นดินลูกรัง ขนาดกว้าง 30 เมตร ยาว 1,200 เมตร และก่อสร้างอาคารท่าอากาศยาน เพื่อใช้ในกิจการพลเรือน โดยได้รับการประกาศเป็นสนามบินอนุญาต เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2497 และบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ได้เปิดทำการบินรับ-ส่งผู้โดยสาร พัสดุ และไปรษณียภัณฑ์ ในเส้นทางกรุงเทพ-แพร่-กรุงเทพ โดยใช้ เครื่องบินแบบซี-47 (C-47)

ในปี พ.ศ.2514-2518 ได้มีการปรับปรุงทางวิ่งเป็นพื้นผิวแอสฟัลติกคอนกรีต ขนาดกว้าง 30 เมตร ยาว 1,500 เมตร รวมทั้งปรับปรุงทางขับ ลานจอด และก่อสร้างอาคารสถานีการบิน และได้มีการต่อเติมอาคารที่พักผู้โดยสาร ให้มีพื้นที่ ขยายออกไปอีก 250 ตารางเมตร พร้อมปรับปรุงระบบไฟฟ้าทั้งหมด ต่อมาในปี พ.ศ.2524-2530 ได้ติดตั้งระบบไฟนำร่อง (PAPI) และได้ทำการปรับปรุงต่อเติมอาคารที่พักผู้โดยสารพร้อมระบบปรับอากาศ พื้นที่ 432 ตารางเมตร

จากข้อจำกัดของขนาดทางวิ่งเดิม ซึ่งสามารถรองรับได้เพียงเครื่องบินขนาดเล็กเท่านั้น ในขณะที่ จังหวัดแพร่ มีศักยภาพในการเติบโตของค่อนข้างสูง โดยเป็นที่ตั้งของศาลปกครองเขต ท่างสรพสินคำ สถาบันการศึกษา และการพัฒนา เส้นทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นกรม ท่าอากาศยาน) จึงมีโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ โดยต่อความยาวทางวิ่ง (Runway) จากเดิมเป็น 1,800 เมตร เพื่อให้มีความปลอดภัยในการขึ้น-ลงของท่าอากาศยานโดยทั่วไป จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตามประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของ โครงการ หรือกิจการส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรม การขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการ ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชนด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2546 โดยให้กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009/2322 ลงวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ.2546 อย่างเคร่งครัด (รายละเอียดแสดงดัง ภาคผนวก ก)



## 2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานแพร่

### 2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ อำเภอเมือง จังหวัดแพร่ (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2546) พบว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานแพร่ ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3.1-1)

1) ทางวิ่ง (Runway) : เดิมทางวิ่งมีขนาดยาว 1,500 เมตร กว้าง 30 เมตร ไหล่ทางวิ่ง (Shoulder) 7.5 เมตร พื้นเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก วางตัวตามแนวทิศทางเหนือ-ใต้ ซึ่งจะมีการปรับปรุงโดยการต่อเติมความยาวทางวิ่งเป็น 1,800 เมตร และขยายความกว้างทางวิ่งเป็น 45 เมตร พร้อมไหล่ทางข้างละ 7.50 เมตร และปรับปรุงโครงสร้างเดิม รายละเอียดดังนี้

1.1) ขยายความยาวทางวิ่งด้านทิศใต้ (ปลายทางวิ่ง 01) ออกไป 300 เมตร โดยยังคงมี Stopway ยาว 60 เมตร

1.2) เลื่อนตำแหน่ง Threshold ปลายทางวิ่งด้านทิศเหนือ (ปลายทางวิ่ง 19) มาทางด้านใต้ 50 เมตร เพื่อให้ปลายทางวิ่ง 19 มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการติดตั้งไฟนำร่อง (Approach Lighting System) ความยาว 300 เมตร โดยยังคงตำแหน่งกลับลำเครื่องบิน (Turnaround) ให้อยู่บริเวณ Threshold เดิม เพื่อให้มีระยะ Take-Off Run Available มีระยะมาก

โดยภายหลังการขยายปรับปรุงทางวิ่งแล้ว จะได้ Runway Length ยาว 1,750 เมตร พร้อม Stopway ด้านทิศใต้ 60 เมตร และ Displaced Threshold ด้านทิศเหนือยาว 50 เมตร พร้อม Stopway ยาว 60 เมตร และมีความกว้างทางวิ่ง 45 เมตร พร้อมไหล่ทางข้างละ 7.50 เมตร พื้นผิวทางวิ่งเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต สามารถรองรับเครื่องบิน B737-400 ที่อยู่ในกลุ่ม Code Letter 4C ตามมาตรฐาน ICAO

2) ทางขับ (Taxiway) : เดิม (ทางขับ A) มีขนาดกว้าง 15 เมตร และไหล่ทางขับกว้างข้างละ 3.5 เมตร โดยจะดำเนินการปรับปรุงขยายความกว้างไหล่ทางข้างละ 5.0 เมตร รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างทางเป็นพื้นผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต นอกจากนี้ จะดำเนินการก่อสร้างทางขับใหม่เพิ่มเติม (ทางขับ B) โดยมีขนาดกว้าง 15 เมตร พร้อมไหล่ทางข้างละ 5.0 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

3) ลานจอดเครื่องบิน : เดิมมีขนาดความกว้าง 60 เมตร ยาว 180 เมตร จะดำเนินการปรับปรุงเป็น ขนาดความกว้าง 85 เมตร ยาว 250 เมตร โดยขยายลานจอดทั้งทางด้านทิศเหนือและด้านทิศตะวันออก รวมทั้งปรับปรุงพื้นผิวลานจอดเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ภายหลังการปรับปรุงแล้วเสร็จ จะสามารถจอดเครื่องบิน B737-400 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบิน ATR 72 จำนวน 2 ลำ โดยลำตัวเครื่องบินตั้งฉากกับแนวอาคารที่พักผู้โดยสารรวมทั้งสามารถจอดเฮลิคอปเตอร์แบบ 212 / UH-1N จำนวน 2 ลำ

4) อาคารที่พักผู้โดยสาร : ก่อสร้างในปี พ.ศ.2518 มีขนาดพื้นที่ 670 ตารางเมตร สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสารและที่ทำการของเจ้าหน้าที่ พร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียชนิดบ่อเกรอะ-บ่อซึม ขนาด 1.9 ลบ.ม. จำนวน 3 ชุด รองรับน้ำเสียจากส้วมบริเวณห้องโถง สำนักงาน และห้อง VIP

5) หอบังคับการบิน : ก่อสร้างในปี พ.ศ.2540 เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดความสูง 7 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอย 780 ตารางเมตร

6) อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย : อยู่ใกล้กับอาคารซ่อมบำรุงเครื่องมือกล มีพื้นที่ขนาด 500 ตารางเมตร มีที่จอดรถบรรทุก 4 คัน



- 7) อาคารซ่อมบำรุงเครื่องมือกล : ขนาดพื้นที่ 400 ตารางเมตร สามารถให้บริการซ่อมเครื่องยนต์ขนาดเล็ก และงานซ่อมบำรุงสนามบินและอุปกรณ์ที่ใช้ภายในสนามบิน
- 8) ลานจอดรถยนต์ และถนนเข้า-ออก : ทางเข้า-ออก ความยาว 150 เมตร ความกว้าง 24 เมตร เป็นถนน ขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.5 เมตร พร้อมเกาะกลางถนนกว้าง 7.0 เมตร ส่วนลานจอดรถยนต์ สามารถรองรับรถยนต์ได้ 43 คัน และรถโดยสาร จำนวน 3 คัน
- 9) บ้านพักเจ้าหน้าที่ : จำนวน 25 หลัง พร้อมติดตั้งบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับห้องส้วมในบ้านพักแต่ละหลัง
- 10) อาคารป้อมยาม : เป็นอาคารขนาด 1 ชั้น กว้าง 3.95 เมตร ยาว 4.50 เมตร ตั้งอยู่ปากทางเข้า-ออก ท่าอากาศยาน ภายในอาคารประกอบด้วย ห้องทำงาน และห้องน้ำ โดยติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดบ่อเกรอะ-บ่อซึม ขนาดความจุ 1,200 ลิตร
- 11) พื้นที่สีเขียวและที่ว่าง : ขนาดพื้นที่รวม 106,540 ตารางเมตร
- 12) ระบบระบายน้ำ : ระบบระบายน้ำเดิมก่อนการปรับปรุงขยายทางวิ่งและทางขับ ประกอบด้วยรางระบายน้ำ โดยรอบทางวิ่งและลานจอดเครื่องบิน โดยด้านทิศเหนือของทางวิ่งมีคลองชลประทานและลำเหมืองไหลตลอดทางวิ่ง ส่วน บริเวณลานจอดเครื่องบินและข้างเคียง ระบายน้ำผ่านด้านข้างทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน และระบายลงสู่รางระบายน้ำ สาธารณะ สำหรับการระบายน้ำด้านทิศใต้จะระบายลงสู่รางระบายน้ำสาธารณะข้างทางหลวงหมายเลข 1022 สำหรับการ ปรับปรุงระบบระบายน้ำ ประกอบด้วย
  - 12.1) ขุดลอกคูดินระบายน้ำ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่กรมการบินพาณิชย์ บริเวณด้านข้างด้านทิศเหนือ ของรั้วท่าอากาศยานแพร่ และบริเวณที่ใกล้เคียงกับทางหลวงหมายเลข 1022 ด้านทิศใต้
  - 12.2) ยกเลิกระบบระบายน้ำบริเวณด้านข้างลานจอดเครื่องบิน และรางระบายน้ำด้านทิศใต้ทางวิ่ง
  - 12.3) ปรับปรุงระบบระบายน้ำบริเวณด้านข้างทางวิ่งทิศตะวันออกจากรังดินระบายน้ำ เป็นรางคอนกรีต
  - 12.4) ก่อสร้างรางคอนกรีตระบายน้ำ ขนาดความกว้างท้องรางเท่ากับ 3.0 เมตร ความกว้างบริเวณ ส่วนบนรางคอนกรีต 5.0 เมตร ความลึก 1.0 เมตร โดยรอบทางวิ่งและลานจอดเครื่องบิน
  - 12.5) ก่อสร้างรางคอนกรีตระบายน้ำ ขนาดความกว้างท้องรางเท่ากับ 1.5 เมตร ความกว้างบริเวณ ส่วนบนรางคอนกรีต 2.7 เมตร ความลึก 0.6 เมตร บริเวณด้านข้างทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน
  - 12.6) ปรับปรุงทิศทางระบายน้ำ ภายในสนามบิน (Air side) ดังนี้
    - 12.6.1) พื้นที่ทางด้านทิศเหนือ ระบายน้ำลงสู่ลำเหมืองหิด
    - 12.6.2) บริเวณลานจอดด้านทิศเหนือ ระบายน้ำลงสู่คลองส่งน้ำซอย 26 ขวา
    - 12.6.3) บริเวณลานจอดส่วนขยาย พื้นที่ขยายทางวิ่งด้านทิศใต้ และอาคารที่พักผู้โดยสาร ระบายน้ำลงสู่ร่องควา เป็นหลัก
- 13) การจัดการขยะ : จัดให้มีถังรองรับขยะความจุ 200 ลิตร จำนวน 3 ถัง ตั้งอยู่บริเวณลานจอดรถยนต์ ส่วน บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร จัดให้มีถังขยะมีฝาปิดแบบบานพับ ขนาด 30 ลิตร และมีที่เขี่ยบุหรี่อยู่ด้านบน จำนวน 4 ถัง และจัดให้มีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะจากบริเวณต่างๆ ไปไว้บริเวณที่กำจัดขยะ เพื่อรอให้องค์การบริหารส่วนตำบลเหมืองหม้อ มารับไปกำจัดต่อไป

รูปที่ 2.3.1-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานแพทเทิร์นไฮในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ อำเภอเมือง จังหวัดแพร่, มีนาคม พ.ศ. 2546

### 2.3.2 องค์ประกอบโครงการปัจจุบัน

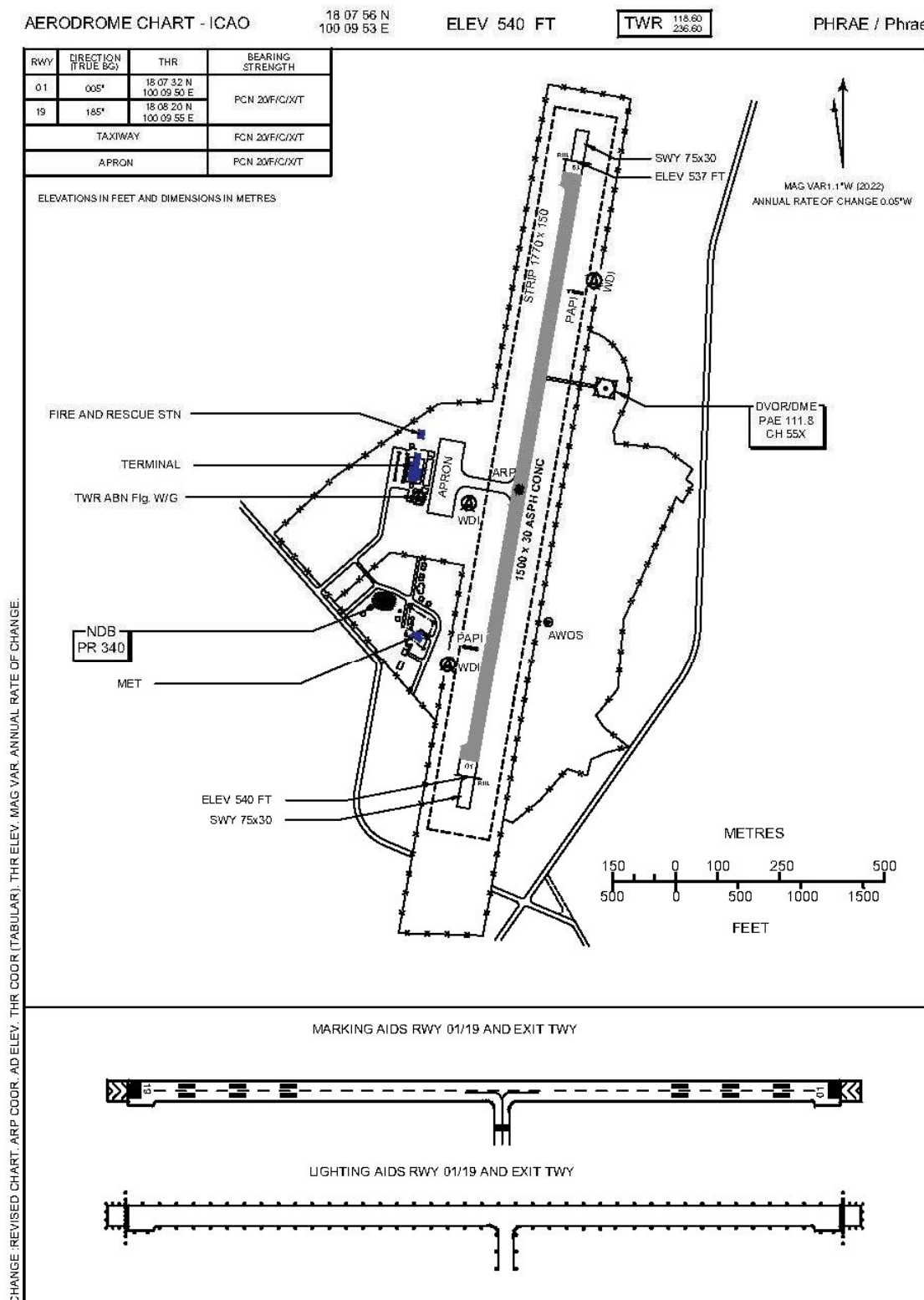
จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานแพร่ อำเภอเมือง จังหวัดแพร่ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2, มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า องค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานแพร่ ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3.2-1 และภาพที่ 2.3.2-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) : ขนาดความกว้าง 30 เมตร ยาว 1,500 เมตร
- 2) ทางขับ (Taxiway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 18 เมตร ยาว 145 เมตร
- 3) ลานจอดอากาศยาน (APRON) ขนาดกว้าง 60 เมตร ยาว 180 เมตร พร้อมไหล่ลานจอดกว้าง 7.5 เมตร ประกอบด้วย หลุมจอดเครื่องบินขนาด ATR-72/Q-400 จำนวน 3 หลุม และหลุมจอดเครื่องบินส่วนตัว (Private) 1 หลุม และ Helicopter จำนวน 6 หลุม สามารถรองรับเครื่องบินขนาด Q400 ได้ 2 ลำในเวลาเดียวกัน
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสารมีขนาดพื้นที่ใช้สอยรวม 1,400 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งได้ 150 คน/ชั่วโมง หรือ 0.432 ล้านคน/ปี พร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียชนิดบ่อเกรอะ-บ่อซึม จำนวน 3 ชุด สามารถรองรับน้ำเสียจากส้วมได้ 5.3 ลูกบาศก์เมตร/วัน
- 5) อาคารหอบังคับการบิน เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดความสูง 7 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอย 780 ตารางเมตร
- 6) อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย จำนวน 2 อาคาร
- 7) โรงเก็บรถยนต์
- 8) ลานจอดรถยนต์ สามารถจอดรถยนต์ได้ 60 คัน
- 9) บ้านพักเจ้าหน้าที่ จำนวน 25 หลัง พร้อมติดตั้งบ่อเกรอะ-บ่อซึม สำหรับห้องส้วมในบ้านพักแต่ละหลัง

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานแพร่ในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่วนองค์ประกอบที่ไม่สอดคล้องกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีดังนี้

- 1) ขนาดความกว้างของทางขับ : ซึ่งในปัจจุบันมีความกว้าง 18 เมตร มากกว่าที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความกว้าง 15 เมตร
- 2) ขนาดพื้นที่ใช้สอยของอาคารที่พักผู้โดยสาร : ซึ่งในปัจจุบันมีขนาดพื้นที่ใช้สอยรวม 1,400 เมตร มากกว่าที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความกว้าง 670 ตารางเมตร
- 3) ขนาดความสามารถในการรองรับรถยนต์ในปัจจุบัน ซึ่งมีความสามารถในการรองรับรถยนต์ได้ 60 คัน มากกว่าที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความสามารถในการรองรับรถยนต์ได้ 43 คัน

ปัจจุบัน กรมท่าอากาศยาน ได้มอบหมายให้ บริษัท ธارا ไลน์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการขยายพัฒนาท่าอากาศยานแพร่** ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณา รายงานฯ ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ



ที่มา : eAIP สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568

รูปที่ 2.3.2-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานแพร่ ในปัจจุบัน





ทางวิ่ง (Runway)



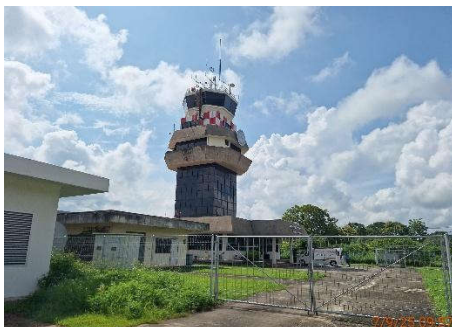
ลานจอดอากาศยาน (Apron)



อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย



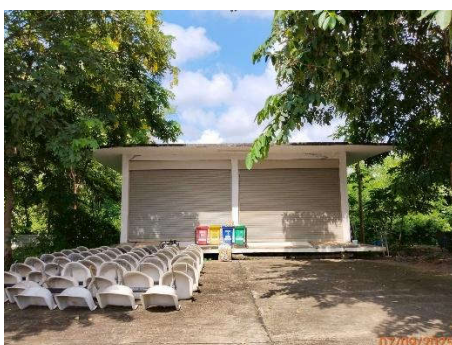
อาคารที่พัสดุโดยสาร



อาคารหอบังคับการบิน



ลานจอดรถยนต์



โรงเก็บขยะ



อาคารที่ทำการท่าอากาศยานแพร่

ภาพที่ 2.3.2-1 องค์ประกอบภายในท่าอากาศยานแพร่ ในปัจจุบัน (เดือนกันยายน พ.ศ.2568)

## 2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินแพร่ ในท้องที่อำเภอหนองม่วงไข่ อำเภอเมืองแพร่ อำเภอสูงเม่น และอำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2543 ครอบคลุมพื้นที่ 28 ตำบล ใน 4 อำเภอ ของจังหวัดแพร่ รายละเอียดดังภาคผนวก ข

## 2.5 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานแพร่

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบท่าอากาศยานแพร่ ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 123,151.07 ไร่ จากแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2563 พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ขนาด 78,897.51 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 64.07 รองลงมา คือ พื้นที่พักอาศัย ขนาด 21,876.23 ไร่ (ร้อยละ 17.76) และพื้นที่พาณิชยกรรม ขนาด 6,112.50 ไร่ (ร้อยละ 4.96) ตามลำดับ (ตารางที่ 2.5-1 และรูปที่ 2.5-1)

ตารางที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานแพร่		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. พื้นที่ที่พักอาศัย	21,876.23	17.76
2. พื้นที่พาณิชยกรรม	6,112.50	4.96
3. สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	1,013.42	0.82
4. พื้นที่อุตสาหกรรม	1,163.65	0.94
5. สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	986.34	0.80
6. ถนน	500.14	0.41
7. พื้นที่เกษตรกรรม	78,897.51	64.07
8. พื้นที่ป่าไม้	4,190.71	3.40
9. พื้นที่น้ำ	4,403.49	3.58
10. พื้นที่เบ็ดเตล็ด	4,007.07	3.25
รวม	123,151.07	100.00

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2563, กรมพัฒนาที่ดิน

สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (รูปที่ 2.5-2) พบว่า

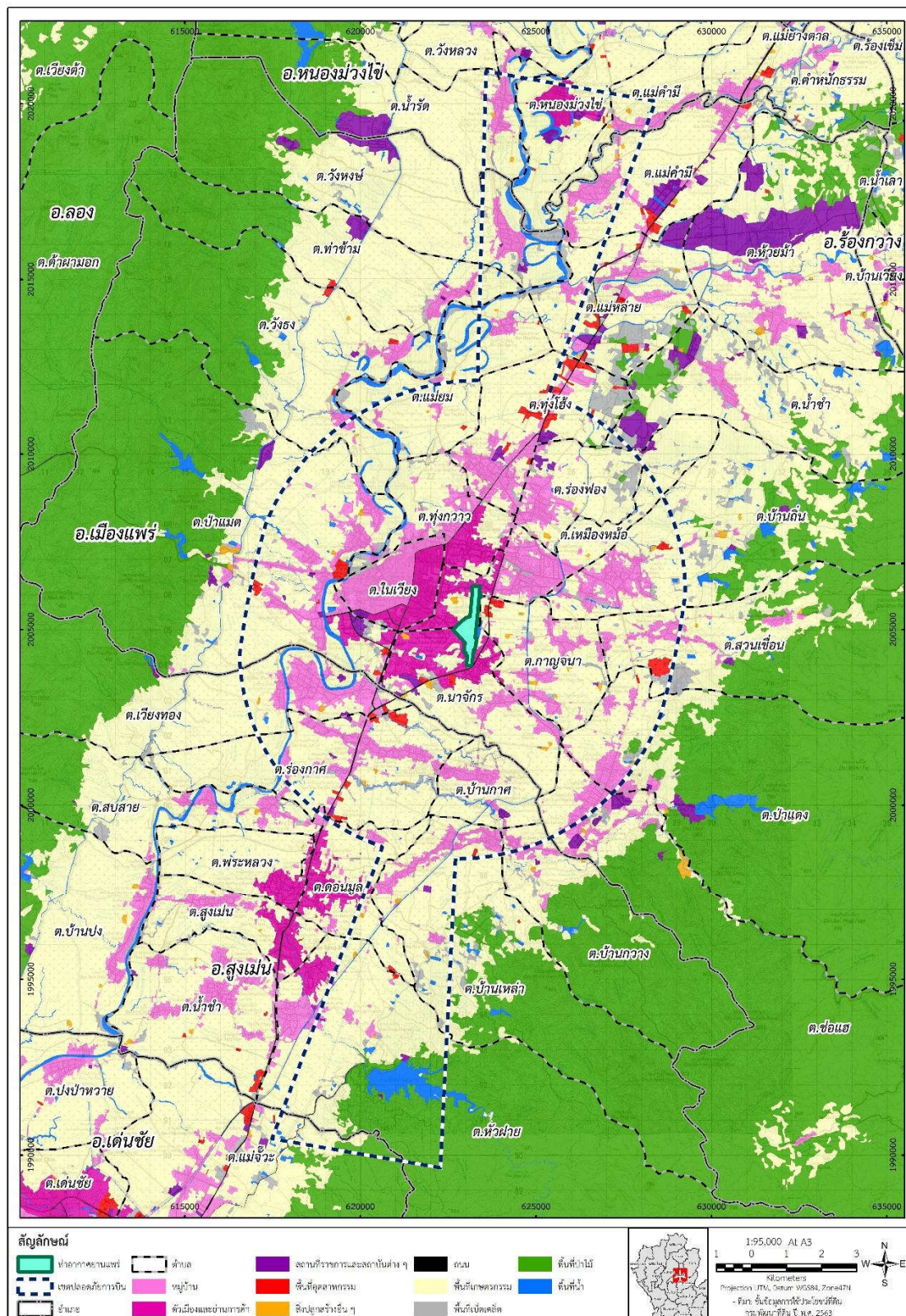
ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ถนน ถัดออกไปเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัย วัดเหมืองคำ โรงเรียนวัดเหมืองคำ ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 100 และ 130 เมตร ตามลำดับ และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว

ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่แหล่งน้ำและพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว สลับพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยและพื้นที่ถนน

ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ไม้ละเมาะ ถัดออกไปเป็นพื้นที่ถนน พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย พื้นที่วัดบ้านเหล่า และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว

ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยและพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว ถัดออกไปเป็นพื้นที่ตัวเมืองและย่านการค้าบริเวณอำเภอเมืองแพร่และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว





รูปที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานแพร่ ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ





## 2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

### 2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (ธันวาคม พ.ศ.2568) ท่าอากาศยานแพร่ มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานแพร่ รวมทั้งสิ้น 47 คน

### 2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

เนื่องจากท่าอากาศยานแพร่ ไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ มาตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน พ.ศ.2566 ดังนั้น ท่าอากาศยานที่ให้บริการที่ท่าอากาศยานแพร่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่เป็นอากาศยานของหน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ อากาศยานทหาร และเที่ยวบินเอกชนส่วนบุคคล

### 2.6.3 สถิติเที่ยวบิน

สำหรับสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานแพร่ ระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า ท่าอากาศยานที่ให้บริการที่ท่าอากาศยานแพร่ ประกอบด้วย อากาศยานทหาร/ฝึกบิน และอากาศยานส่วนตัว มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 26-182 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลง ระหว่าง 0-12 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6.3-1) เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติการขนส่งทางอากาศย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ.2565-2567) พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินในปัจจุบันใกล้เคียงกับจำนวนเที่ยวบินในปี พ.ศ.2565-2567 ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 6-217 เที่ยวบิน/เดือน แต่มีจำนวนผู้โดยสารลดลง จากจำนวนผู้โดยสารระหว่างปี พ.ศ.2565-2566 ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารระหว่าง 793-2,217 ราย/เดือน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการหยุดให้บริการสายการบินพาณิชย์ตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน พ.ศ.2566 (ตารางที่ 2.6.3-2 และรูปที่ 2.6.3-1)

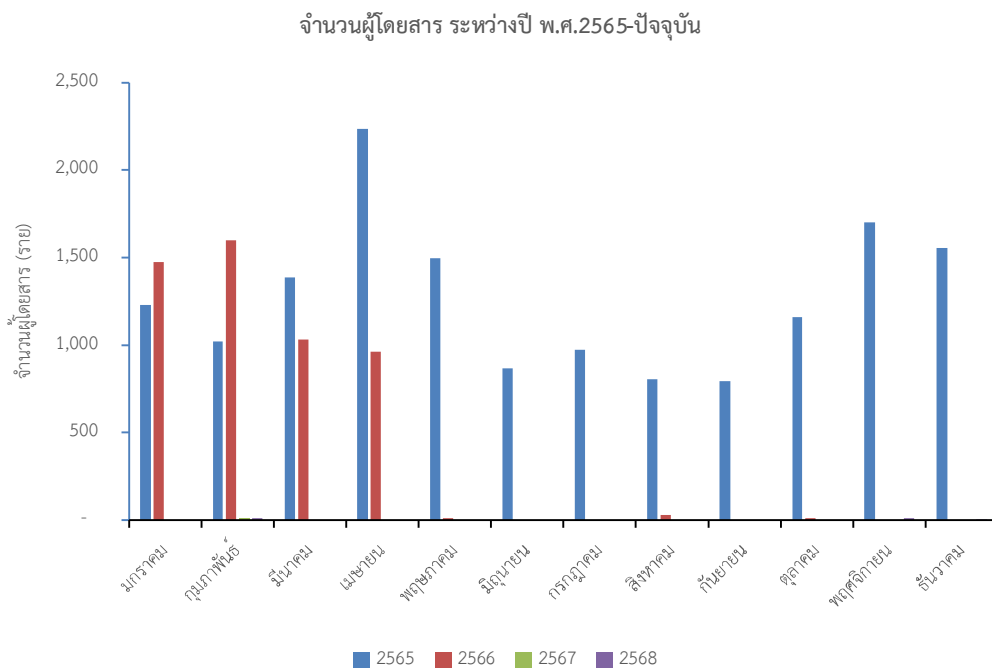
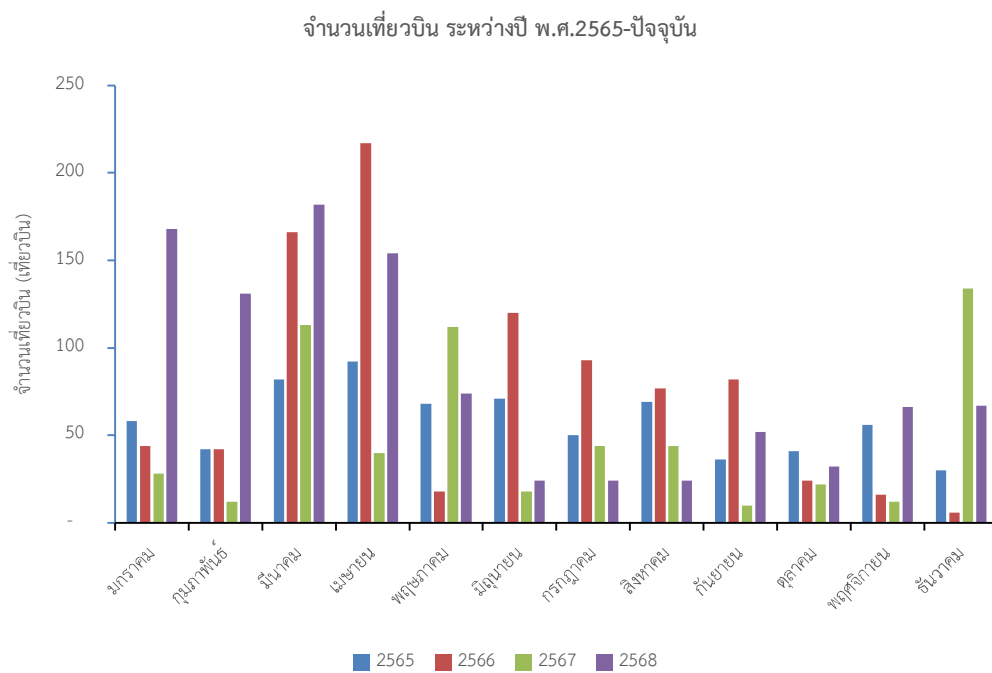
ตารางที่ 2.6.3-1												
สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแพร่ ประจำปี พ.ศ.2568												
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)					รวม	ระหว่างประเทศ	จำนวนผู้โดยสาร (ราย)				
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว			ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม	
มกราคม	-	-	-	166	2	168	-	-	-	-	-	-
กุมภาพันธ์	-	-	-	129	2	131	-	-	-	-	12	12
มีนาคม	-	-	-	182	-	182	-	-	-	-	-	-
เมษายน	-	-	-	154	-	154	-	-	-	-	-	-
พฤษภาคม	-	-	-	74	-	74	-	-	-	-	-	-
มิถุนายน	-	-	-	28	2	28	-	-	-	-	-	-
กรกฎาคม	-	-	-	24	-	24	-	-	-	-	-	-
สิงหาคม	-	-	-	24	-	24	-	-	-	-	-	-
กันยายน	-	-	-	50	2	50	-	-	-	-	-	-
ตุลาคม	-	-	-	32	-	32	-	-	-	-	-	-
พฤศจิกายน	-	-	-	64	2	66	-	-	-	12	-	12
ธันวาคม	-	-	-	65	2	67	-	-	-	2	-	2
รวม	-	-	-	986	12	998	-	-	-	-	12	26

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มกราคม พ.ศ.2569

ตารางที่ 2.6.3-2										
เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแพร่ ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน										
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)					จำนวนผู้โดยสาร (ราย)				
	2565	2566	2567	2568	2565	2566	2567	2568		
มกราคม	58	44	28	168	1,230	1,475	-	-	2568	-
กุมภาพันธ์	42	42	12	131	1,021	1,598	9		12	
มีนาคม	82	166	113	182	1,389	1,031	-		-	
เมษายน	92	217	40	154	2,237	960	-		-	
พฤษภาคม	68	18	112	74	1,495	11	-		-	
มิถุนายน	71	120	18	28	866	-	-		-	
กรกฎาคม	50	93	44	24	974	-	-		-	
สิงหาคม	69	77	44	24	806	30	-		-	
กันยายน	36	82	10	50	793	-	-		-	
ตุลาคม	41	24	22	32	1,160	10	-		-	
พฤศจิกายน	56	16	12	66	1,701	-	-		12	
ธันวาคม	30	6	134	67	1,555	-	-		2	
รวม	695	905	589	998	15,227	5,115	9		26	

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มกราคม พ.ศ.2569





รูปที่ 2.6.3-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแพร่ ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน

## บทที่ 3

### การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

## บทที่ 3

### ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

#### 3.1 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/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งจะทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

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

2.3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 3) ผลการศึกษา

กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบัน เปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชน ด้านคมนาคม ในการประชุมครั้งที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2546 โดยให้กรมการขนส่งทางอากาศปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009/2322 ลงวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ.2546 อย่างเคร่งครัด

สำหรับผลกระทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า องค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานแพร่ในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยกเว้น ขนาดความยาวของทางขับในปัจจุบัน ซึ่งมีความกว้าง 18 เมตร มากกว่าที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความยาว 15 เมตร และขนาดพื้นที่ของอาคารที่พักผู้โดยสารในปัจจุบัน ซึ่งมีขนาดพื้นที่ใช้สอยรวม 1,400 เมตร มากกว่าที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีขนาดพื้นที่ 670 ตารางเมตร) รายละเอียดดัง **ข้อ 3.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานแพร่** สำหรับผลกระทบทวนวิธีการศึกษา รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดัง**ตารางที่ 3.1-1**

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
1. สภาพภูมิประเทศ	- ใช้ข้อมูลจากแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม <b>- มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณา กิจกรรมต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	-
2. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	- ใช้ข้อมูลจากแผนที่ธรณีวิทยา มาตราส่วน 1:250,000 ของกรมทรัพยากรธรณี ร่วมกับข้อมูลบันทึกประวัติการเกิดแผ่นดินไหวของกรมอุตุนิยมวิทยา <b>- มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จากแผนที่ ธรณีวิทยา ของกรมทรัพยากรธรณี จากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ทำอากาศยานแพร่ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพทางธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพทางธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	-
3. ทรัพยากรดิน	- ใช้ข้อมูลจากรายงานการสำรวจที่ดินของจังหวัดแพร่ ของกรมการที่ดิน และแผนที่จำแนกที่ดิน มาตราส่วน 1:50,000 <b>- มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น จากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ทำอากาศยานแพร่ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรดิน	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรดิน	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
4. อุทกวิทยาน้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน	- ใช้ข้อมูลอุตุนิยมวิทยามีฐานสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทั่วไปของแม่น้ำ และลำคลองต่างๆ รวมถึงสภาพน้ำท่า ห้วย ท้อง คลองและบึง ที่อยู่บริเวณจังหวัดแพร่ <b>- มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับภาคีสำรวจจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบอุทกวิทยาน้ำผิวดินที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน และน้ำใต้ดิน	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน และน้ำใต้ดิน	-
5. คุณภาพน้ำผิวดิน	- รวบรวมข้อมูลอุตุนิยมวิทยามีจากหน่วยงานเอกสาร รายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพน้ำในบริเวณพื้นที่โครงการ ร่วมกับข้อมูลผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินจากการสำรวจภาคสนาม - เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำจำนวน 2 สถานี ได้แก่ (1) ลำเหมืองหิตหลังท่าอากาศยานแพร่ และสาขาร่องน้ำคาว ด่านทิศใต้ของท่าอากาศยานแพร่ โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ pH, BOD, DO, Oil & Grease, Nitrate, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 1 ครั้ง ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2544 <b>- มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับภาคีสำรวจจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบจากการความเหมาะสมของการจัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้น <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น ● ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่ ● ติดตั้งตะแกรงดักเศษอาหารและบ่อตกไขมันเพิ่มเติมบริเวณร้านอาหาร ● ตรวจสอบดูแลรางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากการปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	- ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำจำนวน 4 สถานี ได้แก่ (1) ลำเหมืองหิตก่อนผ่านทางวัง (2) ลำเหมืองหิตหลังผ่านทางวัง (3) สาขาร่องน้ำคาวก่อนผ่านทางวัง และ (4) สาขาร่องน้ำคาวหลังผ่านทางวัง โดยดำเนินการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน มีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย pH, DO, BOD, NO <sub>3</sub> -N, Grease & Oil, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการได้	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
6. ภูมิอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจวัดอากาศแพร่ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศของจังหวัดแพร่</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากทำให้การทำอากาศยาน ไม่มีการรบกวนพื้นที่ทำอากาศยานแพร่ และพื้นที่ใกล้เคียงเปลี่ยนแปลงไป</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากทำให้การทำอากาศยาน ไม่มีการรบกวนพื้นที่ทำอากาศยานแพร่ และพื้นที่ใกล้เคียงเปลี่ยนแปลงไป</li> </ul>	-
7. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศจากสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ และวัดใหม่บ้านเหล่า ที่ได้ดำเนินการตรวจวัดในปี พ.ศ.2542 ร่วมกับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศจากการสำรวจภาคสนาม</li> <li>- ตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณด้านข้างท่าอากาศยานแพร่ วัดใหม่บ้านเหล่า และวัดเหมืองค่า โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย TSP ,PM-10, CO และ NO<sub>2</sub> เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2544</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ISC3 (Industrial Source Complex 3) ของ US-EPA และประเมินผลกระทบคุณภาพอากาศที่เกิดจากปริมาณจราจรภายในท่าอากาศยานแพร่</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่ใช้ในการประเมินผลกระทบ เป็นวิธีการที่ได้รับการยอมรับโดยทั่วไป รวมทั้งสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>● หลีกเลี่ยงการจอดเครื่องบินโดยติดเครื่องยนต์ไว้บริเวณลานจอดเครื่องบิน</li> <li>● ขอความร่วมมือกับสายการบินและหน่วยงานต่างๆ จัดตารางบินให้กระจายการขึ้น-ลงในแต่ละวัน</li> <li>● ขอความร่วมมือผู้มาใช้บริการ ให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอดบริเวณลานจอดรถยนต์</li> </ul> </li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจวัด NO<sub>2</sub> จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) ท่าอากาศยานแพร่ (2) ชุมชนบ้านเหล่า (วัดเหมืองค่า) และ (3) ชุมชนบ้านเหล่า (โรงเรียนบ้านเหล่า) โดยตรวจวัด 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม และพฤศจิกายน-ธันวาคม</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการได้</li> </ul>	-



ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
8. เสียง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณวัดหม้อค่า และวัดใหม่บ้านเหล่า ที่ดำเนินการตรวจวัดในปี พ.ศ.2542 ร่วมกับผลการสำรวจภาคสนาม</li> <li>- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย Leq 1 ชม., Leq 24 ชม. และ Ldn จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณท่าอากาศยานแพร่ วัดใหม่บ้านเหล่า และวัดหม้อค่า เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2544</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากแบบจำลอง INM (Integrated Noise Model)</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่ใช้ในการประเมินผลกระทบ เป็นวิธีการที่ได้รับการยอมรับโดยทั่วไป รวมทั้งสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>● ให้เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในช่องทางการขึ้น-ลงของเครื่องบิน ต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ Ear Plug หรือ Ear Muffs ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในบริเวณดังกล่าว</li> <li>● กำหนดทิศทางการขึ้น-ลงของเครื่องบิน โดยให้วนออกทางด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน เพื่อหลีกเลี่ยงการบั่นทอนเข้าสู่ชุมชนใจกลางเมืองแพร่</li> <li>● จัดให้มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับข้อร้องเรียนต่างๆ</li> </ul> </li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการตรวจวัด Leq (1 ชม.), Leq (24 ชม.) และ Ldn จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) ท่าอากาศยานแพร่ (2) ชุมชนบ้านเหล่า (วัดหม้อค่า) และ (3) ชุมชนบ้านเหล่า (โรงเรียนบ้านเหล่า) เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง</li> <li>- ตรวจวัด Leq (5 นาที) L90 Lmax และ NEF จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (เปรียบเทียบกับขณะเครื่องบินขึ้น-ลง และขณะที่ไม่เครื่องบินขึ้น-ลง) และบริเวณวัดใหม่บ้านเหล่า ปีละ 1 ครั้ง</li> <li>- สำรวจทัศนคติต่อเสียงจากเครื่องบิน โดยแบ่งตามระดับความรู้สึกรบกวน 5 ระดับ (คือ ระดับมากที่สุด ระดับมาก ระดับปานกลาง ระดับน้อย และไม่มีการรบกวน) โดยมีกลุ่มเป้าหมาย 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มที่อยู่ในพื้นที่ NEF &lt;30 ได้แก่ ชุมชนบ้านเหล่าบางส่วน และชุมชนบ้านเหล่า (2) กลุ่มที่อยู่ในพื้นที่ NEF &gt;30 ได้แก่ พนักงานในอาคารสำนักงานในเขตท่าอากาศยาน และชุมชนบ้านเหล่า โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการได้</li> </ul>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
9. นิเวศวิทยาทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลด้านนิเวศวิทยาที่มีการศึกษาในอดีต (พ.ศ.2541)</li> <li>- เก็บตัวอย่างด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ ลำเหมืองหิตที่ผ่านพื้นที่โครงการด้านทิศเหนือ และลำเหมืองสาธารณะทางด้านทิศใต้ของโครงการในเดือนกันยายน พ.ศ.2544</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับกรมสำรวจธรณีวิทยาในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นด้านนิเวศวิทยาทางน้ำจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ทำอากาศยานแพร่</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น เติมน้ำให้กับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากผลกระทบทางด้านนิเวศวิทยาทางน้ำมีลักษณะใกล้เคียงกับผลกระทบทางด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ดังนั้น มาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินจึงคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำได้เช่นเดียวกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรดิน</li> </ul>	-
10. นิเวศวิทยาบนบก	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สืบรวจสภาพทรัพยากรป่าไม้ และสัตว์ป่าโดยรอบพื้นที่ทำอากาศยาน</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบทรัพยากรป่าไม้ และสัตว์ป่า โดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ทำอากาศยานแพร่</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เฉพาะในระยะดำเนินการโครงการ เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>● บำรุงรักษาหญ้าและวัชพืชที่ขึ้นในพื้นที่ไหล่ทางวิ่ง และคูระบายน้ำ ให้มีความสูงไม่เกิน 10 เซนติเมตร</li> <li>● ตรวจสอบรั้วอาศัยหรือรั้วว่างข้างของนกบริเวณอาคารต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ</li> </ul> </li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สืบรวจชนิดและปริมาณนก ภายในพื้นที่ทำอากาศยานแพร่ และแหล่งน้ำที่อยู่โดยรอบพื้นที่ทำอากาศยานแพร่ รวมทั้งบันทึกอุบัติเหตุที่เครื่องบินชนนก ปีละ 1 ครั้ง</li> <li>- <b>ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถใช้ร่างวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างรัดกุม ควรเพิ่มความถี่ในการติดตามตรวจสอบชนิดและปริมาณนกเป็นปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้ครอบคลุมทั้งนกประจำถิ่นและนกอพยพ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพิ่มเดิมความถี่ในการติดตามตรวจสอบชนิดและปริมาณนกเป็นปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้ครอบคลุมทั้งนกประจำถิ่นและนกอพยพ</li> </ul>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
11. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	- ศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในรัศมี 5 กิโลเมตร จากแนวศูนย์กลางทางวิ่งของท่าอากาศยาน โดยรอบพื้นที่ทำท่าอากาศยาน จากกฎกระทรวง ฉบับที่ 421 (พ.ศ.2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ.2518 ร่วมกับ แผนที่มาตราส่วน 1 : 50,000 ของกรมแผนที่ทหาร ภาพถ่ายทางอากาศมาตราส่วน 1 : 50,000 และ 1 : 10,000 ของกรมแผนที่ทหาร รวมทั้งสำรวจภาคสนามเพื่อตรวจสอบความถูกต้อง <b>- มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ทำท่าอากาศยานแพร่ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น ● ประสานงานกับกรมการผังเมืองในการที่มีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ● ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ เพื่อให้ประชาชนดำเนินการก่อสร้างหรือมีกิจกรรมที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการบิน <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยการเฝ้าระวังจำเป็นต้องกำหนดให้มีการเฝ้าระวังผลกระทบเพิ่มเติม	-
12. การคมนาคมขนส่ง	- ศึกษาข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากการชนทางหลวง ประกอบด้วย ลักษณะโครงข่ายการคมนาคม ปริมาณจราจรบนเส้นทางหลัก (พ.ศ.2541-2543) ร่วมกับการตรวจนับปริมาณจราจรในเดือนกันยายน พ.ศ.2544 <b>- มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากการชนทางหลวงที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ทำท่าอากาศยานแพร่ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น ● ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรเพิ่มเติม บริเวณที่จอดรถยนต์ ● มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบการจราจรก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง อย่างน้อย 1 ชั่วโมง ● ห้ามจอดรถยนต์ ที่ ไร่ บริเวณที่รับส่งด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารและใกล้ทางขึ้น-ลงที่จอดรถยนต์ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยการเฝ้าระวังผลกระทบเพิ่มเติม	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
13. การระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษากระบวนการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วมในบริเวณพื้นที่รอบท่าอากาศยาน</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีจัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยใช้สมการ Rational Method ในการวิเคราะห์ปริมาณน้ำผิวดิน</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>● ขุดลอกและกำจัดวัชพืชในคูระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>● ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องสูบน้ำบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</li> <li>● หากได้รับการร้องเรียนด้านการระบายน้ำของท่าอากาศยาน ต้องตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขโดยเร่งด่วน</li> </ul> </li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากควรมีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อพิจารณาประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบาย</li> <li>- เพิ่มเดิมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อพักก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการโครงการ</li> </ul>	-
14. การจัดการน้ำเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลด้านการจัดการน้ำเสียจากเทศบาลเมืองแพร่ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประเมินผลกระทบของชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ดีจัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน และในเวทีวิทยาทานน้ำ</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากการจัดการน้ำเสียของโครงการจะส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดิน และในเวทีวิทยาทานน้ำ บริเวณแหล่งรองรับน้ำที่จากโครงการ ดังนั้นมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน และในเวทีวิทยาทานน้ำ คาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากควรมีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อพิจารณาประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบาย</li> <li>- เพิ่มเดิมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อพักก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพิ่มเดิมการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนและหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อพิจารณาประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย</li> <li>- เพิ่มเดิมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อพักก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการโครงการ</li> </ul>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
15. การจัดการขยะ	- รวบรวมข้อมูลการจัดการขยะมูลฝอยจากเทศบาลเมืองแพร่ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประเมินผลกระทบของชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ <b>- มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับภาควิชาการวิจัยในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ โดยข้อมูลการจัดกาขยะมูลฝอยจากเทศบาลเมืองแพร่ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้ ● ประชาสัมพันธ์ให้ผู้มาใช้บริการ นำขยะมาทิ้งยังถังขยะที่จัดเตรียมไว้ ● จัดหาฝักปิดภาชนะรองรับขยะ ● ส่งเสริมให้มีการคัดแยกขยะออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ และขยะเศษอาหาร <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนด สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดให้มีการเฝ้าระวังผลกระทบเพิ่มเติม	-
16. สาธารณูปโภค	- รวบรวมข้อมูลด้านระบบสาธารณูปโภคที่สำคัญ ได้แก่ ไฟฟ้า น้ำประปา และการสื่อสาร เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประเมินผลกระทบของชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ <b>- มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับภาควิชาการวิจัยในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบด้านระบบสาธารณูปโภคที่สำคัญ ได้แก่ ไฟฟ้า น้ำประปา และการสื่อสารที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการจัดการขยะ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนด สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดให้มีการเฝ้าระวังผลกระทบเพิ่มเติม	-
17. สาธารณูปการ	- รวบรวมข้อมูลด้านสาธารณูปการที่สำคัญ ได้แก่ สถาบันการศึกษา และศาสนสถาน เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประเมินผลกระทบของชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ <b>- มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบด้านระบบสาธารณูปการที่สำคัญ ที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากบริการให้บริกาทำอากาศยาน ไม่มีกิจกรรมใดที่ทำให้สาธารณูปการบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่และพื้นที่ใกล้เคียงเปลี่ยนแปลงไป	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม <b>- มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากบริการให้บริกาทำอากาศยาน ไม่มีกิจกรรมใดที่ทำให้สาธารณูปการบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่และพื้นที่ใกล้เคียงเปลี่ยนแปลงไป	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
18. เศรษฐกิจ-สังคม / การทดแทน ทรัพยากร	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร รายงาน และงานวิจัย/ศึกษาของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานกลางและระดับภูมิภาค อาทิ กรมการพัฒนารัฐบาลจังหวัดแพร่ อำเภอมืองแพร่ และเทศบาลเมืองแพร่</li> <li>- สัมภาษณ์กลุ่มเศรษฐกิจ-สังคม โดยใช้แบบสอบถามผู้นำชุมชน ครีวรีออนโดยรอบพื้นที่ทำท่าอากาศยานแพร่ และครีวรีออนในพื้นที่จัดซื้อที่ดินสำหรับโครงการปรับปรุงท่าอากาศยานแพร่</li> <li>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับกรมการสำรวจที่ดินจริงในภาคสนาม อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครีวรีออน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อื่นที่ได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ทำท่าอากาศยานแพร่</li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น <ul style="list-style-type: none"> <li>● พิจารณารับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเข้ามาทำงาน</li> <li>● พบปะผู้นำชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรับทราบปัญหาและข้อคิดเห็นต่อการดำเนินการ</li> </ul> </li> <li>- <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สอบถามความคิดเห็นต่อภาวะเศรษฐกิจ การบริการพื้นฐาน ความเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม และทัศนคติต่อโครงการบริเวณชุมชนโดยรอบโครงการ จำนวน 8 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านทุ่งโฮ้ง ชุมชนบ้านเหมืองหม้อ ชุมชนบ้านสะบะ ชุมชนบ้านสันติภาพ ชุมชนบ้านหัวฝาย ชุมชนบ้านเหล่า ชุมชนบ้านนาจักร และชุมชนบ้านเหล่า โดยดำเนินการสอบถามผู้นำชุมชน ปีละ 1 ครั้ง</li> <li>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครีวรีออน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อื่นที่ได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม</li> </ul>	<p>ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมกลุ่มเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมพื้นที่อื่นที่ได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม</p>



ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
19. สาธารณสุข	- รวบรวมข้อมูลด้านสุขภาพสาธารณสุข โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานจากหน่วยงาน ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสำรวจข้อมูลใน ภาคสนาม - <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ ผลกระทบด้านสุขภาพสาธารณสุขที่อาจ เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยาน - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากกิจกรรมการ ให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพสาธารณสุข	-สำรวจความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และ ความสูงของต้นไม้ - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากการสำรวจ ความสูงของอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และต้นไม้ ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ สามารถเฝ้าระวังผลกระทบต่อความ ปลอดภัยในการบิน	-
20. สุนทรียภาพ ภูมิทัศน์ และสิ่ง มีคุณค่าทาง ประวัติศาสตร์	- รวบรวมข้อมูลสถานที่อันมีคุณค่าทาง สุนทรียภาพ ภูมิทัศน์ และสิ่งมีคุณค่าทาง ประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยว โบราณคดี และโบราณสถาน โดยรอบท่าอากาศยาน แพร่ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกับการ สำรวจข้อมูลในภาคสนาม - <b>มีความเหมาะสม</b> และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ ผลกระทบข้อมูลสถานที่อันมีคุณค่าทาง สุนทรียภาพ ภูมิทัศน์ และสิ่งมีคุณค่าทาง ประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยว โบราณคดี และโบราณสถาน ที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรม ต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากสามารถแสดง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น ● ประสานงานกับสำนักงานการท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย ภาคเหนือ เขต 2 เพื่อ ขอเอกสารประชาสัมพันธ์แพร่ แจกให้กับ นักท่องเที่ยว ● จัดระเบียบส่วนบริการต่างๆ ภายใน อาคารที่พัสดุโดยสารให้ชัดเจน - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการที่ กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่ อาจเกิดขึ้นได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - <b>มีความเหมาะสม</b> เนื่องจากมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่ สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ โดยการเฝ้าระวัง ผลกระทบเพิ่มเติม	

ที่มา : บริษัท เอเชีย แอ๊ด คองซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ.2568

### 3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ในระยะที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้จัดให้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท เอ บี อี เอ็น เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานัท คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 3) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 5) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย 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 และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาคือหรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

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

## 3) ผลการศึกษา

ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **ท่าอากาศยานแพร่** มีรายละเอียดดังนี้

3.1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2563 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานแพร่), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2563, กรกฎาคม พ.ศ.2563) พบว่าส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) ติดตั้งตะแกรงดักขยะแบบรางและบ่อดักไขมัน บริเวณระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน

(2) สร้างบ่อดักไขมันบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน

(3) จัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการต่างๆ ที่ท่าอากาศยานดำเนินการ และผลการตรวจวัดระดับเสียงที่ได้ที่บริเวณป้ายประชาสัมพันธ์ภายในอากาศยาน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการสำรวจทัศนคติต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน จากชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานแพร่ โดยเน้นชุมชนที่อยู่ใกล้กับแนวบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน ได้แก่ ชุมชนบ้านเหมืองหม้อ บ้านทุ่งโฮ้ง บ้านกาศ บ้านหัวฝาย บ้านนาจักร บ้านเหล่า บ้านสะบะ และบ้านสันติภาพ พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการ รวมทั้งไม่รู้สึกรู้ว่าได้รับการรบกวนจากการดำเนินการของท่าอากาศยานแพร่

สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานแพร่ พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ มีทั้งสิ้น 77 ชนิด โดยพบนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำแต่ต้องมีการเฝ้าระวัง 4 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า เป็ดแดง และนกกระปูดใหญ่

3.2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานแพร่), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2564) พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2564 พบว่า มีทั้งสิ้น 68 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด เป็ดแดง นกเขาใหญ่ นกเขาขาว และเหยี่ยวขาว และนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ จำนวน 11 ชนิด แต่ต้องมีการเฝ้าระวัง 1 ชนิด ได้แก่ นกเขาไฟ

3.3) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานแพร่), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, ธันวาคม พ.ศ.2564) พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2564 พบว่า มีทั้งสิ้น 59 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกเขาใหญ่ นกเอี้ยงสาริกา และนกเอี้ยงหงอน ส่วนนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ มีจำนวน 30 ชนิด แต่เป็นชนิดที่ต้องมีการเฝ้าระวัง จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกยางควาย และ นกหัวโตขาเหลือง

สำหรับผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น พบว่า ร้อยละ 70.0 ให้ความเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ไม่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับความคิดเห็นต่อการได้รับการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ และจากเครื่องบินทหาร พบว่า ร้อยละ 45.0 ให้ความเห็นว่ารู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง โดยส่วนใหญ่มีความเคยชินกับเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร /เอกชน/ ส่วนราชการอื่น

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

- (1) ติดตั้งตะแกรงดักขยะ และบ่อดักไขมัน บริเวณบ่อบำบัดน้ำของบ้านพักพนักงาน
- (2) ติดตั้งบ่อดักไขมัน โดยให้มีขนาดความจุที่สามารถรองรับน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง
- (3) ขุดลอกตะกอน และกำจัดวัชพืชในคูระบายน้ำ และบ่อบำบัดน้ำทิ้ง ก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูฝน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำใช้ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2-3 ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานแพร่ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ มีจำนวนทั้งสิ้น 58 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และเหยี่ยวขาว และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกเขาไฟ นกแอ่นตาล และนกนางแอ่นบ้าน

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแพร่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

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

(1) ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยเปิดเดินระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ และสูบตะกอนออกจากระบบบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเพิ่มเติมความรู้ในการสูบตะกอนออกเมื่อพบว่ามีปริมาณตะกอนสูงเกิน 2 ใน 3 ของความลึกของบ่อกักเก็บตะกอน รวมทั้งตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกวัน โดยมีแนวทางการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสีย

(2) เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำบริเวณแหล่งรองรับน้ำทิ้งของโครงการ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศระดับเสียง และคุณภาพน้ำใช้ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3-4 ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานแพร่ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่า

อากาศยานแพร่ มีทั้งสิ้น 52 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือ เป็ดแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 1 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด

ส่วนผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น พบว่า เกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ไม่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับความคิดเห็นต่อการได้รับการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร / เอกชน/ ส่วนราชการอื่น พบว่า ไม่ได้รบกวน คิดเป็นร้อยละ 46.0 และร้อยละ 41.0 ตามลำดับ

สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแพร่ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

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

(1) บริเวณบ้านพักพนักงานของกรมการบินพาณิชย์จะมีจุดระบายน้ำทิ้งอยู่ 3 บริเวณ ทั้งนี้โดยปกติน้ำทิ้งจากครัวเรือนมักจะมีไขมันปะปนรวมทั้งขยะจากบริเวณดังกล่าว ดังนั้นจึงควรกำหนดให้สร้างระบบดักขยะและบ่อดักไขมันก่อนที่น้ำจะไหลลงสู่บ่อดัก

(2) บ่อดักไขมันกำหนดให้มีระยะเวลาเก็บกัก (Detention time) ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ทั้งนี้บ้านพักมีจำนวนพนักงาน 50 คน ดังนั้นจึงกำหนดให้ความจุของบ่อดักไขมันมีปริมาตร 2.5 ลบ.ม.

(3) ให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

(4) ก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูฝน ให้ดำเนินการขจัดวัชพืชที่ขึ้นปกคลุมภายในร่องระบายน้ำภายในท่าอากาศยานแพร่

(5) ดำเนินการกำจัดวัชพืชปกคลุมท่อระบายน้ำ ได้แก่ บริเวณคูดินระบายน้ำข้างรั้วด้านทิศเหนือ คูดินระบายน้ำบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และบ่อน้ำทั้ง 4 แห่ง

(6) ดำเนินการขุดลอกตะกอนดินที่อยู่ในคูระบายน้ำเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการรับและระบายน้ำ ส่วนบ่อน้ำทั้ง 4 แห่ง ควรทำการขุดลอกให้สามารถเก็บกักน้ำไว้ได้อีก 2 เท่า ของความจุเดิม

(7) ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องสูบน้ำบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามปกติโดยเฉพาะควรดำเนินการก่อนฤดูฝนและควรจัดซื้อปั้มน้ำเพิ่มอีก 1 เครื่อง เพื่อเก็บไว้สำรองใช้งาน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า ทั้ง 4 สถานีตรวจวัด มีสภาพลำน้ำแห้ง จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินได้ ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานแพร่ในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ มีทั้งสิ้น 39 ชนิด โดยพบนกที่มีแนวโน้มที่เป็น



อันตรายต่อการบินปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด นกกระสาแดง และนกนางแอ่นบ้าน และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2566 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแพร่ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

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

(1) บริเวณบ้านพักพนักงานของกรรมการบินพณิชย (กรมท่าอากาศยาน) จะมีจุดระบายน้ำทิ้งอยู่ 3 บริเวณ ทั้งนี้โดยปกติน้ำทิ้งจากครัวเรือนมักจะมีไขมันปะปนรวมทั้งขยะจากบริเวณดังกล่าว ดังนั้น จึงควรกำหนดให้สร้างระบบดักขยะและบ่อดักไขมันก่อนที่น้ำจะไหลลงสู่บ่อดัก

(2) บ่อดักไขมันกำหนดให้มีระยะเวลาเก็บกัก (Detention time) ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ทั้งนี้บ้านพักมีจำนวนพนักงาน 50 คน ดังนั้นจึงกำหนดให้ความจุของบ่อดักไขมันมีปริมาตร 2.5 ลบ.ม.

(3) ให้กรรมการบินพณิชย (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานกับกรมการผังเมือง (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมโยธาธิการและผังเมือง) กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

(4) ขุดลอกตะกอนดินที่อยู่ในคูระบายน้ำเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการรับและระบายน้ำ ส่วนบ่อน้ำทิ้งทั้ง 4 แห่ง ควรทำการขุดลอกให้สามารถเก็บกักน้ำไว้ได้อีก 2 เท่า ของความจุเดิม

(5) ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องสูบน้ำบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามปกติโดยเฉพาะควรดำเนินการก่อนฤดูฝนและควรจัดซื้อปั้มน้ำเพิ่มอีก 1 เครื่อง เพื่อเก็บไว้สำรองใช้งาน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า ลำเหมืองหิด ก่อนผ่านทางวัง และสาขาน้ำร่องควา ก่อนผ่านทางวัง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ส่วนลำเหมืองหิด หลังผ่านนางวัง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 และสาขาน้ำร่องควา หลังผ่านนางวัง มีสภาพล้นน้ำแห้ง จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินได้ ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานแพร่ในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ มีจำนวนทั้งสิ้น 35 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด

ส่วนผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 92.0 ให้ความเห็นว่าการขึ้น-ลงของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังน้อยลง ในขณะที่อีกร้อยละ 8.0 ให้ความเห็นว่าการขึ้น-ลงของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่าการขึ้น-ลงของเสียงของเครื่องบินพณิชยขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าการขึ้น-ลงของเสียงของเครื่องบินขึ้น บินผ่าน และบินลงรบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย

สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงธันวาคม พ.ศ.2566 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแพร่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

**3.8) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานแพร่), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, กรกฎาคม พ.ศ.2567)** พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ ได้แก่ “ต้องดำเนินการตรวจสอบปริมาณตะกอนดินที่อยู่ในคุ้ระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคมหรือก่อนเข้าฤดูฝน หากพบว่าคุ้ระบายน้ำมีสภาพตันหรือพบว่ามีปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงคุ้ระบายน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนดินออกทันที”

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า คุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า เขื่อนหิโต บริเวณก่อนและหลังผ่านทางวังท่าอากาศยานแพร่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนสาขาร่องน้ำควม มีสภาพลำน้ำแห้ง จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้ ในขณะที่คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท 5 ส่วนคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่า Total Coliform Bacteria และ *E.coli* ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค เนื่องจากมีการสร้างห้องน้ำใกล้กับบ่อบาดาล ซึ่งต้องมีการก่อสร้างให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของกรมอนามัย (ที่ระบุว่าต้องมีระยะห่างไม่น้อยกว่า 30 เมตร)

สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบทั้งสิ้น 43 ชนิด โดยพบสัตว์แนวน้ำที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 2 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย และนกกระแตแต้แว๊ด

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแพร่ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

**3.9) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานแพร่), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567, มกราคม พ.ศ.2568)** พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ ได้แก่ “ต้องดำเนินการตรวจสอบปริมาณตะกอนดินที่อยู่ในคุ้ระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคมหรือก่อนเข้าฤดูฝน หากพบว่าคุ้ระบายน้ำมีสภาพตันหรือพบว่ามีปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงคุ้ระบายน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนดินออกทันที”

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า คุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า ลำเหมืองหิโต บริเวณก่อนผ่านทางวัง และสาขาน้ำร่องควม บริเวณก่อนผ่านทางวัง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ส่วนลำเหมืองหิโต บริเวณหลังผ่านทางวัง และสาขาน้ำร่องควม บริเวณหลังผ่านทางวัง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ในขณะที่คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่า

เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ส่วนคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าความขุ่นไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค

สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบทั้งสิ้น 54 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 2 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และนกแอ่นทุ่งใหญ่

ส่วนผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในกลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในระหว่างเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ.2567 ดังนี้

- **กลุ่มครัวเรือน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 375 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 64.0) และระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 36.0) โดยผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์และความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

- **กลุ่มผู้นำชุมชน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 16 ราย พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 12 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงน้อยลง ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 4 ราย ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 13 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 3 ราย ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 12 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 2 ราย ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย ส่วนที่เหลือระบุว่ารบกวนในระดับปานกลางและในระดับมาก อย่างละ 1 ราย โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 16 ราย ต่างระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 16 ราย ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

- **กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 4 ราย พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 2 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงน้อยลง ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 2 ราย ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 2 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต และมีผู้ให้สัมภาษณ์ที่ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย และรบกวนในระดับปานกลาง อย่างละ 1 ราย โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ต่างระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแพร่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

## บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน  
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## บทที่ 4

# ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 4.1 ผลการทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

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




ตารางที่ 4.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานแพร่ ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำและ การจัดการน้ำเสีย	1) บริเวณบ้านพักพนักงานของ กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบัน เปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จะมีจุดระบายน้ำทั้งอยู่ 3 บริเวณ ทั้งนี้ โดยปกติน้ำทิ้งจากครัวเรือน มักจะมีไขมันปะปนรวมทั้งขยะจาก บริเวณดังกล่าว ดังนั้นจึงควร กำหนดให้สร้างระบบดักขยะและ บ่อดักไขมันก่อนที่น้ำจะไหลลงสู่ บ่อบำบัด ระบบดักขยะกำหนดให้ใช้ ตะแกรงดักขยะแบบราง (Bar Screen) ติดตั้งไว้ทางด้านหน้าบ่อ ดักไขมันแล้วทำความสะอาด ตะแกรงโดยดักขยะที่ติดค้างออก ทั้งนี้ ความลาดเอียงของตะแกรงให้ อยู่ 30°-40° กับพื้นราบ โดยมี ระยะห่างระหว่างเส้นเหล็ก 1 เซนติเมตร	บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ประจำ ท่าอากาศยานแพร่ ยังไม่ได้ติดตั้ง ตะแกรงดักขยะแบบราง และบ่อดัก ไขมันตามที่มาตรการกำหนด	ท่าอากาศยานแพร่มีการคัดแยก ขยะและคัดแยกเศษอาหารก่อน นำมาทำความสะอาดในอ่างล้าง ภาชนะ รวมทั้งน้ำทิ้งจากห้องน้ำจะ ระบายลงสู่บ่อเกรอะ-บ่อซึม ส่วน น้ำทิ้งจากการซักล้างหรือทำความสะอาด จะระบายลงสู่รางระบายน้ำ แล้วน้ำจากรางระบายน้ำจะไหลไป ยังบ่อน้ำทิ้งที่ตั้งอยู่ด้านทิศ ตะวันออกของบริเวณบ้านพัก เจ้าหน้าที่ก่อนไหลแล้วปล่อยสู่ รางระบายน้ำสาธารณะ ดังนั้นท่า อากาศยานแพร่ต้องตรวจสอบเศษ ขยะหรือเศษอาหารที่รางระบายน้ำ และคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออก สู่รางระบายน้ำสาธารณะไม่เป็นไป ตามเกณฑ์มาตรฐาน ให้ดำเนินการ แก้ไขทันที
	2) บ่อดักไขมันกำหนดให้มี ระยะเวลาเก็บกัก (Detention time) ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ทั้งนี้ บ้านพักมีจำนวนพนักงาน 50 คน ดังนั้นจึงกำหนดให้ความจุของบ่อ ดักไขมันมีปริมาตร 2.5 ลบ.ม.	ไม่มีการติดตั้งบ่อดักไขมันบริเวณ บ้านพักเจ้าหน้าที่ประจำ ท่าอากาศยานแพร่	

ตารางที่ 4.1-2 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานแพร่ ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
อุทกวิทยา การระบายน้ำและการ ป้องกันน้ำท่วม	1) ดำเนินการขุดลอกตะกอนดินที่ อยู่ในคูระบายน้ำเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพของการรับและ ระบายน้ำ ส่วนบ่อน้ำทั้งทั้ง 4 แห่ง ควรทำการขุดลอกให้สามารถเก็บ กักน้ำไว้ได้อีก 2 เท่า ของความจุ เดิม	ไม่มีการขุดลอกตะกอนดินในคู ระบายน้ำ แต่มีการกำจัดวัชพืชในคู ระบายน้ำ ส่วนบ่อน้ำทั้งทั้ง 4 แห่ง จากการติดตามตรวจสอบ พบบ่อ น้ำ จำนวน 1 แห่ง ตั้งอยู่ที่ศ ตวันออกของบริเวณบ้านพัก เจ้าหน้าที่ สามารถรองรับน้ำ และ เก็บกักน้ำเพื่อให้เป็นแหล่งน้ำ สำรองดับเพลิง	ท่าอากาศยานแพร่ต้องดำเนินการ ตรวจสอบปริมาณตะกอนดินที่อยู่ ในคูระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคมหรือก่อน เข้าฤดูฝน หากพบว่าคูระบายน้ำมี สภาพตื้นเขินหรือพบว่ามีปริมาณ ตะกอน สูงเกินกว่า 1 ใน 3 ของ ความสูงคูระบายน้ำ ต้องดำเนินการ ขุดลอกตะกอนดินออกทันที
	2) กรณีฝนตกหนักจะต้องเก็บกัก น้ำไว้ภายในบ่อเก็บน้ำทั้ง 4 แห่ง หลังฝนหยุดตกแล้วจึงระบายออก การกักเก็บดังกล่าว นอกจากจะ สามารถช่วยป้องกันหรือบรรเทา ปัญหาน้ำท่วมแล้ว ท่าอากาศยาน แพร่ สามารถใช้เป็นแหล่งน้ำสำรอง ดับเพลิงได้	มีบ่อเก็บกักน้ำของท่าอากาศยาน จำนวน 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณทิศ ตะวันออกของบ้านพักเจ้าหน้าที่ สามารถรับน้ำไหลบ่าผิวดินได้ เพื่อ ป้องกันกับปัญหาน้ำท่วม และ สามารถเก็บกักน้ำเพื่อให้เป็นแหล่ง น้ำสำรองดับเพลิง	-

## 4.2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในปัจจุบัน

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า ส่วนใหญ่มีการ  
ปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดครบถ้วน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการแสดงดังตารางที่  
4.2-1)

ปฏิบัติครบถ้วน	32	มาตรการ
ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	6	มาตรการ
ไม่ปฏิบัติ	3	มาตรการ
ประเมินผลไม่ได้	4	มาตรการ
ไม่เกี่ยวข้อง	0	มาตรการ
<b>รวม</b>	<b>45</b>	<b>มาตรการ</b>

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ทำอากาศยานแพร่					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไปไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ และการจัดการน้ำเสีย	1) ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักพนักงานตลอดจนอาคารต่างๆ ใช้ระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม การใช้ งานและการบำรุงรักษาที่ทำอากาศยานแพร่จะต้องปฏิบัติตามเพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียมีประสิทธิภาพที่สำคัญมีดังนี้ (1) ห้ามเทสารที่เป็นพิษต่อจุลินทรีย์ลงในบ่อเกรอะ เช่น น้ำกรรหรือต่างเข้มข้น เช่น น้ำยาล้างห้องน้ำเข้มข้นและคลอรีนเข้มข้นเพราะจะทำให้ประสิทธิภาพการทำงานของบ่อเกรอะลดลง (2) น้ำทิ้งสารอินทรีย์หรือสารย่อยสลายยาก เช่น พลาสติก และผ้าอนามัย เป็นต้น นอกจากจะทำให้สิ่งแวดล้อมก่อนกำหนดแล้วยังอาจเกิดการอุดตันในท่อระบาย (3) กรณีน้ำในบ่อเกรอะเอ่อสูงและรวดเร็วไม่ลงให้ตรวจสอบการระบายหรือประสิทธิภาพของบ่อซึม 2) ดูแลรักษาทางระบายน้ำที่อยู่ภายใน ทำอากาศยานแพร่ โดยเฉพาะจะต้องทำความสะอาดก่อนเข้าฤดูฝน	●	ทำอากาศยานแพร่มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารชนิดเดิมอากาศ และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับบ้านพักพนักงานชนิดระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม รวมทั้งมีการบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียตามมาตรฐานการกำหนดอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร  บ่อเกรอะ-บ่อซึมบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
		●	ทำอากาศยานแพร่จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจตรวจสอบรายงานน้ำภายในทำอากาศยานเป็นประจำทุก 2 เดือน และมีการตรวจสอบรายงานนี้แต่ไม่ครอบคลุมรายงานน้ำทั้งหมดจากการตรวจสอบพบว่าไม่มีวัชพืชขึ้นบริเวณรางระบายน้ำ	ชุดลอกและกำจัดวัชพืชบริเวณรางระบายน้ำให้ครอบคลุมทุกบริเวณ	 รางระบายน้ำภายในพื้นที่ Air side

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไปไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณวิทยาพนาพนา และการจัดการน้ำเสีย (ต่อ)	3) ปัจจุบันร้านอาหาร ขายอาหารประเภทของสด เคี้ยวและน้ำดื่ม เนื่องจากผู้ใช้บริการน้อย แต่หากกรณีที่ร้านอาหารบริเวณที่พักผู้โดยสารจะดำเนินการขายประเภทข้าวหรืออาหารที่ปรุงในร้านและทิ้งน้ำลงสู่ระบบระบายน้ำทิ้ง เพื่อเข้าสู่ท่อเกรอะ-บ่อซึม ให้ดำเนินการเพิ่มเติมดังนี้ (1) เพิ่มตะแกรงดักเศษอาหารและบ่อดักไขมัน การสร้างบ่อดักไขมันชั่วคราวสร้างบ่อดักไขมันชั่วคราวชนิด 2 ห้อง (Double Com-partment) จะให้ประสิทธิภาพสูงกว่า (บุญส่ง ไขเกษ, 2534) สำหรับการควบคุมการทำงานและบำรุงรักษาบ่อดักไขมัน มีข้อเสนอดังนี้ - ดักไขมันออกเป็นระยะ ทั้งน้ความถี่ของการดักไม่แน่นอน ต้องอาศัยจากการสังเกตและประสบการณ์ - สืบจากตะกอนจากบ่อดักไขมันทุก 2 เดือน (2) จะต้องกำหนดให้ผู้ประกอบการร้านอาหารทำความสะอาดพื้นที่ร้านอาหารทุกวัน (3) ให้ร้านอาหารคัดแยกเศษอาหาร/ผัก ออกจากการทำอาหารเพื่อมิให้ปะปนกับน้ำทิ้ง โดยให้แยกใส่ภาชนะรองรับขยะ	⊗	ปัจจุบันท่าอากาศยานแพร่ยังไม่มีการเปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ จึงยังไม่มีร้านค้า/ร้านอาหาร ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร จึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-



\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะพบในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณที่ขุดทางน้ำ และการจัดการน้ำเสีย (ต่อ)	4) บริเวณบ้านพักพนักงานของกรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จะมีจุดระบายน้ำที่อยู่ 3 บริเวณ ทั้งนี้โดยปกติน้ำที่จากครัวเรือนมักจะมิใช่เป็นปะปนรวมทั้งขยะจากบริเวณดังกล่าว ดังนั้นจึงควรกำหนดให้สร้างระบบดักขยะและบ่อดักไขมันก่อนที่น้ำจะไหลลงสู่บ่อดัก (1) ระบบดักขยะกำหนดให้ใช้ตะแกรงดักขยะแบบราง (Bar Screen) ติดตั้งไว้ทางด้านหน้าบ่อดักไขมันแล้วทำความสะอาดตะแกรงโดยดักขยะที่ติดค้างออก ทั้งนี้ ความลาดเอียงของตะแกรงให้อยู่ 30°-40° กับพื้นราบ โดยมีระยะห่างระหว่างเส้นเหล็ก 1 เซนติเมตร (2) บ่อดักไขมันกำหนดให้มีระยะเวลาเก็บกัก (Detention time) ไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ทั้งนี้ บ้านพักมีจำนวนพนักงาน 50 คน ดังนั้นจึงกำหนดให้ควมจุของบ่อดักไขมันมีปริมาตร 2.5 ลบ.ม.	○	บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานแพร่ ยังไม่ได้ติดตั้งตะแกรงดักขยะแบบราง และบ่อดักไขมันตามมาตรฐานการกำหนด แต่มีการคัดแยกขยะและคัดแยกเศษอาหารก่อนนำมาทำความสะอาดในอ่างล้างภาชนะ โดยนำเสียจากการล้างทำความสะอาดภาชนะ และน้ำทิ้งจากการหึ่งน้ำจะระบอบลงสู่บ่อดักขยะ-บ่อดักไขมันทั้งจากการซักล้างหรือทำความสะอาดจะระบายลงสู่รางระบายน้ำ ก่อนที่น้ำทั้งนี้ทั้งหมดยังบ่อน้ำที่ขุดอยู่ด้านทิศตะวันออกของบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ ก่อนปล่อยให้ไหลแล้วปล่อยสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ	ท่าอากาศยานแพร่ ต้องควบคุมไม่ให้เจ้าหน้าที่ภายในบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีการคัดแยกขยะและเศษอาหาร ก่อนนำมาทำ ความสะอาดในอ่างล้างภาชนะ รวมทั้งตรวจสอบไม่ให้มีเศษขยะ และเศษอาหาร ร่วงหล่นลงสู่รางระบายน้ำ	 บริเวณด้านหลังบ้านพักเจ้าหน้าที่  บ่อน้ำทิ้งด้านทิศตะวันออกของบ้านพักเจ้าหน้าที่




\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไปไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. คุณภาพอากาศ	1) หลีกเลี่ยงการจอดรถเครื่องบินโดยติดเครื่องยนต์ไว้บริเวณลานจอดเครื่องบิน	●	ท่าอากาศยานแพร่ไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ โดยจะมีเครื่องบินกรมฝนหลวงและการบินเกษตร เครื่องบินทหาร และเครื่องบินฝึกบิน เท่านั้น จากการตรวจสอบไม่พบการติดเครื่องยนต์ไว้บริเวณลานจอดเครื่องบิน	ไม่มี	-
	2) ขอความร่วมมือกับสายการบินและหน่วยงานต่างๆ ที่จะนำเครื่องบินมาใช้บริการบริเวณท่าอากาศยานแพร่ จัดตารางการบินให้กระจายการขึ้นลงในแต่ละวัน โดยกำหนดมิให้เครื่องบินชนิดต่างๆ ขึ้น-ลงพร้อมกันหรือใกล้เคียงกันในเวลาทั้งหมด 1 ชั่วโมง ตามการประเมินผลด้านคุณภาพอากาศโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อลดปัญหาจากก๊าซ NO <sub>2</sub>	●	ท่าอากาศยานแพร่ไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ โดยมีเครื่องบิน กรมฝนหลวงและการบินเกษตร เครื่องบินทหาร และเครื่องบินฝึกบิน มาให้บริการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น และเมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ที่ดำเนินการตรวจวัดบริเวณท่าอากาศยานแพร่ วัดเฉลี่ยองค์ค่า และวัดบ้านเหล่า ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ. 2568 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 0.1700 ppm	ไม่มี	 เครื่องบินกรมฝนหลวง และการบินเกษตร
	3) ติดป้ายขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้าใช้บริการภายในท่าอากาศยานแพร่ ให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอด	●	ท่าอากาศยานแพร่มีการติดตั้งป้ายขอความร่วมมือให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์ และประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยานดับเครื่องยนต์ทุกครั้ง ขณะจอดบริเวณลานจอด	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์ให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอด



\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไปไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. คุณภาพอากาศ (ต่อ)	4) ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่งในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัดในช่วงที่รถยนต์มาก จะส่งผลให้อายุการใช้งานรถยนต์เพิ่มมากขึ้น	●	มีเจ้าหน้าที่ดูแลจัดการด้านการจราจรบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร จากการตรวจสอบไม่พบการจอดรับ-ส่งซ้อนคัน บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานแพร่	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร
3. เสียง	1) ให้อาคารสำนักงานภายในท่าอากาศยานแพร่ ปิดประตูกันมิติดชิด เพื่อป้องกันเสียงรบกวน ช่วงเวลาที่มีเครื่องบินขึ้น-ลง	●	ท่าอากาศยานแพร่มีการปิดประตูอาคารสำนักงานอย่างมิดชิด ตลอดเวลา	ไม่มี	 อาคารสำนักงาน
	2) เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่เสี่ยงข้องกับการอำนวยความสะดวกในช่วงเวลาการขึ้น-ลงของเครื่องบิน จะต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ Ear Plugs หรือ Ear Muffs ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน	●	เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่เสี่ยงข้องกับการอำนวยความสะดวกในช่วงเวลาการขึ้น-ลงของเครื่องบิน มีการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ได้แก่ Ear Plugs หรือ Ear Muffs ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่สวมใส่ Ear Muff

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :




● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ทำอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไปในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. เสียง (ต่อ)	3) การขึ้น-ลงของเครื่องบิน กำหนดให้วนออกทางด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน เพื่อหลีกเลี่ยงการบินอ้อมเข้าสู่ชุมชนใจกลางเมืองแพร่	●	ปัจจุบันไม่มีเครื่องบินพาณิชย์ให้บริการที่ทำอากาศยานแพร่ สำหรับอากาศยานอื่นๆ ที่มีการบินขึ้นลงส่วนใหญ่ใช้ทางหมายเลข 01 และทางวิ่งหมายเลข 19 โดยนักบินจะบังคับให้อากาศยานวนออกทางด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานตามที่มีมาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	4) ทำอากาศยานแพร่ จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับข้อร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากสนามบิน เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบทำอากาศยานแพร่ แสดงข้อคิดเห็น ร้องเรียนข้อวิพากษ์วิจารณ์ต่างๆ โดยเฉพาะประเด็นผลกระทบด้านเสียง	●	ทำอากาศยานแพร่จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ที่มี QR Code บริเวณจุดประชาสัมพันธ์เพื่อสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการ และรับข้อร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากสนามบิน	ไม่มี	
	5) การประชาสัมพันธ์ ให้จัดทำเอกสารเพื่อการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับมาตรการต่างๆ ที่ทำอากาศยานแพร่ดำเนินการ ประชาสัมพันธ์แก่ ยกับมาตรการต่างๆ ที่ทำอากาศยานแพร่ดำเนินการ และประชาสัมพันธ์ไว้ที่ ป้ายประชาสัมพันธ์ ภายในท่าอากาศยาน	●	ทำอากาศยานแพร่มีการจัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับมาตรการต่างๆ ที่ทำอากาศยานแพร่ดำเนินการ และประชาสัมพันธ์ไว้ที่ ป้ายประชาสัมพันธ์ ภายในท่าอากาศยาน	ไม่มี	
	6) กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากท่าอากาศยาน ให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน	⊗	ปัจจุบันทำอากาศยานแพร่ยังไม่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวน	ไม่มี	-
	7) หลีกเลี่ยงการทำงานด้านพาณิชย์ในช่วงเวลา กลางคืน (22.00-07.00 น.)	●	ทำอากาศยานแพร่ไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ โดยจะมีเครื่องบินการขนส่งและการบินเกษตร เครื่องบินทหาร และเครื่องบินฝึกบิน ซึ่งทำการในช่วงเวลากลางวัน	ไม่มี	-

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติตาม ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไปไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. ทรัพยากรป่าไม้/ สัตว์ป่า	การจัดการสิ่งแวดล้อม 1) ปรับปรุงระบบระบายน้ำตลอดแนวสองข้างทาง ริมให้สามารถระบายน้ำได้เร็วขึ้น ไม่มีน้ำท่วมขังใน คูระบาย	○	ท่าอากาศยานแพร่จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบรายงาน น้ำภายในท่าอากาศยานเป็นประจำทุก 2 เดือน และมีการ ขุดลอกการระบายน้ำแต่ไม่ครอบคลุมรายงานน้ำทั้งหมด รวมถึงมีวัชพืชขึ้นบริเวณระบายน้ำ	ขุดลอกและกำจัดวัชพืชบริเวณระบาย น้ำให้ครอบคลุมทุกบริเวณ	 รังระบายน้ำบริเวณไหลทางวัง
	2) ต้องตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ไหลทางวังและคู ระบายน้ำตลอดแนวทางวัง รวมทั้งพื้นที่ส่วนอื่น ๆ ในเขตสนามบินไม่ให้หนาแน่นและสูงเกิน 10 เซนติเมตร	○	ท่าอากาศยานแพร่มีเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและผู้ดูแลสนามบิน เป็นผู้ดำเนินการตัดหญ้าในพื้นที่ Air Side สัปดาห์ละ 1 ครั้ง จากการตรวจสอบพบว่า หญ้าบริเวณไหลทางวังมี ความสูงไม่เกิน 10 เซนติเมตร แต่รายงานน้ำมีวัชพืชขึ้น ปกคลุมเกือบเต็มพื้นที่	ท่าอากาศยานแพร่ต้องการกำจัด วัชพืชที่ปกคลุมบริเวณระบายน้ำเพื่อ ไม่ให้เป็นแหล่งอาศัยหรือแหล่งหากินของ นกหรือสัตว์ต่างๆ	 หน้าคลุมดินบริเวณไหลทางวัง
	3) เก็บเศษหญ้าเมื่อตัดแล้ว เพื่อป้องกันนกนำเศษ หญ้าไปทำรัง	●	เจ้าหน้าที่จะเก็บเศษหญ้าที่ตัดแล้วนำทิ้งทุกครั้ง เพื่อ ป้องกันนกนำเศษหญ้าไปทำรัง จากการตรวจสอบไม่พบรัง นก	ไม่มี	-
	4) ต้นไม้ภายในบริเวณท่าอากาศยานแพร่ ต้องตัด แต่งเรือนยอดให้โปร่ง ความสูงไม่เกิน 6 เมตร และ แผ่กิ่งก้านสาขาไม่เกิน 5 เมตร เพื่อลดการใช้เป็น แหล่งที่อยู่อาศัยเกาะนอนหรือสร้างรังของนก	●	ท่าอากาศยานแพร่จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตัดแต่งต้นไม้ภายใน บริเวณท่าอากาศยานให้มีความสูงของเรือนยอดไม่เกิน 5 เมตร แผ่กิ่งก้านสาขาไม่เกิน 5 เมตร และเป็นแหล่งที่อยู่ อาศัยของนกตามที่มีมาตรการกำหนด	ไม่มี	 ต้นไม้ภายในบริเวณท่าอากาศยาน

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ทำอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า (ต่อ)	5) ภายในพื้นที่ทำอากาศยานแพร่ต้องไม่มีกองขยะกลางแจ้ง เพื่อมิให้เป็นแหล่งอาหารของนก	●	ทำอากาศยานแพร่ได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัท เจียใหม่ ซีรี เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้ดำเนินการทำความสะอาดและรวบรวมขยะภายในทำอากาศยาน และนำไปรวบรวมไว้ในบริเวณอาคารที่พักขยะ เพื่อรอให้ อบต.นาจักร มาเก็บขนไปกำจัด จำนวน 2 ครั้งต่อสัปดาห์	ไม่มี	 ห้องพักขยะ
	6) ให้เจ้าหน้าที่ตรวจทางรังอาศัยหรือวางไข่ รวมทั้งแหล่งเกาะนอนและแหล่งอาหารของนก อาคารต่าง ๆ และบริเวณพื้นที่ นอกอาคาร ของทำอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ ถ้าหากพบให้ทำลายไข่ปลั หรือหาทางแก้ไข เพื่อไม่ให้นกเข้ามาอาศัยหรือหาอาหารภายในพื้นที่โครงการ	●	ทำอากาศยานแพร่ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบแหล่งอาศัย และการวางไข่ รวมทั้งแหล่งเกาะนอนของนก ในบริเวณอาคารต่างๆ และบริเวณพื้นที่นอกอาคาร ภายในพื้นที่ทำอากาศยานเป็นประจำทุกวัน จากการตรวจสอบไม่พบว่ามีรังอาศัยหรือแหล่งวางไข่ รวมทั้งแหล่งเกาะนอน และแหล่งอาหารของนก ในอาคารต่างๆ และบริเวณพื้นที่นอกอาคาร	ไม่มี	-
	กรณีลด 1) ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง จะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจดูสภาพของทางวิ่งและพื้นที่ข้างเคียง เพื่อให้ได้นักให้ออกจากทางวิ่ง	●	ทำอากาศยานแพร่ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพของทางวิ่งและไล่นกออกจากทางวิ่งทุกครั้งก่อนที่จะมีเครื่องบินขึ้น-ลง 30 นาที	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ที่ตรวจสอบทางวิ่ง

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :


● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไปอยู่ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า (ต่อ)	2) เจ้าหน้าที่กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานการเฝ้าระวังกับบริษัท วิทยุการบิน จำกัด (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ที่มีหน้าที่ดูแลหอบังคับการบิน การให้สัญญาณการขึ้นลงของเครื่องบิน อย่างต่อเนื่อง	●	มีการประสานงานกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานแพร่ และเจ้าหน้าที่ดูแลหอบังคับการบิน ในการให้สัญญาณการขึ้น-ลงของเครื่องบิน ทุกครั้ง	ไม่มี	-
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) ให้กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานกับกรมการผังเมือง (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมโยธาธิการและผังเมือง) กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ 2) ท่าอากาศยานแพร่ กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จะต้องประสานงานกับเทศบาลเมืองแพร่ ผังเมืองจังหวัดแพร่ และองค์การบริหารส่วนตำบลที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เพื่อให้รับทราบข้อกำหนดต่างๆ ที่อยู่ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	⊗	ปัจจุบันท่าอากาศยานแพร่ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ จึงยังไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามที่มีมาตรการกำหนด	ไม่มี	-
		●	ท่าอากาศยานแพร่มีการประสานงานกับหน่วยงานราชการในระดับจังหวัด อำเภอ และหน่วยงานท้องถิ่น ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบข้อกำหนดต่างๆ ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	ไม่มี	-

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

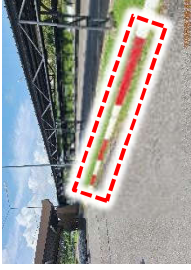


● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไปไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ)	3) ท่าอากาศยานแพร่ กรมการbinพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินทางทราบโดยจัดทำเอกสารชี้แจง ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนดำเนินการก่อสร้างหรือมีกิจกรรมที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการบิน	●	ท่าอากาศยานแพร่มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่เขตปลอดภัยทางเดินอากาศทราบ โดยจัดทำเอกสารชี้แจงผ่านทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ตั้งอยู่ในเขตความปลอดภัยในการเดินทาง	ไม่มี	-
	4) ท่าอากาศยานแพร่ หน่วยงานควบคุม สิ่งก่อสร้างมิให้สูงเกินข้อกำหนดตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินแพร่ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง	●	มีการตรวจสอบควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างต่างๆ และดำเนินการตรวจสอบทุกครั้งเมื่อมีการขออนุญาตก่อสร้างอาคาร/สิ่งปลูกสร้างภายในเขตความปลอดภัยในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง	ไม่มี	-
	5) ผู้อำนวยการท่าอากาศยานแพร่ หรือตัวแทนประสานงานหรือชี้แจงขอเขตความปลอดภัยในการเดินทางอากาศให้กับหน่วยงานต่างๆ ในวาระโอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดแพร่	●	มีผู้แทนจากท่าอากาศยานแพร่ เข้าร่วมประชุมกับหัวหน้าส่วนราชการ จังหวัดแพร่ อย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	-
6. การคมนาคม	1) ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรเพิ่มเติมเพื่อให้ผู้ใช้ขี้อจรถยนต์บริเวณที่จัดเตรียมไว้ให้	●	ท่าอากาศยานแพร่มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรและจัดลานจอดรถสำหรับผู้ที่เข้ามาใช้บริการภายในอาคารผู้โดยสาร	ไม่มี	 ป้ายสัญญาณจราจรภายในท่าอากาศยานแพร่



\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะปฏิบัติตามรายการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. การคมนาคม (ต่อ)	2) ห้ามจอดรถยนต์ที่วิ่งไปบริเวณที่รับ-ส่งผู้โดยสาร อาคารที่พักผู้โดยสารและไหล่ทางด้านข้างที่จอดรถยนต์	●	ท่าอากาศยานแพร่มีเจ้าหน้าที่ดูแลการจราจร และมีสัญลักษณ์แสดงพื้นที่ ห้ามจอดรถบริเวณหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร	ไม่มี	 สัญลักษณ์แสดงพื้นที่ห้ามจอด บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร
	3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบจราจรก่อน เครื่องบินขึ้น-ลงอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ดำเนิน จัดระบบจราจรให้สอดคล้องกับลานจอดรถยนต์ เพื่อจัดการจราจรให้เป็นระเบียบ	●	ท่าอากาศยานแพร่มีเจ้าหน้าที่ดูแลการจราจรบริเวณลาน จอดรถยนต์และบริเวณภายในท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ไม่มีสายการบินพาณิชย์เปิดให้บริการ	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ด้านการจราจร
7. อุทกวิทยา การระบายน้ำและ การป้องกันน้ำท่วม	1) ก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูฝน ให้ดำเนินการจัดวางพื้นที่ ที่ปลูกคลุมภายในร่องระบายน้ำภายใน ท่าอากาศยานแพร่	●	ท่าอากาศยานแพร่มีการจัดวางพื้นที่ระบายน้ำ แต่ ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด จากการตรวจสอบพบว่า มี วัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำบริเวณไหล่ทางวิ่ง	ชุดลอกและกำจัดวัชพืชบริเวณรางระบาย น้ำให้ครอบคลุมทุกบริเวณ	 รางระบายน้ำบริเวณไหล่ทางวิ่ง




\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☒ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. อุทกวิทยา การระบายน้ำและ การป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	2) ดำเนินการกำจัดวัชพืชขุดลอกท่อระบายน้ำ ได้แก่ บริเวณคูระบายน้ำข้างรั้วด้านทิศเหนือ คู ดินระบายน้ำบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และบ่อน้ำ ทั้ง 4 แห่ง	●	ท่าอากาศยานแพร่มีการกำจัดวัชพืชในรางระบายน้ำ แต่ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด จากการตรวจสอบพบว่า บริเวณคูดินระบายน้ำข้างรั้วด้านทิศเหนือ คูดินระบายน้ำ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และบ่อน้ำทั้ง 3 บ่อ มีวัชพืชปก คลุม อย่างไรก็ตาม การดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม พ.ศ.2568 ไม่พบปัญหาการระบายน้ำภายใน พื้นที่ท่าอากาศยานแพร่	ท่าอากาศยานแพร่ ต้องตรวจสอบ ปริมาณตะกอนดินในคูระบายน้ำและบ่อ น้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือน พฤษภาคมหรือก่อนเข้าฤดูฝน หากพบว่า คูระบายน้ำและบ่อน้ำมีสภาพตันตัน หรือพบว่าปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของ ความสูงคูระบายน้ำและบ่อน้ำ ต้อง ดำเนินการขุดลอกตะกอนดินออกทันที และกำจัดวัชพืชที่ปกคลุม	 <p>คูดินระบายน้ำข้างรั้ว ด้านทิศเหนือ</p>  <p>คูดินระบายน้ำ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</p> <p>บ่อน้ำ ที่ 1</p>

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติตาม ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. อุทกวิทยา การระบายน้ำและการป้องกันท่วม (ต่อ)	3) ดำเนินการขุดลอกตะกอนดินที่อยู่ในคูระบายน้ำเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการรับและระบายน้ำ ส่วนบ่อน้ำทั้ง 4 แห่ง ควรทำการขุดลอกให้สามารถลึกลับกับน้ำไว้ได้อีก 2 เท่า ของความจุเดิม	○	ท่าอากาศยานแพร่ไม่มีการขุดลอกตะกอนดินในคูระบายน้ำ และในบ่อน้ำทั้ง 3 แห่ง จากการตรวจสอบพบว่า คูระบายน้ำ และบ่อน้ำมีความตื้นเขิน และมีวัชพืชปกคลุม	ท่าอากาศยานแพร่ ต้องตรวจสอบปริมาณตะกอนดินในคูระบายน้ำและบ่อน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคมหรือก่อนเข้าฤดูฝน หากพบว่าคูระบายน้ำและบ่อน้ำมีสภาพตื้นเขิน หรือพบว่ามีปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงคูระบายน้ำและบ่อน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนดินออกทันที และกำจัดวัชพืชที่ปกคลุม	 <p>คูดินระบายน้ำข้างรั้ว ด้านทิศเหนือ</p>  <p>บ่อน้ำที่ 2</p>  <p>บ่อน้ำที่ 3</p>

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติตาม    ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไปไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. อุทกวิทยา การระบายน้ำ และการป้องกันท่วม (ต่อ)	4) กรณีฝนตกหนักจะต้องเก็บกักน้ำไว้ภายในบ่อเก็บน้ำทั้ง 4 แห่ง หลังฝนหยุดตกแล้วจึงระบายออก การเก็บกักดังกล่าว นอกจากจะสามารถช่วยป้องกันหรือบรรเทาปัญหาน้ำท่วมแล้ว ท่าอากาศยานแพร่ สามารถใช้เป็นแหล่งน้ำสำรองดับเพลิงได้	●	ท่าอากาศยานแพร่มีบ่อเก็บกักน้ำจำนวน 3 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของบ้านพักเจ้าหน้าที่ สามารถรับน้ำไหลบ่าผิวดินได้เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วม และสามารถเก็บกักน้ำเพื่อใช้เป็นแหล่งน้ำสำรองดับเพลิง	ท่าอากาศยานแพร่ตรวจสอบปริมาณน้ำในบ่อเก็บกักน้ำในช่วงฤดูฝน หรือ กรณีที่ฝนตกหนัก เพื่อประเมินความสามารถในการรองรับน้ำ พร้อมทั้งตัดหญ้าและกำจัดวัชพืช เพื่อเพิ่มความสามารถของบ่อ และป้องกันภาวการณ์พังทลายของน้ำ	-
	5) ตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องสูบน้ำบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามปกติโดยเฉพาะควรดำเนินการก่อนฤดูฝนและควรจัดซื้อปั๊มน้ำเพิ่มอีก 1 เครื่อง เพื่อเก็บไว้สำรองใช้งาน	○	ปัจจุบันท่าอากาศยานแพร่มีเครื่องสูบน้ำ 1 เครื่อง ซึ่งเครื่องสูบน้ำดังกล่าวชำรุด	เนื่องจากท่าอากาศยานแพร่ มีการบูรณาการร่วมกับกรมทางหลวงในการปรับปรุงรางระบายน้ำทางทิศใต้ เพื่อรองรับน้ำที่ระบายจากชุมชนด้านทิศใต้ของ ทางหลวงหมายเลข 129 ซึ่งประสบปัญหาน้ำท่วมซึ่งในช่วงที่มีฝนตกหนัก โดยรางระบายน้ำดังกล่าว มีความสามารถในการระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าเครื่องสูบน้ำ อย่างไรก็ตามในกรณีที่มีปัญหาด้านการระบายน้ำหรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จะประสานงานให้หน่วยงานอื่นๆ เข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จึงไม่จำเป็นต้องมีปั๊มน้ำสำรองเพิ่มเติม	-

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ      ○ ไม่ปฏิบัติ      ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน      ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้      ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ





ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ทำอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. อุทกวิทยา การระบายน้ำ และการป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	6) เพิ่มท่อลอดที่เชื่อมต่อระหว่างบ่อน้ำด้านทิศเหนือติดกับคลองชลประทาน เนื่องจากปัจจุบันบริเวณดังกล่าว เป็นร่องดินขนาดกว้าง 0.3 ม. อัตราการระบายน้ำน้อยและมีโอกาสชำรุดและตัน	●	มีการเพิ่มท่อลอดจนได้เส้นผ่านศูนย์กลาง 0.6 เมตร ที่เชื่อมต่อระหว่างบ่อน้ำด้านทิศเหนือติดกับคลองชลประทาน	ไม่มี	-
8. ชยะ/ สาธารณูปโภค	7) หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนในด้าน การระบายน้ำของทำอากาศยานจำเป็นต้องตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขโดยเร่งด่วน	⊗	การดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ทำอากาศยานแพร่ยังไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องปัญหาการระบายน้ำแต่อย่างใด	ไม่มี	-
	1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการ ทำอากาศยาน นำขยะมาทิ้งยังถังขยะที่จัดเตรียมไว้	●	ทำอากาศยานแพร่มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการทำอากาศยาน นำขยะมาทิ้งยังถังขยะที่จัดเตรียมไว้	ไม่มี	-
	2) จัดหาฝาปิดภาชนะ ภาชนะรองรับขยะ	●	ทำอากาศยานแพร่มีการจัดวางถังขยะแยกประเภทที่มีฝาปิดมิดชิด ไว้ในบริเวณลานจอดรถและอาคารที่พักผู้โดยสาร	ไม่มี	ถังขยะบริเวณ อาคารที่พักผู้โดยสาร

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



● ปฏิบัติ    ○ ไม่ปฏิบัติ    ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน    ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้    ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับการ



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ทำอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. ชยะ/สาธารณูปโภค (ต่อ)	3) ส่งเสริมให้มีการคัดแยกขยะออกเป็นอย่างน้อย 2 กลุ่ม ได้แก่ จำพวกที่ 1 ชยะ เศษอาหาร จำพวกที่ 2 ชยะที่นำกลับเอามาใช้ใหม่ได้	●	ทำอากาศยานแพร่มีการจัดวางถังขยะแยกประเภทเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ ชยะอินทรีย์ ชยะอันตราย ชยะรีไซเคิล และขยะทั่วไป	ไม่มี	
9. เศรษฐกิจ-สังคม/การทดแทนทรัพยากร	1) กรณีการรับพนักงานเข้ามาทำงาน ทำอากาศยานควรพิจารณาการรับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่น	●	ทำอากาศยานแพร่มีการรับพนักงานเข้ามาทำงานในทำอากาศยาน ได้มีการพิจารณาการรับบุคลากรจากชุมชนในท้องถิ่นเป็นหลัก	ไม่มี	-
	2) พบปะผู้นำชุมชนโดยรอบทำอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ หรือข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการของทำอากาศยานแพร่	●	ทำอากาศยานแพร่มีการพบปะผู้นำชุมชนบริเวณโดยรอบทำอากาศยานเพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ หรือข้อคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 ผู้แทนทำอากาศยาน พบปะผู้นำชุมชน

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☐ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
10. สุขภาพ ภูมิทัศน์และ สิ่งมีคุณค่าทาง ประวัติศาสตร์	1) การท่าอากาศยานแพร่ กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานกับสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคเหนือ เขต 2 เพื่อขอเอกสารประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดแพร่ แจกให้กับนักท่องเที่ยว	●	ท่าอากาศยานแพร่มีสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคเหนือ เขต 2 และประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดแพร่ผ่านแอปพลิเคชัน ThaiFlightInfo	ไม่มี	 การประชาสัมพันธ์ แหล่งท่องเที่ยวผ่าน แอปพลิเคชัน ThaiFlightInfo
	2) จัดระเบียบส่วนบริการต่างๆ ภายในอาคารที่พักโดยสารให้มีความชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว	●	ท่าอากาศยานแพร่มีการจัดระเบียบส่วนบริการต่างๆ ภายในอาคารที่พักโดยสารให้มีความชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว เช่น ห้องพัสดุโดยสารขาเข้า เป็นต้น	ไม่มี	 ห้องผู้โดยสารขาเข้า

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ☐ ไม่ปฏิบัติ ☒ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ☒ ไม่สามารถประเมินผลได้ ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับการ

### 4.3 ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568) โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ ครบถ้วน โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.3-1

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

<input checked="" type="radio"/> ปฏิบัติ	<input type="radio"/> ไม่ปฏิบัติตาม	<input checked="" type="radio"/> ไม่สามารถประเมินผลได้	<input type="radio"/> ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
--	-------------------------------------	--	---

---

D:\data\Airports\2568\ภาคเหนือ\แฟ้ม\Report\Final II\Jul-Dec25vp04.docx

รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2

4-21

**\*\*สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :**

● **បទ្ទីប្រតិ**

\*\* สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

ปฏิบัติ	ไม่ปฏิบัติ	ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	ไม่สามารถประเมินผลได้	ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ
<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

---

D:\data\Airports\2568\ภาคเหนือ\แพร่\Report\Final II\Jul-Dec25\p04.docx

รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2

4-23



ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติงานตามมติคณะกรรมการพิจารณาการพิทักษ์สิทธิประโยชน์ทางวัฒนธรรมระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงใหม่				
มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามตัวชี้วัด	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
8. เสนอรายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบสิ่งแวดล้อมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานท้องถิ่น และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทราบ	●	กรมท่าอากาศยาน ปัจจุบัน ได้ว่าจ้างบริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามสัญญาเลขที่ จท 29/2568 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 400 วัน จัดให้มีการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นประจำทุก 6 เดือน โดยครั้งล่าสุดได้เสนอรายงานฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ต่อ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	-

**\*\*สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :**

ปริญญาตรี ☒ ปริญญาโท ☐ ปริญญาเอก ☐

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

Θ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

## บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ

คุณภาพสิ่งแวดล้อม

## บทที่ 5

### การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด				
1. คุณภาพอากาศ	- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> )	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ท่าอากาศยานแพร่ 2) วัดหม้อจ๋า (ชุมชนบ้านสะบะ) 3) วัดบ้านเหล่า (ชุมชนบ้านเหล่า)	●	ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดดังข้อ 5.2.1) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 28-30 มีนาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้	-	-
2. ระดับเสียง - ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม	- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L <sub>eq</sub> 1 hrs.) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>eq</sub> 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L <sub>dn</sub> ) - ระดับเสียงสูงสุด (L <sub>max</sub> )*	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ท่าอากาศยานแพร่ 2) วัดหม้อจ๋า (ชุมชนบ้านสะบะ) 3) วัดบ้านเหล่า (ชุมชนบ้านเหล่า)	●	ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดดังข้อ 5.2.2) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 28-30 มีนาคม พ.ศ. 2568 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ. 2568	-	-
- ระดับเสียงจากเครื่องบิน	- ระดับเสียง 5 นาที (L <sub>eq</sub> 5 min.) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไต้ไต้ที่ 90 (L <sub>90</sub> ) - ระดับเสียงสูงสุด (L <sub>max</sub> )*	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร 2) บริเวณใกล้ทางวิ่ง* 3) วัดบ้านเหล่า	●	ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงจากเครื่องบินแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดดังข้อ 5.2.2) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 28-30 มีนาคม พ.ศ. 2568 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ. 2568	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด				
2. ระดับเสียง (ต่อ) - ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์	- Noise contour (NEF)	ท่าอากาศยานแพร่	ปีละ 2 ครั้ง	● ผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (รายละเอียดข้อ 5.2.2)	-	-
- ทัศนคติด้านระดับเสียง	- ทัศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง	กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับกลุ่มสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	ปีละ 1 ครั้ง	● ดำเนินการสำรวจทัศนคติด้านระดับเสียงในช่วงเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 ร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม (รายละเอียดข้อ 5.2.7)	-	-
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	- ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - ไนเตรท (Nitrate) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) ลำเหมืองหิด ก่อนผ่านทางวัง 2) ลำเหมืองหิด หลังผ่านทางวัง 3) สถานีร่องควา ก่อนผ่านทางวัง 4) สถานีร่องควา หลังผ่านทางวัง	ปีละ 2 ครั้ง	● ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดข้อ 5.2.3) - ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 เป็นตัวแทนในช่วงฤดูแล้ง - ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568 เป็นตัวแทนในช่วงฤดูฝน	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด			
4. การจัดการน้ำเสีย	- ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 2) บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อพักก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ	● ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งแล้วจำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดข้อ 5.2.4) - ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 - ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568	-
5. การจัดการน้ำใช้*	- ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - เหล็ก (Iron)** - แมงกานีส (Manganese)** - ซัลเฟต (Sulfate) - คลอไรด์ (Chloride) - ไนเตรท (Nitrate) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - อีโคไล ( <i>E. coli</i> )	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนผ่านการบำบัดคุณภาพ 2) ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร	● ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้แล้วจำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดข้อ 5.2.5) - ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 - ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานแพร่ (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด				
6. ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ชนิด ความอุดมสมบูรณ์ พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก	ทำอากาศยานแพร่ และบริเวณใกล้เคียง	ปีละ 2 ครั้ง	ได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดข้อ 5.2.6) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-21 เมษายน พ.ศ. 2568 - ครั้งที่ 2 ดำเนินการระหว่างวันที่ 4-5 ตุลาคม พ.ศ.2568	-	-
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกรต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	<b>กลุ่มครัวเรือน :</b> จำนวน 1 ชุมชน 17 หมู่บ้าน ได้แก่ ตำบลทุ่งสัง อำเภอมะนัง 1) หมู่ 5 บ้านทุ่งสัง 2) หมู่ 3 บ้านเหมืองหม้อ 3) หมู่ 5 บ้านสะบะ 4) หมู่ 6 บ้านเหมืองคำ 5) หมู่ 8 บ้านเหมืองหม้อ 6) หมู่ 10 บ้านสันติภาพ 7) หมู่ 12 บ้านสันติธรรม ตำบลกัญญา อำเภอมะนัง 8) หมู่ 3 บ้านหัวฝาย	ปีละ 1 ครั้ง	ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในช่วงเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 (รายละเอียดข้อ 5.2.7)	-	-



ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด				
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		ตำบลนาจักร อำเภอเมืองแพร่ 9) หมู่ 3 บ้านนาจักร 10) หมู่ 5 บ้านเหล่า 11) หมู่ 6 บ้านนาจักร 12) หมู่ 8 บ้านเหล่า				
		ตำบลในเวียง อำเภอเมืองแพร่ 13) ชุมชนบ้านเหมืองแดง ตำบลทุ่งกวาว อำเภอเมืองแพร่ 14) หมู่ 1 บ้านทุ่งกวาว 15) หมู่ 3 บ้านนาแถม 16) หมู่ 5 บ้านทุ่งป่าดำ 17) หมู่ 6 บ้านนาแถม ตำบลบ้านกาศ อำเภอสูงเม่น 18) หมู่ 1 บ้านกาศเหนือ				

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด				
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* : รวม 43 ราย ประกอบด้วย 1) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 30 ราย 2) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จำนวน 13 ราย กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อถาวรได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม* : ในระยะ 1 กิโลเมตร จากท่าอากาศยานแพร่ รวม 16 แห่ง				

หมายเหตุ : \* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

## 5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 5.2.1 คุณภาพอากาศ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

#### 2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ:** ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (รูปที่ 5.2.1-1)

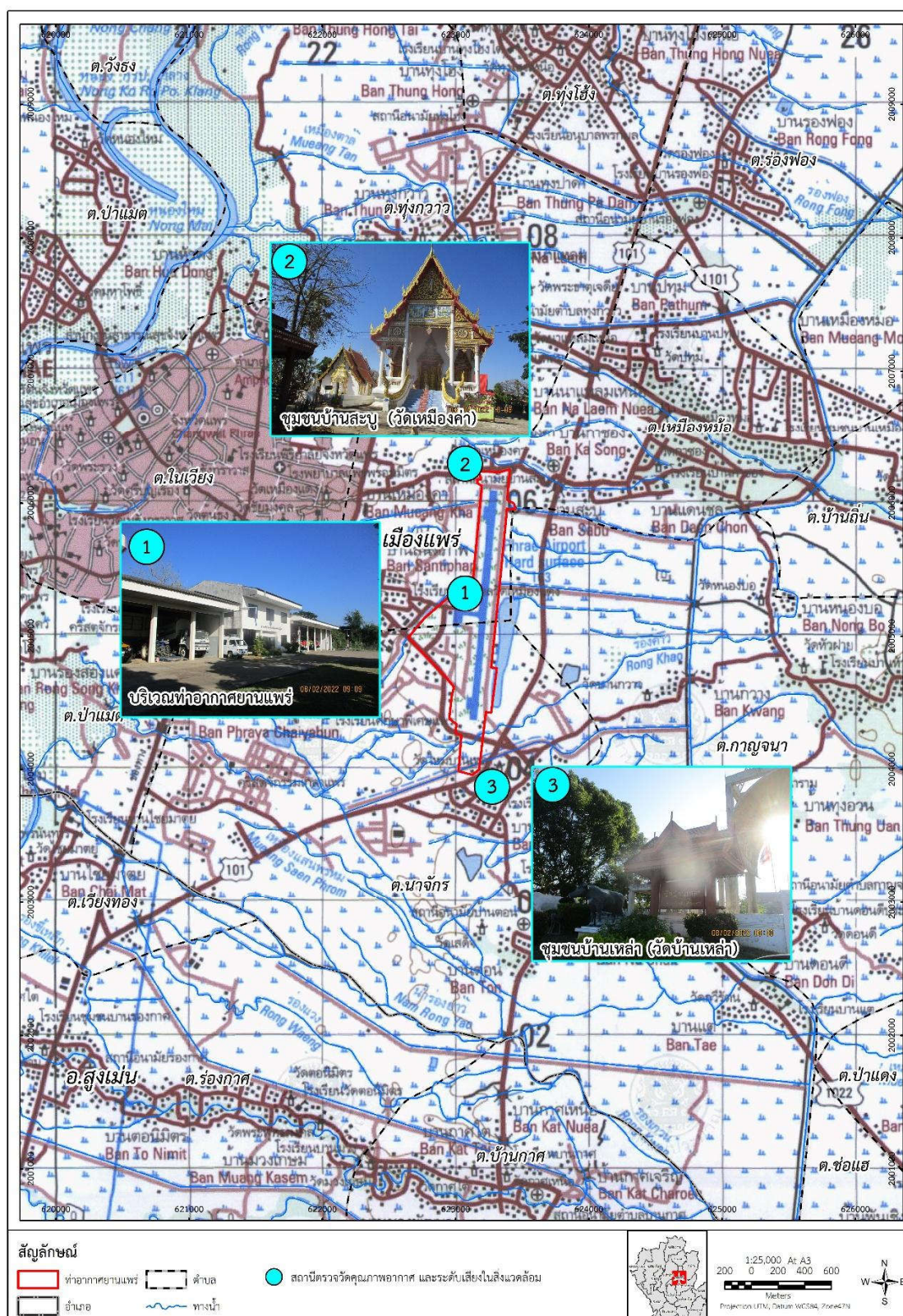
- 1) บริเวณท่าอากาศยานแพร่
- 2) ชุมชนบ้านสะบู่ (วัดเหมืองค่า)
- 3) ชุมชนบ้านเหล่า (วัดบ้านเหล่า)

2.2) **ดัชนีตรวจวัด :** ได้แก่ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)

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

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) (1 ชั่วโมง)	NO <sub>2</sub> -Analyzer	Chemiluminescence	US.EPA

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) และเพิ่มเติมจนถึงปีปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดแพร่ รวมถึงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาซึ่งท่าอากาศยานแพร่ได้เก็บสถิติบันทึกไว้ (หากมี)



รูปที่ 5.2.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่



**2.4) ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกันและครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยพิจารณาช่วงเวลาในการตรวจวัดให้สอดคล้องกับลมมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ กับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ โดยดำเนินการ ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.1-1)

**ครั้งที่ 1** ระหว่างวันที่ 28-30 มีนาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

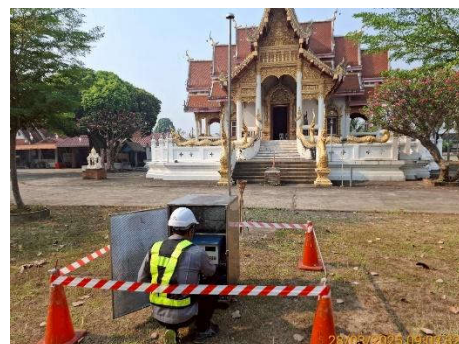
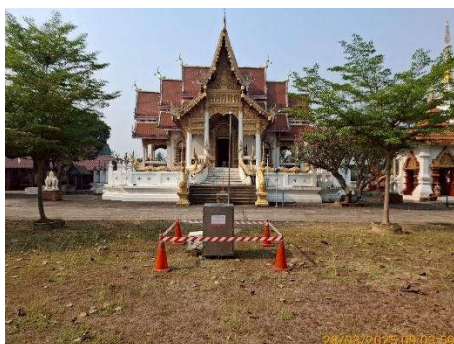
**ครั้งที่ 2** ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้



ท่าอากาศยานแพร่



ชุมชนบ้านสะบู่ (วัดหมื่นองค์)



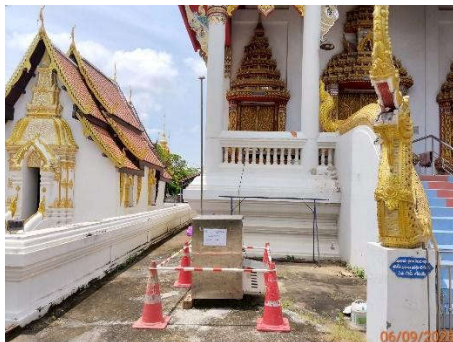
วัดบ้านเหล่า (ชุมชนบ้านเหล่า)

**ครั้งที่ 1** ระหว่างวันที่ 28-30 มีนาคม พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

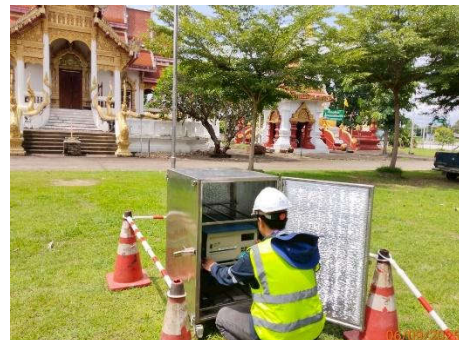
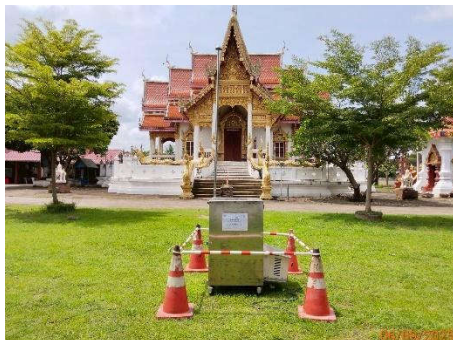
ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่



ท่าอากาศยานแพร่



ชุมชนบ้านสะบะ (วัดเมืองคำ)



วัดบ้านเหล่า (ชุมชนบ้านเหล่า)

## ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)

### ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)

2.5) การประเมินผลการศึกษา : นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

### 2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม



2.6.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน แพร่ อำเภอมือง จังหวัดแพร่ (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2546) พบว่า ได้มีการรวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศ ซึ่งตรวจวัดโดยกรมการบินพาณิชย์ บริเวณวัดบ้านเหล่า และวัดเหมืองค่า ในปี พ.ศ.2542 พบว่า

วัดเหมืองค่า : มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เท่ากับ 57.91 มก./ลบ.ม. ค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ ) เท่ากับ 27.38 มก./ลบ.ม. ค่าเฉลี่ยความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $NO_2$ ) มีค่าเท่ากับ 40.67 มก./ลบ.ม. ค่าเฉลี่ยความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เท่ากับ 1.53 ppm. และค่าเฉลี่ยความเข้มข้นของก๊าซไฮโดรคาร์บอน (THC) เท่ากับ 2.29 ppm

วัดบ้านเหล่า : มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เท่ากับ 63.25 มก./ลบ.ม. ค่าเฉลี่ยความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $NO_2$ ) มีค่าเท่ากับ 50.23 มก./ลบ.ม. ค่าเฉลี่ยความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เท่ากับ 1.43 ppm. และค่าเฉลี่ยความเข้มข้นของก๊าซไฮโดรคาร์บอน (THC) เท่ากับ 2.17 ppm

รวมทั้งได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในบริเวณท่าอากาศยานแพร่ และบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ ด้านข้างของอาคารที่พักผู้โดยสาร วัดบ้านเหล่า และวัดเหมืองค่า โดยดำเนินการตรวจวัดฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ ) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $NO_2$ ) ในเดือนกันยายน พ.ศ.2544 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร : มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.032-0.038 มก./ลบ.ม. มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ ) ระหว่าง 0.024-0.032 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $NO_2$ ) 17 มก./ลบ.ม. (0.0090 ส่วนในล้านส่วน) และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.34-0.78 ppm

วัดเหมืองค่า : มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.034-0.043 มก./ลบ.ม. มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ ) ระหว่าง 0.027-0.035 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ 12 มก./ลบ.ม. (0.0064 ส่วนในล้านส่วน) และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.43-0.73 ppm

วัดบ้านเหล่า : มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.041-0.049 มก./ลบ.ม. มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ ) ระหว่าง 0.035-0.039 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $NO_2$ ) 23 มก./ลบ.ม. (0.0122 ส่วนในล้านส่วน) และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.36-0.85 ppm

ผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คือ (Mathematical Model) ISC3 (Industrial Source Complex 3) ของ US.EPA คาดการณ์ปริมาณ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $NO_2$ ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ใน 3 กรณี พบว่า กรณีที่มีปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $NO_2$ ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง สูงสุด คือ



กรณี 3 ที่มีเครื่องบินประเภท Boeing-737 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน เครื่องบิน ATR-72 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน และเครื่องบินประเภทเฮลิคอปเตอร์ จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งพบว่า ณ บริเวณท่าอากาศยานแพร่จะมีปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เกิดขึ้นเท่ากับ 0.4925 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ผลการคาดการณ์สรุปได้ดังนี้

กรณีคาดการณ์	ผลการคาดการณ์ปริมาณ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ณ บริเวณท่าอากาศยานแพร่	
	มกค./ลบ.ม.	ส่วนในล้านส่วน
<b>กรณีที่ 1</b> - เครื่องบิน ATR-72 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน - จำนวนเที่ยวบินชนิดอื่น ๆ จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวัน (ในที่นี้การประเมินใช้ Boeing-737 ที่เครื่องบินขนาดใหญ่)	100	0.0531
<b>กรณีที่ 2</b> - เครื่องบินประเภท Boeing-737 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน - เครื่องบิน ATR-72 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน - จำนวนเที่ยวบินภารกิจอื่น จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวัน	134	0.0712
<b>กรณีที่ 3</b> - เครื่องบินประเภท Boeing-737 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน - เครื่องบิน ATR-72 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน - เครื่องบินประเภทเฮลิคอปเตอร์ จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน	927	0.4925
<b>มาตรฐาน*</b>	<b>320</b>	<b>0.17</b>

หมายเหตุ : \* มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณท่าอากาศยานแพร่ ชุมชนบ้านสะบะ และชุมชนบ้านเหล่า ในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า ผลการตรวจวัดในทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณท่าอากาศยานแพร่ ชุมชนบ้านสะบะ และชุมชนบ้านเหล่า ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2566 พบว่า ผลการตรวจวัดในทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณท่าอากาศยานแพร่ ชุมชนบ้านสะบะ และชุมชนบ้านเหล่า ในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า ผลการตรวจวัดในทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ 0.17 ส่วนในล้านส่วน

### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

#### 3.3.1) ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศ

จากการทบทวนสถิติภูมิอากาศคาบ 30 ปี (ปี พ.ศ.2537-2566) ของสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดแพร่ พบว่า บริเวณอำเภอเมือง จังหวัดแพร่ มีปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,202.0 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนสิงหาคม ซึ่งมีวันที่ฝนตก 21.7 วัน โดยมีความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 1.0 น็อต โดยช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 0.7-1.6 น็อต ในเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ความเร็วลมเฉลี่ย 0.5-0.6 น็อต ส่วนในเดือนมีนาคม และเดือนสิงหาคมถึงกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตก มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 0.7-1.4 น็อต (ตารางที่ 5.2.1-1)

ตารางที่ 5.2.1-1

สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดแพร่

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 1994-2023

Station Index Station Latitude Longitude	PHRAE 48330 18° 10' 0.0" N 100° 10' 0.0" E	Elements	N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
				1013.30	1011.50	1009.20	1007.60	1006.20	1005.20	1005.10	1005.60	1007.50	1010.60	1012.50	1014.10	1009.03
Pressure(hPa)		Mean	30	6.10	6.50	6.60	6.50	5.50	4.50	4.20	4.40	5.00	5.20	5.40	5.70	5.47
		Mean Daily Range	30	1026.68	1023.64	1028.74	1019.64	1014.47	1012.56	1013.67	1013.20	1024.20	1019.82	1022.87	1025.82	1028.74
Temperature(Celsius)		Ext. Max.	30	1002.92	1001.07	998.47	997.91	996.98	997.43	996.80	996.29	997.78	999.87	1002.32	1002.25	996.29
		Ext. Min.	30	31.3	33.7	36.3	37.5	35.5	34.0	32.8	32.2	32.6	32.5	32.0	30.6	33.4
		Mean Max.	30	36.7	38.5	41.7	43.3	43.2	41.3	38.8	36.9	37.0	36.9	36.1	35.6	43.3
		Mean Min.	30	16.3	18.1	21.6	24.5	25.0	25.1	24.8	24.6	24.4	23.3	20.4	17.1	22.1
		Ext. Min.	30	8.5	9.8	13.1	16.0	18.8	22.6	22.0	21.4	21.2	14.6	11.5	5.0	5.0
		Mean	30	22.7	24.9	28.1	30.0	29.2	28.6	27.9	27.5	27.4	26.8	25.2	22.8	26.8
Dew Point Temp.(Celsius)		Mean	30	16.9	17.7	19.5	21.9	23.7	24.0	24.1	24.2	24.3	23.3	20.7	17.6	21.5
		Ext. Min.	30	73	68	63	65	75	78	81	84	84	83	79	76	75.6
Relative Humidity(%)		Mean	30	94	91	86	85	90	92	93	94	95	95	95	94	92.1
		Mean Max.	30	44	39	38	42	54	60	64	67	66	61	52	47	52.8
		Mean Min.	30	19	19	14	17	22	34	38	45	43	34	31	24	14.0
		Ext. Min.	30	5.5	4.6	4.6	6.4	8.8	10.6	10.5	10.1	9.1	7.3	7.0	6.3	7.6
Visibility(Km.)		Mean	30	2.5	2.4	2.7	4.2	6.4	8.6	8.7	8.3	6.3	3.6	2.7	2.7	4.9
		07.00LST	30	4.5	5.1	5.8	6.2	7.1	7.8	8.1	8.3	7.7	6.4	4.7	4.4	6.3
Cloud Amount(1-10)		Mean	30	SW	SW	SWW	SW	SW	SW	SW	SWW	SWW	NE	NE	NE	-
		Prev.Wind	30	SW	SW	SWW	SW	SW	SW	SW	SWW	SWW	NE	NE	NE	-
Wind (Knots)		Mean	30	0.7	1.0	1.4	1.6	1.4	1.5	1.3	1.1	0.7	0.5	0.6	0.6	1.0
		Max.	30	17.0	25.0	30.0	55.0	45.0	40.0	27.0	28.0	22.0	18.0	22.0	15.0	55.0
Pan Evaporation(mm.)		Total	30	94.8	110.2	156.4	177.7	164.5	140.7	123.6	115.2	107.2	105.8	92.1	89.2	1477.4
		Rainfall(mm)	30	15.5	12.7	35.5	87.1	178.2	140.0	182.1	236.3	201.2	83.6	22.3	7.5	1202.0
Num. of Days		Mean	30	2.5	2.1	3.8	8.0	15.2	16.5	20.1	21.7	19.3	11.1	3.4	1.5	125.2
		Daily Max.	30	60.0	39.6	158.1	80.7	111.0	119.0	115.0	218.2	120.3	70.8	73.5	38.2	218.2
Sunshine Duration(hr)		Mean	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
		Fog	30	6.9	1.8	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	6.3	9.9	9.7	35.6
Phenomena(Days)		Haze	30	27.2	26.8	28.2	23.8	9.9	1.2	0.3	0.2	2.2	10.2	14.3	22.7	167.0
		Hail	30	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ThunderStorm		Mean	30	0.4	0.5	2.6	7.2	11.1	7.9	7.1	9.2	10.8	5.4	1.0	0.2	63.4
		Squall	30	0.0	0.0	0.2	0.5	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	1.0

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

### 3.3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาปัจจุบันมีรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-2 และรูปที่ 5.2.1-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

**ครั้งที่ 1** ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างวันที่ 28-30 มีนาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

**ท่าอากาศยานแพร่** : มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ระหว่าง 0.0143-0.0173 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0173 ส่วนในล้านส่วน

**ชุมชนบ้านสะบะ (วัดเหมืองค่า)** : มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ระหว่าง 0.0157-0.0167 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0167 ส่วนในล้านส่วน

**ชุมชนบ้านเหล่า (วัดบ้านเหล่า)** : มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ระหว่าง 0.0187-0.0193 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0193 ส่วนในล้านส่วน

**ครั้งที่ 2** ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

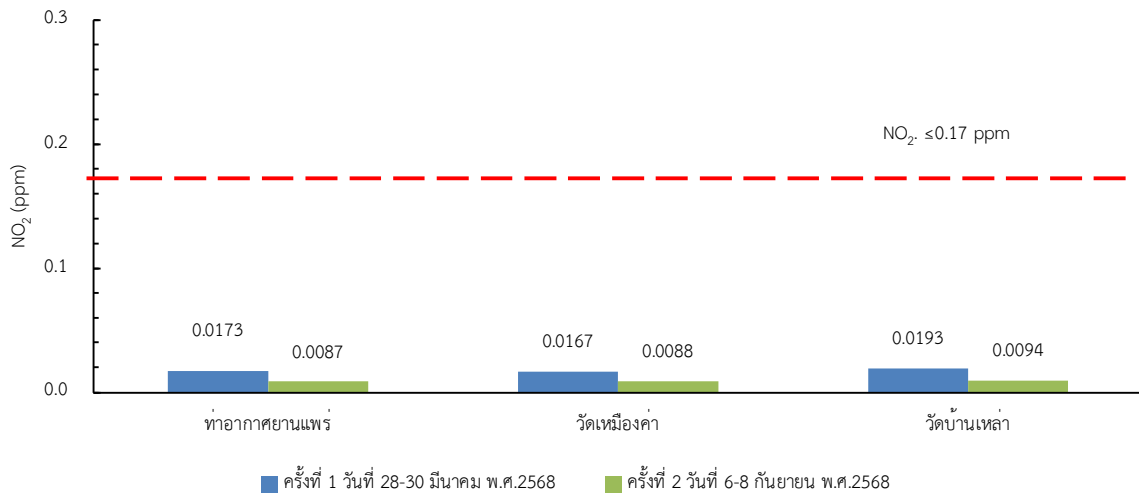
**ท่าอากาศยานแพร่** : มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ระหว่าง 0.0079-0.0087 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0087 ส่วนในล้านส่วน

**ชุมชนบ้านสะบะ (วัดเหมืองค่า)** : มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ระหว่าง 0.0080-0.0088 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0088 ส่วนในล้านส่วน

**ชุมชนบ้านเหล่า (วัดบ้านเหล่า)** : มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ระหว่าง 0.0086-0.0094 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0094 ส่วนในล้านส่วน

ตารางที่ 5.2.1-2				
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่				
วันที่ตรวจวัด		ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) (ส่วนในล้านส่วน)		
		ท่าอากาศยานแพร่	ชุมชนบ้านสะบะ (วัดเหมืองค่า)	ชุมชนบ้านเหล่า (วัดบ้านเหล่า)
ครั้งที่ 1	28-29 มี.ค.68	0.0173	0.0159	0.0193
	29-30 มี.ค. 68	0.0149	0.0157	0.0187
	30-31 มี.ค. 68	0.0143	0.0167	0.0187
	ค่าสูงสุด	0.0173	0.0167	0.0193
ครั้งที่ 2	6-7 ก.ย. 68	0.0086	0.0082	0.0094
	7-8 ก.ย. 68	0.0087	0.0080	0.0086
	8-9 ก.ย. 68	0.0079	0.0088	0.0091
	ค่าสูงสุด	0.0087	0.0088	0.0094
มาตรฐาน		0.17 <sup>1</sup>		

หมายเหตุ : <sup>1</sup> มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)

## รูปที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่

## 4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

## 4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คือ (Mathematical Model) ISC3 (Industrial Source Complex 3) ของ US.EPA คาดการณ์ปริมาณความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ใน 3 กรณี พบว่า กรณีที่มีปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง สูงสุด คือ กรณีที่มีเครื่องบินประเภท Boeing-737 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน เครื่องบิน ATR-72 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน และเครื่องบินประเภท เฮลิคอปเตอร์ จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งจะทำให้บริเวณท่าอากาศยานแพร่มีปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เกิดขึ้นเท่ากับ 0.4925 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

เมื่อพิจารณาจากสถานะของการดำเนินการในปัจจุบัน พบว่า ท่าอากาศยานแพร่ ไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ โดยมีเพียงอากาศยานของรัฐให้บริการเท่านั้น จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าระหว่าง 0.0167-0.0193 ส่วนในล้านส่วน และระหว่าง 0.0087-0.0094 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าต่ำมาก รวมทั้งยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

## 4.2) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในการศึกษาครั้งนี้ (เดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2544) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565 - กรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลในแต่ละช่วงลมมรสุม ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-3 และ รูปที่ 5.2.1-3)

**ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ :** การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และ เมษายน พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกสถานีนีดังนี้

**ท่าอากาศยานแพร่ :** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าเพิ่มขึ้นจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565 และเมษายน พ.ศ. 2567) และมีค่าลดลงจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ. 2566) แต่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

**ชุมชนบ้านสะบะ (วัดเหมืองค่า) :** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าเพิ่มขึ้นจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565 และมีนาคม พ.ศ. 2566) และใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2567) แต่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

**ชุมชนบ้านเหล่า (วัดบ้านเหล่า) :** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2568 พบว่า ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าเพิ่มขึ้นจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ. 2566, เมษายน พ.ศ.2567) แต่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

**ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ :** การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน (กันยายน พ.ศ.2568) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2544) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกสถานีนีดังนี้

**ท่าอากาศยานแพร่ :** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ใกล้เคียงกับการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2544) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) โดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

**ชุมชนบ้านสะบะ (วัดเหมืองค่า) :** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนกันยายน พ.ศ. 2568 พบว่า มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ใกล้เคียงกับการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2544) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ. 2567) แต่มีค่าลดลงจากการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2565) รวมทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน



ชุมชนบ้านเหล่า (วัดบ้านเหล่า) : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนกันยายน พ.ศ. 2568 พบว่า มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ไกล่เคียงกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2544) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ตารางที่ 5.2.1-3 เปรียบเทียบผลการวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่			
วันที่ตรวจวัด	ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) (ส่วนในล้านส่วน)		
	ท่าอากาศยานแพร่	วัดหมืองคำ	วัดบ้านเหล่า
กันยายน พ.ศ.2544 <sup>1</sup>	0.0090	0.0064	0.0122
เมษายน พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	0.0108	0.0128	0.0116
กรกฎาคม พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	0.0104	0.0103	0.0105
มีนาคม พ.ศ.2566 <sup>2</sup>	0.0180	0.0141	0.0174
กรกฎาคม พ.ศ.2566 <sup>2</sup>	0.0094	0.0084	0.0093
เมษายน พ.ศ.2567 <sup>2</sup>	0.0134	0.0165	0.0146
กรกฎาคม พ.ศ.2567 <sup>2</sup>	0.0089	0.0087	0.0100
มีนาคม พ.ศ.2568	0.0173	0.0167	0.0193
กันยายน พ.ศ.2568	0.0087	0.0088	0.0094
มาตรฐาน	0.17*		

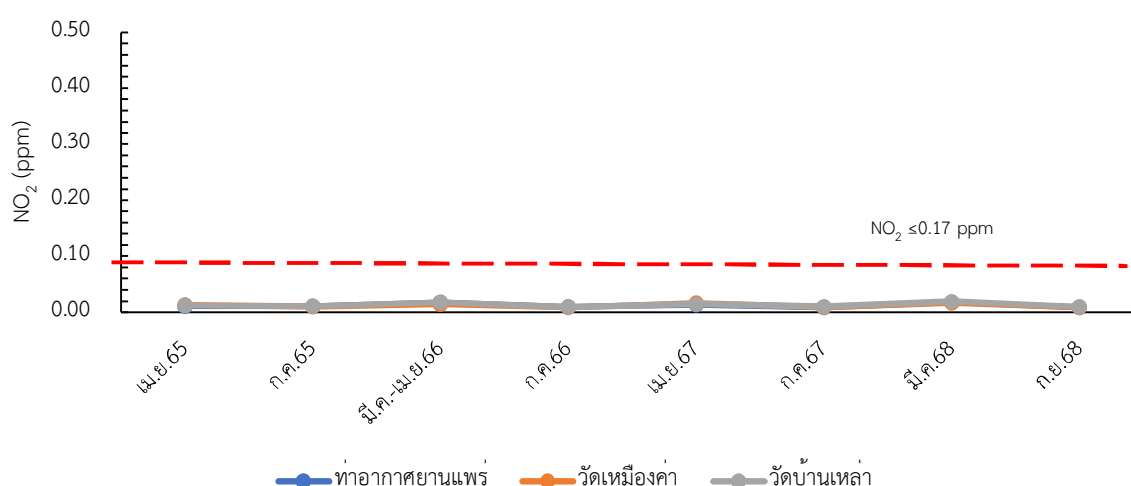
หมายเหตุ : \* มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547

\*\* มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

<sup>1</sup>รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ (รายงานฉบับหลัก, มีนาคม พ.ศ.2546)

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

### ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)



รูปที่ 5.2.1-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานแพร่

## 5) สรุปผลการศึกษา

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $\text{NO}_2$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแพร่ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

### 5.2.2 ระดับเสียง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันของการพัฒนาโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสม

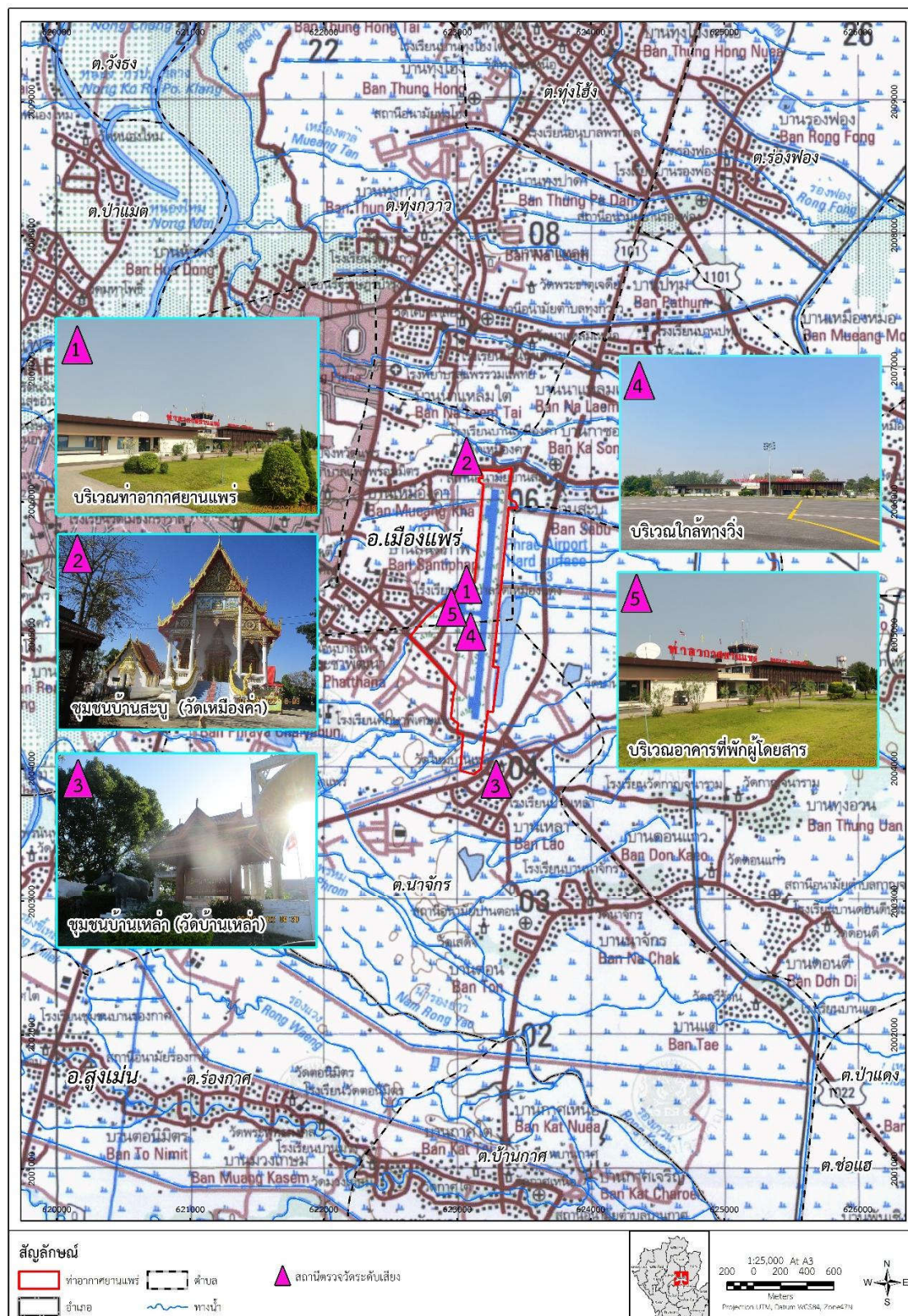
#### 2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ / ดัชนีตรวจวัด :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงดังนี้ (ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบแสดงดังรูปที่ 5.2.2-1)

2.1.1) **ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม :** จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณท่าอากาศยานแพร่ วัดหิมองค์ (ชุมชนบ้านสะบะ) และวัดบ้านเหล่า (ชุมชนบ้านเหล่า) เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ )

2.1.2) **ระดับเสียงจากเครื่องบิน :** จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร บริเวณใกล้ทางวิ่ง และบริเวณวัดบ้านเหล่า (ชุมชนบ้านเหล่า) เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที ( $L_{eq}$  5 min.) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{90}$ ) ระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) และ Noise contour (NEF)

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



รูปที่ 5.2.2-1 สถานีติดตามตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแพร่



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

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$ 24 hrs.) 2. ระดับเสียงกลางวันกลางคืน ( $L_{dn}$ ) 3. ระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) 4. ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที ( $L_{eq}$ 5 min.) 5. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{90}$ )	Integrating Sound Level Meter	Sound Level Recording ตาม ISO 1996-1	ISO

**2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ :** ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกันและครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.2-1)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 28-30 มีนาคม พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ.2568

**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
$\geq 40$	ระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนต่อโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของท่าอากาศยานควรติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันเสียงรบกวน
30-40	ระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้าง ที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว ควรได้รับการป้องกันด้วยวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
$< 30$	ระดับเสียงจากโครงการได้รับการยอมรับในพื้นที่นี้

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

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

#### 2.4.1) ขั้นตอนการนำเข้าข้อมูลสำหรับแบบจำลอง AEDT

(1) กำหนดตำแหน่งท่าอากาศยานที่ต้องการศึกษา และขอบเขตพื้นที่ที่ศึกษาโดยกำหนดให้รัศมีเท่ากับ 5 กิโลเมตร หรือ แปรผันตามขนาดของท่าอากาศยาน

(2) กำหนดตำแหน่งหัวทางวิ่งหลังจากดำเนินการปรับปรุงขยายแล้วเสร็จ พร้อมกำหนด Track สำหรับ สำหรับทางวิ่งใหม่

(3) ป้อนข้อมูลเข้าแบบจำลอง ประกอบด้วย ชนิดเครื่องบิน จำนวนเที่ยวบิน สัดส่วนการใช้หัวทางวิ่งในการขึ้น-ลงของเครื่องบินแต่ละชนิด (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



บริเวณท่าอากาศยานแพร่



ชุมชนบ้านสะปัว (วัดเหมืองคำ)



วัดบ้านเหล่า (ชุมชนบ้านเหล่า)



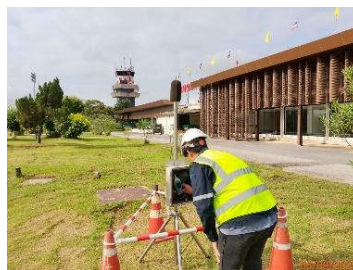
บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



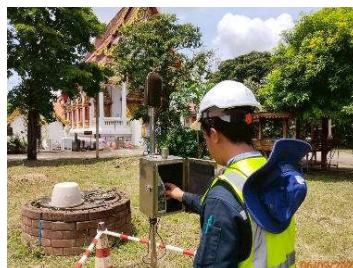
บริเวณใกล้ทางวิ่ง

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 29-31 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแพร่



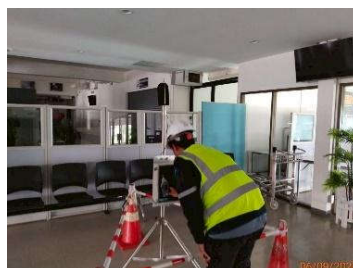
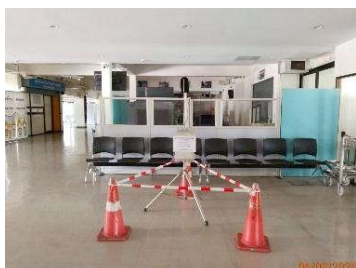
บริเวณท่าอากาศยานแพร่



ชุมชนบ้านสะบะ (วัดเหมืองคำ)



วัดบ้านเหล่า (ชุมชนบ้านเหล่า)



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



บริเวณใกล้ทางวิ่ง

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)



**2.4.2) การกำหนดกรณีศึกษา (Scenarios) :** โดยการศึกษากรณีศึกษาตามจำนวนเที่ยวบินจากการคาดการณ์ในปีปัจจุบันที่ได้มีการดำเนินการอยู่

**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 ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

## 3) ผลการศึกษา

### 3.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ อำเภอเมือง จังหวัดแพร่ (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2546) พบว่า ได้มีการรวบรวมข้อมูลระดับเสียง ซึ่งตรวจวัดโดยกรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) บริเวณวัดบ้านเหล่า และวัดเหมืองคำ ในปี พ.ศ.2542 พบว่า มีค่าเฉลี่ยระดับเสียง ในเวลา 24 ชั่วโมงเท่ากับ 57.2 dB(A) และ 55.4 dB(A) ตามลำดับ

รวมทั้งได้มีการตรวจวัดระดับเสียงภายในบริเวณท่าอากาศยานแพร่ และบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณท่าอากาศยานแพร่ วัดบ้านเหล่า และวัดเหมืองคำ โดยดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) ในเดือนกันยายน พ.ศ.2544 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

บริเวณท่าอากาศยานแพร่ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) ระหว่าง 59.0-60.0 dB(A) และมีค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) ระหว่าง 60.3-60.8 dB(A)

วัดเหมืองคำ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) ระหว่าง 58.5-60.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) ระหว่าง 64.3-67.8 dB(A)

วัดบ้านเหล่า : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) ระหว่าง 56.1-58.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) ระหว่าง 61.7-64.2 dB(A)

สำหรับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า กิจกรรมการขึ้น-ลงของเครื่องบิน จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านระดับเสียงต่อชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน แต่หากมีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น อาจก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนในชุมชนบ้านเหล่า ซึ่งอยู่ทางด้านทิศใต้ได้



### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณท่าอากาศยานแพร่ ชุมชนบ้านสะบะ และชุมชนบ้านเหล่า ในเดือนพฤษภาคม และเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า ทุกสถานี ตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ตาม ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ซึ่งกำหนดระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A)

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณท่าอากาศยานแพร่ ชุมชนบ้านสะบะ และชุมชนบ้านเหล่า ในเดือนมีนาคม-เมษายน และเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2566 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่า ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ซึ่งกำหนดระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) ไว้ไม่ เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A) สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์ พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีเที่ยวบินสูงสุดและเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ ท่าอากาศยานแพร่

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณท่าอากาศยานแพร่ ชุมชนบ้านสะบะ และชุมชนบ้านเหล่า ในเดือนเมษายนและเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับ เสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ซึ่งกำหนดระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hrs.) ไว้ไม่ เกิน 70 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A) สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์ พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีเที่ยวบินสูงสุดและเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ ท่าอากาศยานแพร่

### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

#### 3.3.1) ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันมีรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-1 และรูปที่ 5.2.2-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ง)

ครั้งที่ 1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ระหว่างวันที่ 28-30 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ทุก สถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) มี รายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

ท่าอากาศยานแพร่ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr.) ระหว่าง 62.6- 68.3 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 63.3-74.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 94.7-96.3 dB(A)

**วัดเหมืองค่า :** ค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ระหว่าง 63.7-66.9 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 64.5-72.9 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 84.5-100.1 dB(A)

**วัดบ้านเหล่า :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ระหว่าง 52.7-59.9 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 57.1-66 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 80.4-89.8 dB(A)

**ครั้งที่ 2** ผลการตรวจวัดระดับเสียง ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

**ท่าอากาศยานแพร่ :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ระหว่าง 43.5-50.5 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 48.5-52.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 76.6-95.3 dB(A)

**วัดเหมืองค่า :** ค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ระหว่าง 49.2-58.1 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 55.1-59.5 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 85.0-91.5 dB(A)

**วัดบ้านเหล่า :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ระหว่าง 54.7-62.5 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 60.2-64.1 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 80.5-93.0 dB(A)

ตารางที่ 5.22-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง (dB(A))		
			L <sub>eq</sub> 24 hr	L <sub>dn</sub>	L <sub>max</sub>
1. ท่าอากาศยานแพร่	ครั้งที่ 1	28-29 มี.ค. 68	67.6	74.8	94.7
		29-30 มี.ค. 68	62.6	63.3	96.3
		30 -31 มี.ค. 68	68.3	68.3	95.0
		ค่าสูงสุด	68.3	74.8	96.3
	ครั้งที่ 2	6-7 ก.ย. 68	44.4	49.2	76.6
		7-8 ก.ย. 68	50.5	52.1	95.3
		8-9 ก.ย. 68	43.5	48.5	77.8
		ค่าสูงสุด	50.5	52.1	95.3
2. วัดเหมืองค่า (ชุมชนบ้านสะบะ)	ครั้งที่ 1	28-29 มี.ค. 68	65.7	72.9	99.9
		29-30 มี.ค. 68	66.9	70.7	100.1
		30 -31 มี.ค. 68	63.7	64.5	84.5
		ค่าสูงสุด	66.9	72.9	100.1
	ครั้งที่ 2	6-7 ก.ย. 68	58.1	59.5	85.0
		7-8 ก.ย. 68	51.7	55.7	91.5
		8-9 ก.ย. 68	49.2	55.1	88.7
		ค่าสูงสุด	58.1	59.5	91.5
มาตรฐาน**			70	-	115

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

- ไม่ได้กำหนด

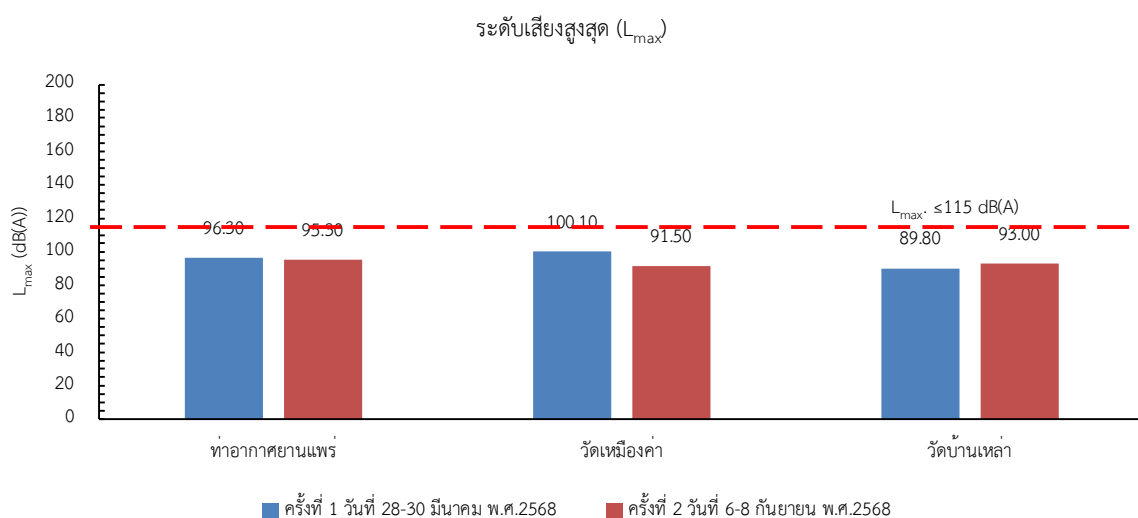
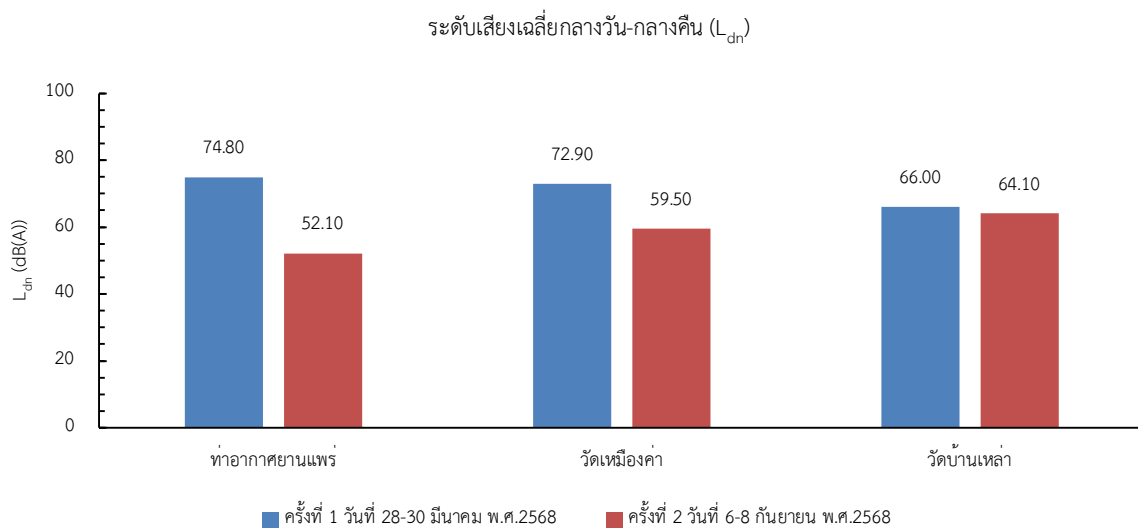
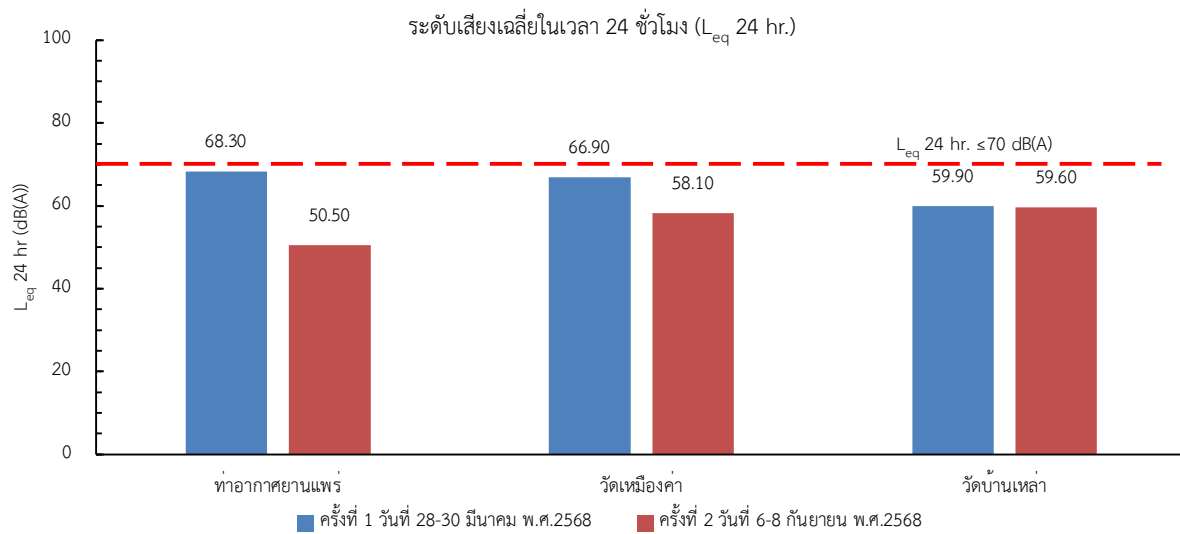
ตารางที่ 5.2.2-1					
ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง (dB(A))		
			L <sub>eq</sub> 24 hr	L <sub>dn</sub>	L <sub>max</sub>
3. วัดบ้านเหล่า (ชุมชนบ้านเหล่า)	ครั้งที่ 1	28-29 มี.ค. 68	53.3	58.0	80.4
		29-30 มี.ค. 68	59.9	66.0	89.8
		30 -31 มี.ค. 68	52.7	57.1	88.6
		ค่าสูงสุด	59.9	66.0	89.8
	ครั้งที่ 2	6-7 ก.ย. 68	62.5	64.1	92.3
		7-8 ก.ย. 68	59.6	61.6	93.0
		8-9 ก.ย. 68	54.7	60.2	80.5
		ค่าสูงสุด	62.5	64.1	93.0
	มาตรฐาน**			70	-

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

- ไม่ได้กำหนด

### 3.3.2) ระดับเสียงจากเครื่องบิน

เนื่องจากท่าอากาศยานแพร่ มีการหยุดทำการบินชั่วคราว โดยมีเพียงเที่ยวบินฝึกบิน และอากาศยานของหน่วยงานรัฐ (ฝนหลวง) ใช้บริการ ดังนั้น จึงไม่มีการตรวจวัดระดับเสียงจากเครื่องบิน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ซึ่งดำเนินการตรวจวัดในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่าทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชม. ( $L_{eq}$  24 hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ซึ่งกำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชม. ( $L_{eq}$  24 hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A) (ผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ง)



รูปที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานแพร่

### 3.3.4) ผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

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

ตารางที่ 5.2.2-2 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 – เมษายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานแพร่		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด <sup>1/</sup> (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย <sup>1/</sup> (เที่ยว/วัน)
Cesna-208	2	-
Cesna-172	-	2
รวม	2	2

หมายเหตุ <sup>1/</sup> เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ.2567 และวันที่มีจำนวนเที่ยวเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ.2567

<sup>2/</sup> ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีการใช้ทางวิ่ง 01 ในการร่อนลงคิดเป็นร้อยละ 90 และบินขึ้น ร้อยละ 10 ส่วนทางวิ่ง 19 มีสัดส่วนในการร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 10 และบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 90

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 01	90	10
ทางวิ่งหมายเลข 19	10	90

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 1,502 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 2 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 2 เที่ยวบิน/วัน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-3)

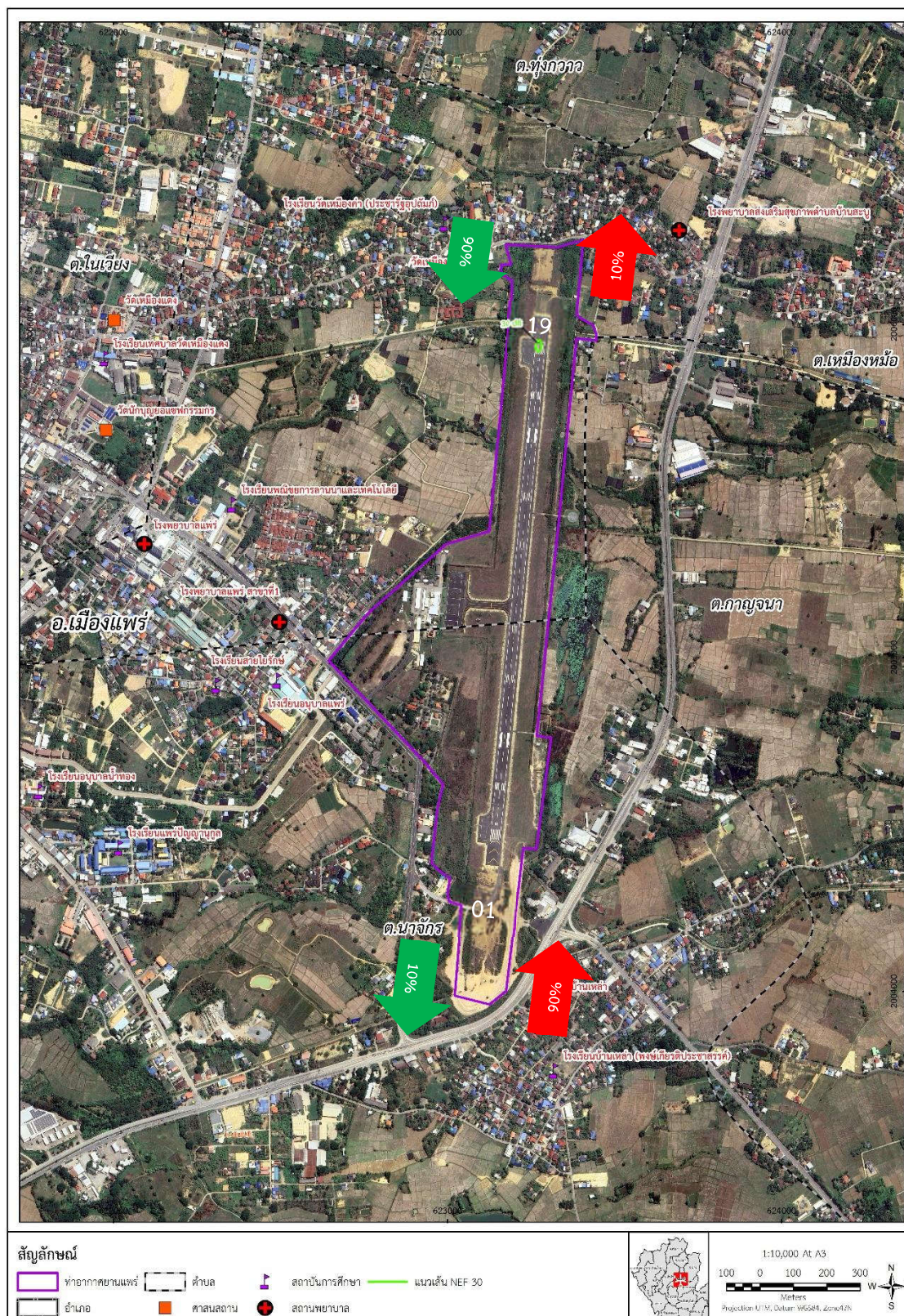
#### กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.0004 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่

#### กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 พบว่า พื้นที่เส้นเสียงน้อยจนไม่สามารถสร้างเส้นเสียงจากแบบจำลองได้ แต่คาดว่าจะยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พื้นที่เส้นเสียงน้อยจนไม่สามารถสร้างเส้นเสียงจากแบบจำลองได้ แต่คาดว่าจะยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พื้นที่เส้นเสียงน้อยจนไม่สามารถสร้างเส้นเสียงจากแบบจำลองได้ แต่คาดว่าจะยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ตามแนวทางวิ่ง





ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

รูปที่ 5.2.2-3 ผลการประเมินแนวเส้นเสี่ยง NEF ทำอากาศยานแพร่  
ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568



**ครั้งที่ 2 : การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 2** (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568) ซึ่งเป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.2-3

ตารางที่ 5.2.2-3		
สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 – กันยายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานแพร่		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด <sup>1/</sup> (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย <sup>1/</sup> (เที่ยว/วัน)
Cesna-208	-	1
Cesna-172	10	-
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>1</b>

**หมายเหตุ** <sup>1/</sup> เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนกันยายน พ.ศ.2568 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2568 และวันที่มีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2568

<sup>2/</sup> ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, ธันวาคม .พ.ศ.2568

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีการใช้ทางวิ่ง 01 ในการร่อนลงคิดเป็นร้อยละ 90 และบินขึ้น ร้อยละ 10 ส่วนทางวิ่ง 19 มีสัดส่วนในการร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 10 และบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 90

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 01	90	10
ทางวิ่งหมายเลข 19	10	90

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, ธันวาคม พ.ศ.2568

ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าชนิดเครื่องบิน และจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนกันยายน พ.ศ.2568 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 1,502 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 10 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 1 เที่ยวบิน/วัน มีรายละเอียดดังมีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-4)

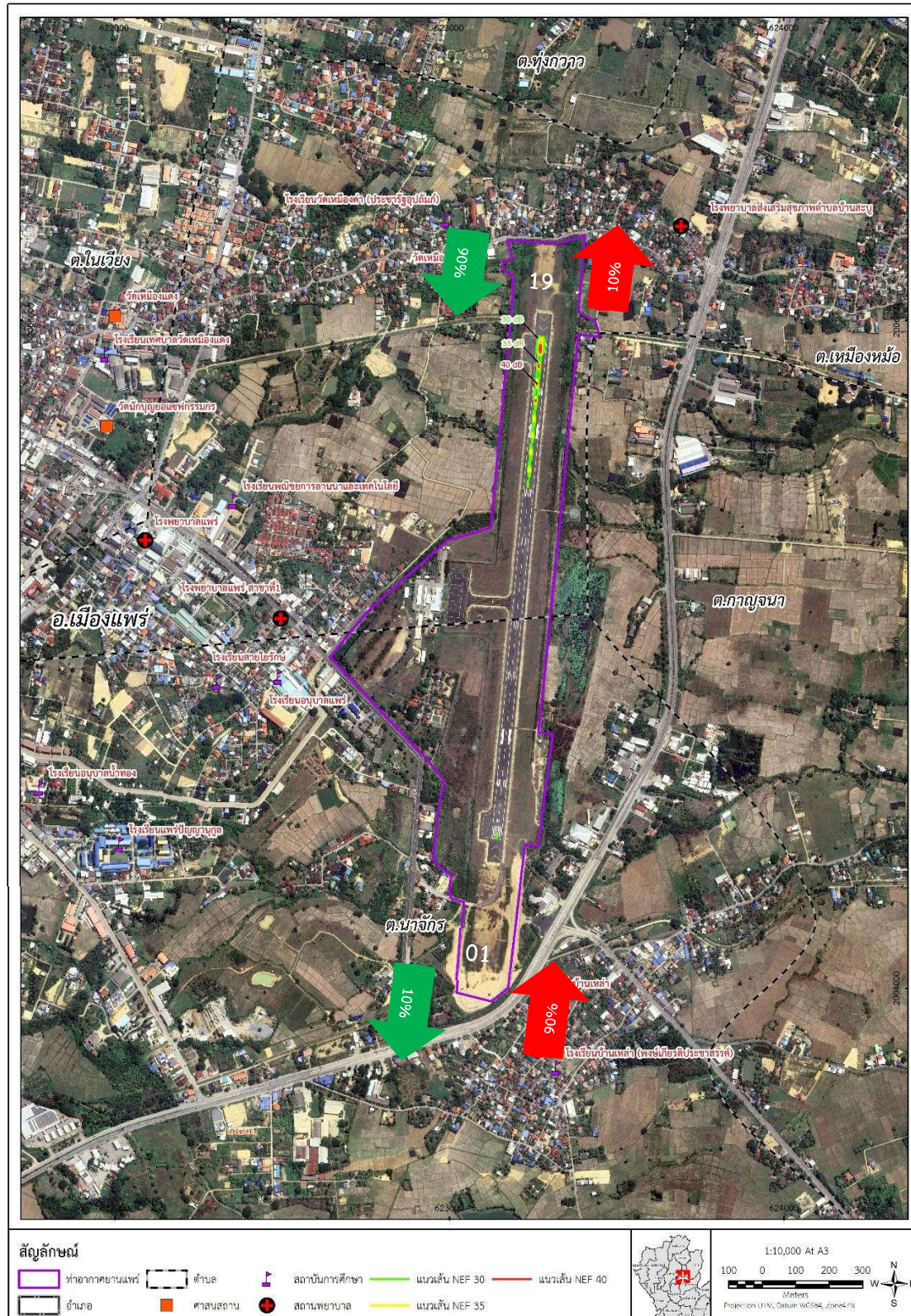
#### กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.003 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.001 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่า พื้นที่เส้นเสียงน้อยจนไม่สามารถสร้างเส้นเสียงจากแบบจำลองได้ แต่คาดว่าจะยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ตามแนวทางวิ่ง

#### กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.001 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่า พื้นที่เส้นเสียงน้อยจนไม่สามารถสร้างเส้นเสียงจากแบบจำลองได้ แต่คาดว่าจะยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่า พื้นที่เส้นเสียงน้อยจนไม่สามารถสร้างเส้นเสียงจากแบบจำลองได้ แต่คาดว่าจะยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ตามแนวทางวิ่ง



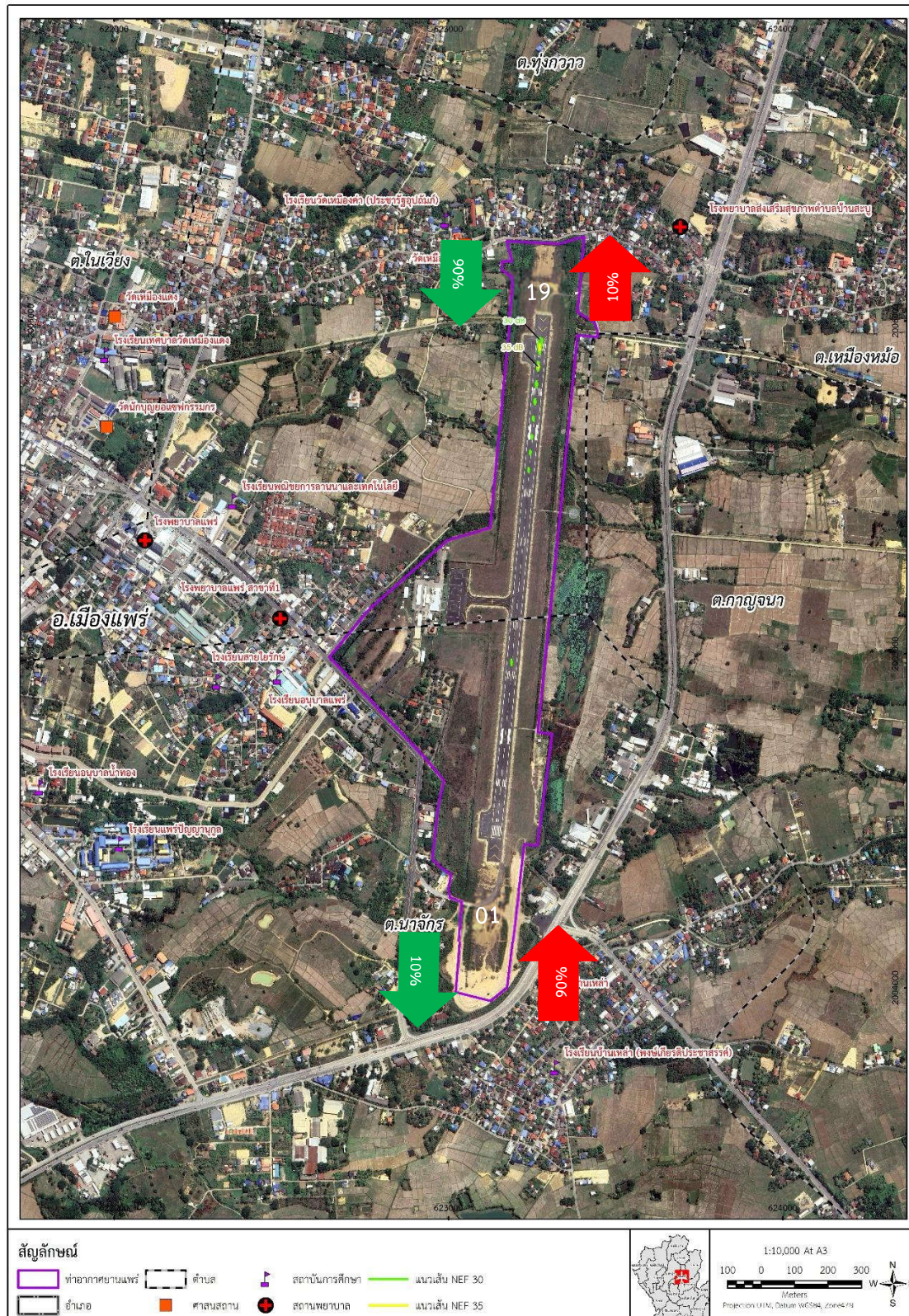


### ก. กรณีสถานการณ์ที่ยาวขึ้นสูงสุด

รูปที่ 5.2.2-4 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานแพร่

ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568





## ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2.2-4 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานแพร่  
ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568



#### 4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

##### 4.1) การเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงในระยะที่ผ่านมา

ผลการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ. 2568 กับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2544) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565-กรกฎาคมพ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-4 และรูปที่ 5.2.2-5)

**ท่าอากาศยานแพร่ :** ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เกือบเคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2544) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2567 - กรกฎาคม พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A)

**วัดเหมืองคว่ำ :** ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เกือบเคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2544) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2567 - กรกฎาคม พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A)

**วัดบ้านเหล่า :** ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เกือบเคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2544) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2567 - กรกฎาคม พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A)

##### 4.2) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อพิจารณาจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่า กิจกรรมการขึ้น-ลงของเครื่องบิน จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านระดับเสียงต่อชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน แต่หากมีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น อาจก่อให้เกิดการรบกวนต่อประชาชนในชุมชนบ้านเหล่า ซึ่งอยู่ทางด้านทิศใต้ได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากสถานะของการให้บริการของท่าอากาศยานแพร่ในปัจจุบัน ซึ่งไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ โดยมีเพียงเที่ยวบินฝึกบิน และอากาศยานของหน่วยงานรัฐ (ฝนหลวง) ใช้บริการเท่านั้น เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชม. ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) ซึ่งกำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชม. ( $L_{eq}24\text{ hr.}$ ) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		$L_{eq}$ 24 hr	$L_{dn}$	$L_{max}^*$
1.บริเวณท่าอากาศยานแพร่	กันยายน พ.ศ.2544 <sup>1</sup>	59.59	60.57	**
	เมษายน พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	55.55	56.98	88.20
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	54.76	60.05	95.30
	มีนาคม-เมษายน พ.ศ.2566 <sup>2</sup>	59.04	59.74	91.90
	กรกฎาคม พ.ศ.2566 <sup>2</sup>	55.98	56.92	89.16
	เมษายน พ.ศ.2567 <sup>2</sup>	55.04	56.03	90.0
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 <sup>2</sup>	44.75	50.10	77.9
	มีนาคม พ.ศ.2568	66.79	71.15	96.30
	กันยายน พ.ศ.2568	50.50	52.10	95.30
2.วัดเหมืองค่า	กันยายน พ.ศ.2544 <sup>1</sup>	57.38	62.84	**
	เมษายน พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	53.65	58.84	95.30
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	54.07	59.70	89.80
	มีนาคม-เมษายน พ.ศ.2566 <sup>2</sup>	62.69	64.27	95.40
	กรกฎาคม พ.ศ.2566 <sup>2</sup>	57.02	64.11	95.33
	เมษายน พ.ศ.2567 <sup>2</sup>	53.31	58.45	99.80
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 <sup>2</sup>	61.63	63.78	90.6
	มีนาคม พ.ศ.2568	65.63	70.55	100.1
	กันยายน พ.ศ.2568	58.10	59.50	91.50
3.วัดบ้านเหล่า	กันยายน พ.ศ.2544 <sup>1</sup>	59.90	66.76	**
	เมษายน พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	56.59	59.03	91.20
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	56.10	63.31	87.10
	มีนาคม-เมษายน พ.ศ.2566 <sup>2</sup>	57.29	62.56	102.10
	กรกฎาคม พ.ศ.2566 <sup>2</sup>	55.02	59.41	88.90
	เมษายน พ.ศ.2567 <sup>2</sup>	51.37	55.84	91.90
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 <sup>2</sup>	62.52	63.86	100.8
	มีนาคม พ.ศ.2568	56.62	62.33	89.8
	กันยายน พ.ศ.2568	59.60	64.10	93.00
มาตรฐาน*		70	-	115

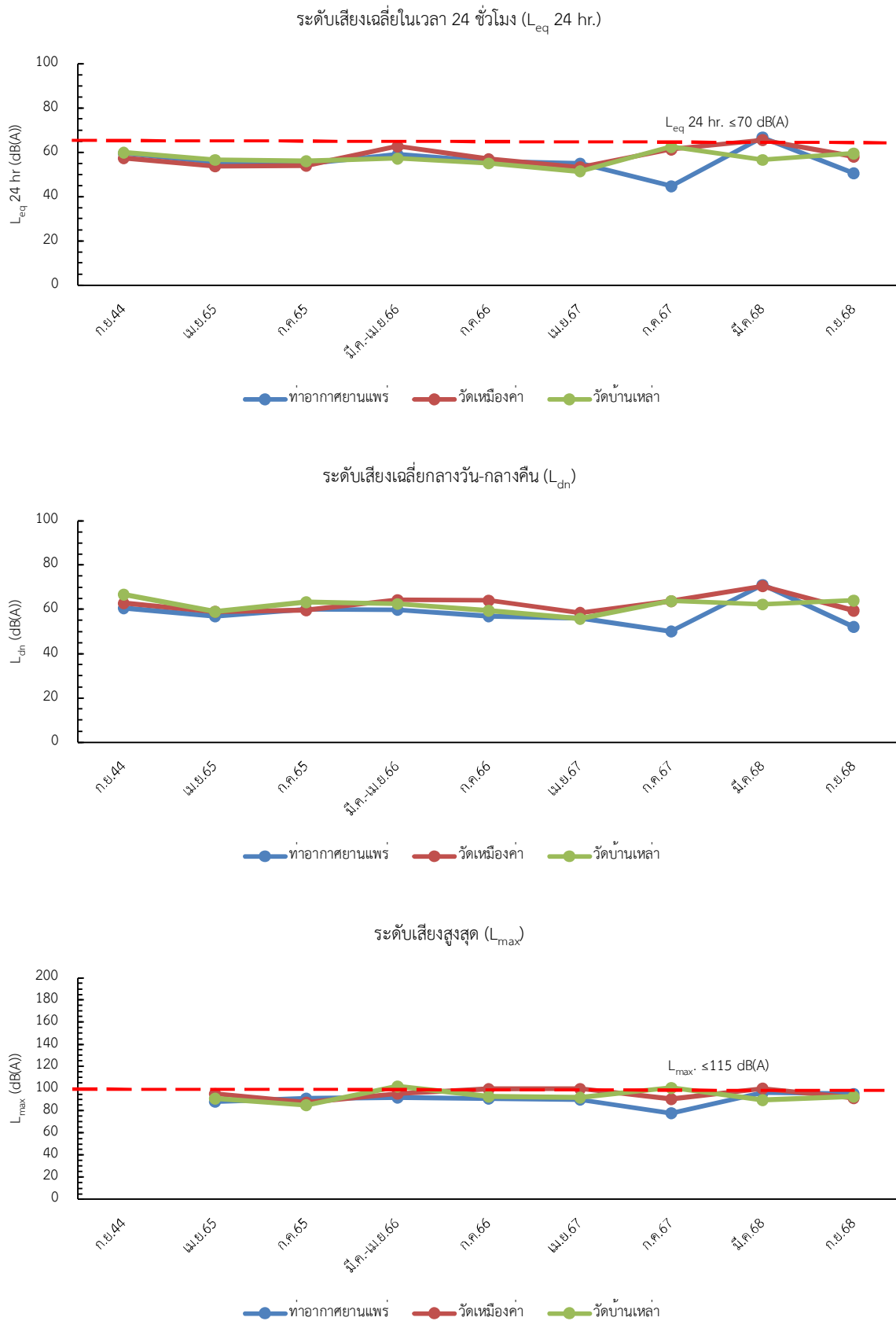
หมายเหตุ : \* มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2540

- ไม่ได้กำหนด

\*\* ไม่ได้ตรวจวัด

<sup>1</sup> รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ (รายงานฉบับหลัก, มีนาคม พ.ศ.2546)

<sup>2</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานแพร่ โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568



รูปที่ 5.2.2-5 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่



## 5) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัด มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24 \text{ hr.}$ ) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกินค่าระดับเสียงที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2544) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยทุกสถานียังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24 \text{ hr.}$ ) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแพร่ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า แนวเส้นเสียง NEF-30 ยังอยู่ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการของท่าอากาศยานแพร่ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง

### 5.2.3 คุณภาพน้ำผิวดิน

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณแหล่งน้ำสำคัญที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

#### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

#### 2) วิธีการศึกษา

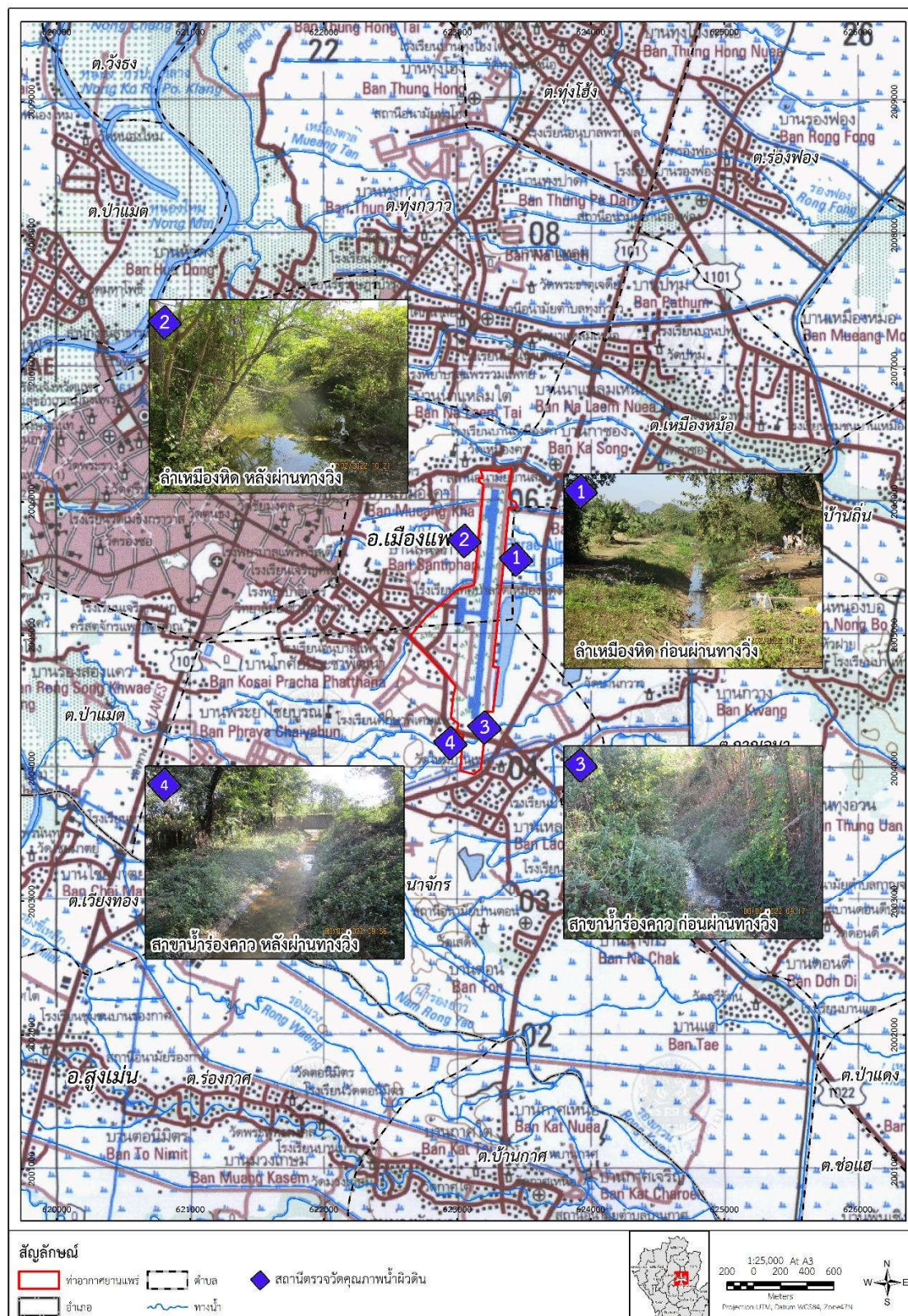
2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 4 สถานี (รูปที่ 5.2.3-1)

2.1.1) ลำเหมืองหิด ก่อนผ่านทางวิ่ง

2.1.2) ลำเหมืองหิด หลังผ่านทางวิ่ง

2.1.3) สาขาน้ำร่องควา ก่อนผ่านทางวิ่ง

2.1.4) สาขาน้ำร่องควา หลังผ่านทางวิ่ง



รูปที่ 5.2.3-1 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่

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

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. ออกซิเจนละลาย (DO)	วิเคราะห์ทันที	Membrane Electrode
3. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
4. ไนเตรท (Nitrate)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Cadmium Reduction
5. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน pH < 2, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric
6. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $\leq 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique
7. แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

**2.3) ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยมีความถี่ในการติดตามตรวจสอบปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมทั้งในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.3-1)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน

**2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา :** นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมีใช้น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ.2537 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมากในรายงานการศึกษาฯ

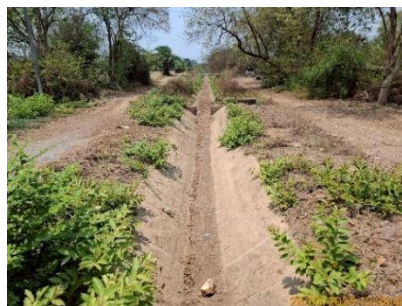
**2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :**

2.5.1) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาฯ หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

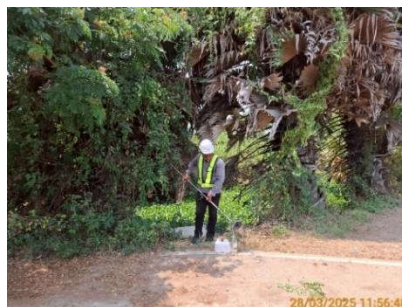
2.5.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน





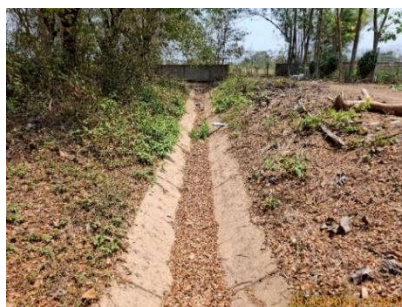
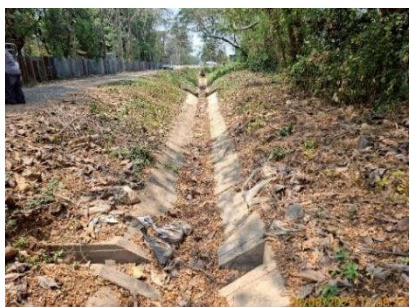
ลำเหมืองหัด ก่อนผ่านทางวัง



ลำเหมืองหัด หลังผ่านทางวัง



สาขาน้ำร่องควา ก่อนผ่านทางวัง



สาขาน้ำร่องควา หลังผ่านทางวัง

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 (ฤดูแล้ง)

ภาพที่ 5.2.3-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่





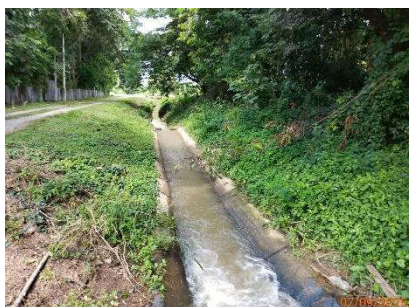
ลำเหมืองหิด ก่อนผ่านทางวัง



ลำเหมืองหิด หลังผ่านทางวัง



สาขาน้ำร่องควา ก่อนผ่านทางวัง



สาขาน้ำร่องควา หลังผ่านทางวัง

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568 (ฤดูฝน)

ภาพที่ 5.2.3-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)

### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ อำเภอมือ จังหวัดแพร่ (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2546) พบว่าได้มีการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ เหมืองหินบริเวณที่ผ่านพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ และสาขาน้ำร่องควา ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานแพร่ เมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ.2544 พบว่า คุณภาพน้ำทั้ง 2 สถานีตรวจวัด จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบพบว่า กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการท่าอากาศยานแพร่ จะไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ทั้ง 2 แห่ง แต่อย่างใด

#### 3.2 ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำจำนวน 4 สถานี ได้แก่ ลำเหมืองหิน บริเวณก่อน และ หลังผ่านทางวิ่ง และสาขาน้ำร่องควา บริเวณก่อนและหลังผ่านทางวิ่ง ในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำในลำเหมืองหิน ก่อนและหลังผ่านทางวิ่ง และสาขาน้ำร่องควา ก่อนและหลังผ่านทางวิ่ง ทั้ง 4 สถานี โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2-4

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำจำนวน 4 สถานี ได้แก่ ลำเหมืองหิน บริเวณก่อน และ หลังผ่านทางวิ่ง และสาขาน้ำร่องควา บริเวณก่อนและหลังผ่านทางวิ่ง พบว่า ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงฤดูแล้ง พบว่า ทั้ง 4 สถานี มีสภาพลำนน้ำแห้ง จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้ ส่วนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินในลำเหมืองหิน ก่อนและหลังผ่านทางวิ่ง และสาขาน้ำร่องควา ก่อนผ่านทางวิ่ง โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4-5 ในขณะที่สาขาน้ำร่องควา หลังผ่านทางวิ่ง ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินได้ มีสภาพแห้ง

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำจำนวน 4 สถานี ได้แก่ ลำเหมืองหิน บริเวณก่อนและหลังผ่านทางวิ่ง และสาขาน้ำร่องควา บริเวณก่อนและหลังผ่านทางวิ่ง โดยผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงฤดูแล้ง พบว่า ลำเหมืองหิน บริเวณก่อน-หลังผ่านทางวิ่งท่าอากาศยานแพร่ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนสาขาน้ำร่องควา บริเวณก่อน-หลังผ่านทางวิ่งท่าอากาศยานแพร่ มีสภาพแห้งจึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้ ส่วนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า ลำเหมืองหิน บริเวณก่อนผ่านทางวิ่ง และสาขาน้ำร่องควา บริเวณก่อนผ่านทางวิ่ง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ส่วนลำเหมืองหิน หลังผ่านทางวิ่ง และน้ำในสาขาน้ำร่องควา หลังผ่านทางวิ่ง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4



### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-1 และรูปที่ 5.2.3-2 สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ใน ภาคผนวก จ)

**ครั้งที่ 1 :** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูแล้ง พบว่า ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในลำเหมืองหิด ก่อนผ่านทางวัง และสาขาน้ำร่องควา ทั้งก่อนและหลังผ่านทางวังได้ เนื่องจากลำน้ำมีลักษณะแห้ง ไม่มีน้ำ

ส่วนคุณภาพน้ำในลำเหมืองหิด หลังผ่านทางวัง มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 29.4 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.50 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 0.4 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 0.75 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 0.023 มก./ล. มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด เท่ากับ 260 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และมีค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย เท่ากับ 20 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เนื่องจากมีปริมาณออกซิเจนละลายต่ำกว่า 2.0 มก./ล.

**ครั้งที่ 2 :** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกราชธานี ดังนี้

ลำเหมืองหิด ก่อนผ่านทางวัง : อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 29.2 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.65 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 5.2 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.33 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 2.55 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 0.065 มก./ล. มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด เท่ากับ 220 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และมีค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย เท่ากับ 40 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 เนื่องจากมีค่าปริมาณออกซิเจนละลายต่ำกว่า 6.0 มก./ล.

ลำเหมืองหิด หลังผ่านทางวัง : อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 31.2 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.60 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 5.2 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 2.31 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 2.50 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 0.050 มก./ล. มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด เท่ากับ 220 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และมีค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย เท่ากับ 79 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 เนื่องจากมีค่าความสกปรกในรูป BOD สูงกว่า 2.0 มก./ล.

สาขาน้ำร่องควา ก่อนผ่านทางวัง : อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 29.5 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.91 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 5.5 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.22 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 1.30 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 0.233 มก./ล. มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และมีค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย เท่ากับคือ 170 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 เนื่องจากมีค่าปริมาณออกซิเจนละลายต่ำกว่า 6.0 มก./ล.

สาขาน้ำร่องควา หลังผ่านทางวัง : อุณหภูมิมีค่าเท่ากับ 29.7 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.95 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 5.0 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.38 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 3.50 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 0.271 มก./ล. มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด เท่ากับ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และมีค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย เท่ากับ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 เนื่องจากมีค่าปริมาณออกซิเจนละลายต่ำกว่า 6.0 มก./ล.

ตารางที่ 5.2.3-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่									
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					28 มีนาคม พ. ศ 2568		
		1	2	3	4	5	ค่าเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย
1.อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	-	๑	๑	๑	-	๑	๑	๑
2.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	๑	๑-๑๐	๑-๑๐	๑-๑๐	-	๑	๑	๑
3.ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	๑	≥๑	≥๑	≥๑	-	๑	๑	๑
4.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	-	≤๑	≤๑	≤๑	-	๑	๑	๑
5.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	๑	-	-	-	-	๑	๑	๑
6.ไนโตรเจน	มก./ล.	๑	≤๑	≤๑	≤๑	-	๑	๑	๑
7.โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีไอ/100 มล.	๑	≤๑๐๐	≤๑๐๐	≤๑๐๐	-	๑	๑	๑
8.ฟีคอลโคไลฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีไอ/100 มล.	๑	≤๑๐๐	≤๑๐๐	≤๑๐๐	-	๑	๑	๑

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

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

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

- ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน \*\* ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้

ตารางที่ 5.2.3-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)									
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ *					7 กันยายน พ.ศ.2568		
		1	2	3	4	5	ล้าหลังที่สุด (หลังผ่านทวงริง)	ล้าหลังที่สุด (ก่อนผ่านทวงริง)	ล้าหลังที่สุด (หลังผ่านทวงริง)
1.อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	-	๑'	๑'	๑'	-	31.2	29.5	29.7
2.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	๕	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.60	7.91	7.95
3.ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	๕	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	5.2	5.5	5.0
4.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	-	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	2.31	1.22	1.38
5.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	๕	-	-	-	-	2.50	1.30	3.50
6.ไนเตรท	มก./ล.	๕	≤5.0	≤5.0	≤5.0	-	0.050	0.233	0.271
7.โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็ม/100 มล.	๕	≤5,000	≤20,000	-	-	220	170	350
8.ฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็ม/100 มล.	๕	≤1,000	≤4,000	-	-	79	170	350

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

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์สัตว์น้ำ

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

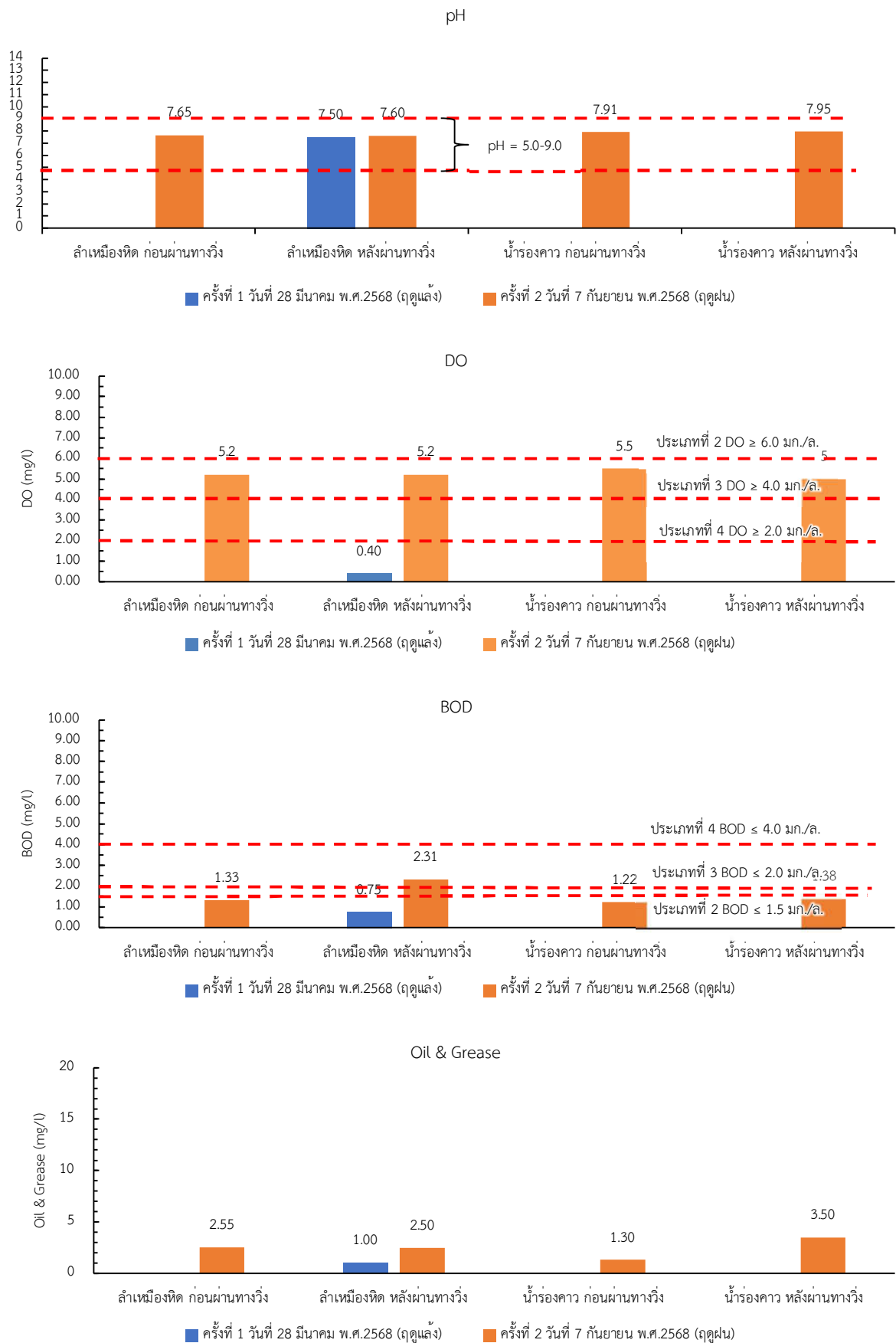
3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

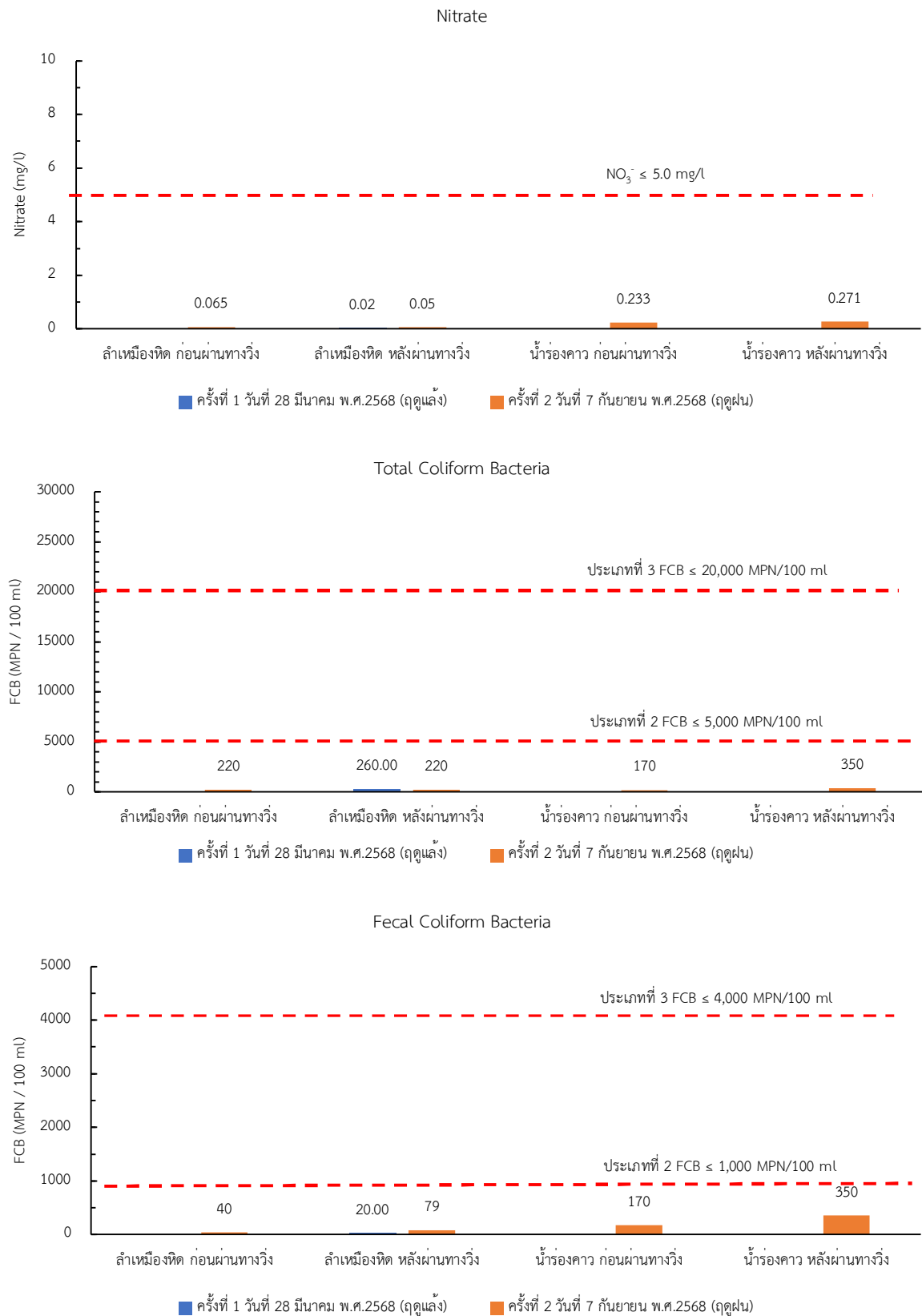
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

- ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน \*\* ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้



รูปที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่



### รูปที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)



#### 4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในการศึกษาครั้งนี้ (เดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565-กรกฎาคม พ.ศ.2567) สามารถอธิบายเปรียบเทียบผลแยกในแต่ละฤดูกาล ได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-2 และรูปที่ 5.2.3-3)

**ฤดูแล้ง :** ผลการเปรียบเทียบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคม 2568 กับผลติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

**ลำเหมืองหิด ก่อนผ่านทางวัง :** ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566) ไม่สามารถเปรียบเทียบได้เนื่องจากไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินได้ โดยเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อน้ำผิวดินจนทำให้ที่มีสภาพแห้ง ส่วนผลการติดตามตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 และผลการติดตามตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

**ลำเหมืองหิด หลังผ่านทางวัง :** ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2568) ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2567) ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 แต่มีค่าต่ำกว่าผลการตรวจวิเคราะห์ในในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565) ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ส่วนผลการติดตามตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ไม่สามารถเปรียบเทียบได้เนื่องจากไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินได้ โดยเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อน้ำผิวดินจนทำให้ที่มีสภาพแห้ง

**สาขาร่องน้ำคาว ก่อนผ่านทางวัง :** ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567) ไม่สามารถเปรียบเทียบได้เนื่องจากไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินได้ โดยเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อน้ำผิวดินจนทำให้ที่มีสภาพแห้ง ส่วนผลการติดตามตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

**สาขาร่องน้ำคาว หลังผ่านทางวัง :** ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567) ไม่สามารถเปรียบเทียบได้เนื่องจากไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินได้ โดยเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อน้ำผิวดินจนทำให้ที่มีสภาพแห้ง ส่วนผลการติดตามตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2

**ฤดูฝน :** ผลการเปรียบเทียบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนกันยายน 2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

**ลำเหมืองหิด ก่อนผ่านทางวัง :** ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (กันยายน พ.ศ.2568) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2567 และกรกฎาคม พ.ศ.2565) ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และดีกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2566) ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

**ลำเหมืองหิด หลังผ่านทางวัง :** ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (กันยายน พ.ศ.2568) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ. 2565 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และมีค่าคุณภาพน้ำดีกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2565) ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5

**สาขาร่องน้ำคาว ก่อนผ่านทางวัง :** ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (กันยายน พ.ศ.2568) จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งดีกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ. 2565, กรกฎาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4







ตารางที่ 5.2.3-2																
เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)																
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					สารร่อนน้ำควา หลั่งผ่านทางวิ่ง									
		1	2	3	4	5	เมย.65'	ก.ค.65'	มี.ค.66'	ก.ค.66'	มี.ค.67'	ก.ค.67'	มี.ค.68	กย.68		
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	-	7.72	7.02	**	**	**	**	7.93	**	7.95
2.ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	-	6.53	4.2	**	**	**	**	5.6	**	5.0
3.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	-	1.02	2.11	**	**	**	**	1.40	**	1.38
4.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	-	0.9	1.60	**	**	**	**	0.95	**	350
5.ไนเตรท	มก./ล.	ธ	≤5.0	≤5.0	≤5.0	-	-	0.03	0.371	**	**	**	**	0.158	**	0.271
6.โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ธ	≤5,000	≤20,000	-	-	-	1,600	1,600	**	**	**	**	350	**	350
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*																
			2	4	-	-	-							3	-	3

**ที่มา :** 1 รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนโครงการปฏิวัติโบราณการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก นานนคร แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน ปาย เพชรบูรณ์ และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

**หมายเหตุ :** \* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ประมวลที่ 1 ได้แก่ แหล่งที่คุ้มครองตามความในกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมโดยปราศจากนั้น จากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอนุรักษ์และรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2) การอนุรักษ์และรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แผลง่ามที่ได้นี้ซึ่งหลังจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการบำบัดและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

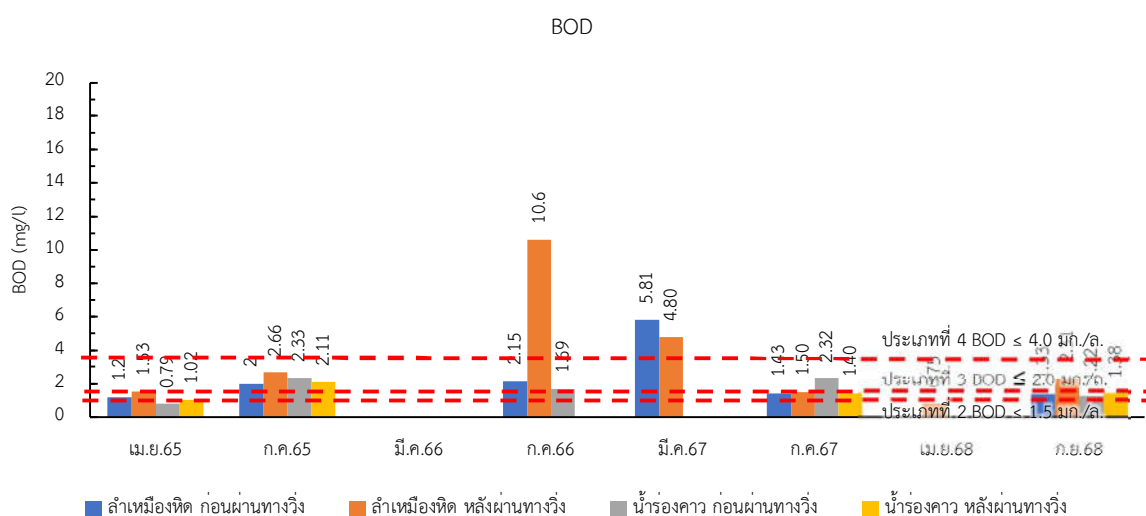
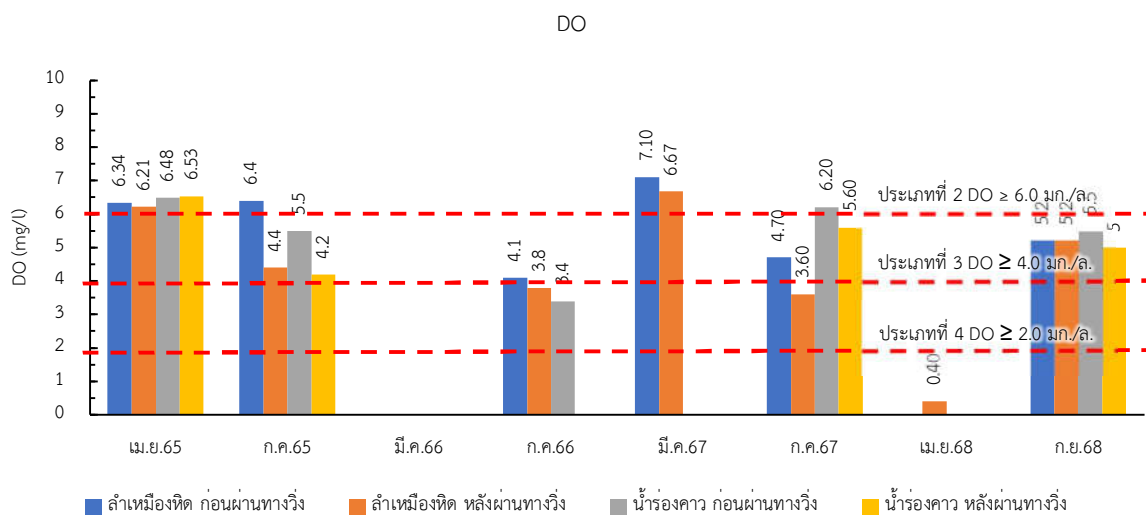
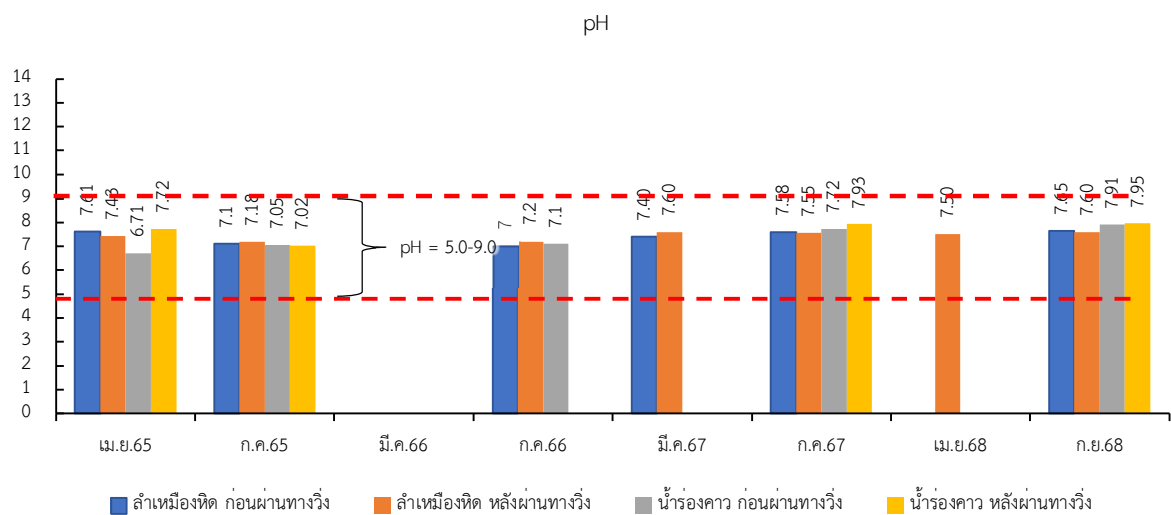
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แผลง่ามที่ได้นี้ซึ่งหลังจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการบำบัดและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แผลง่ามที่ได้นี้ซึ่งหลังจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยผ่านการบำบัดและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

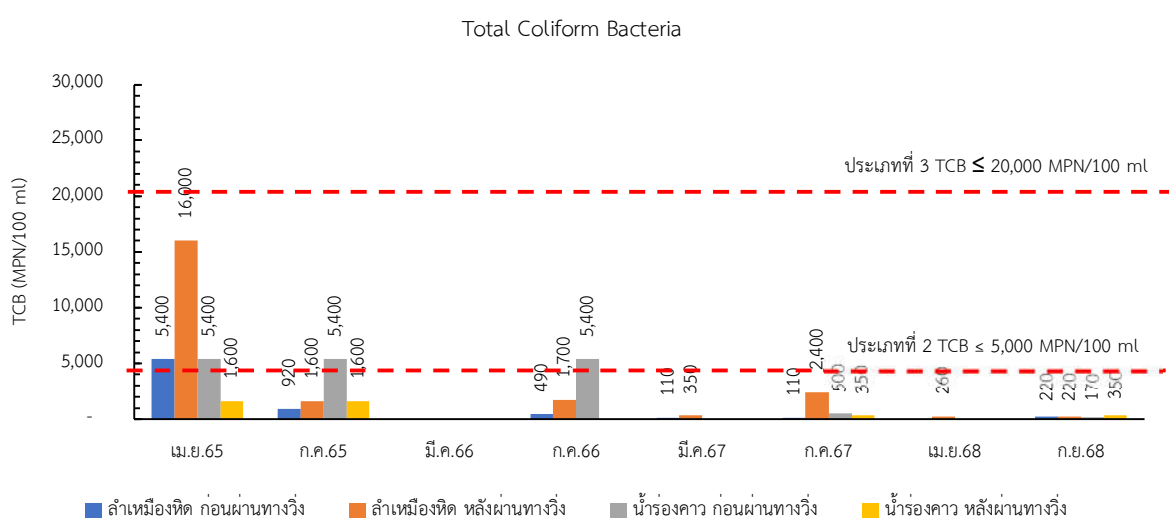
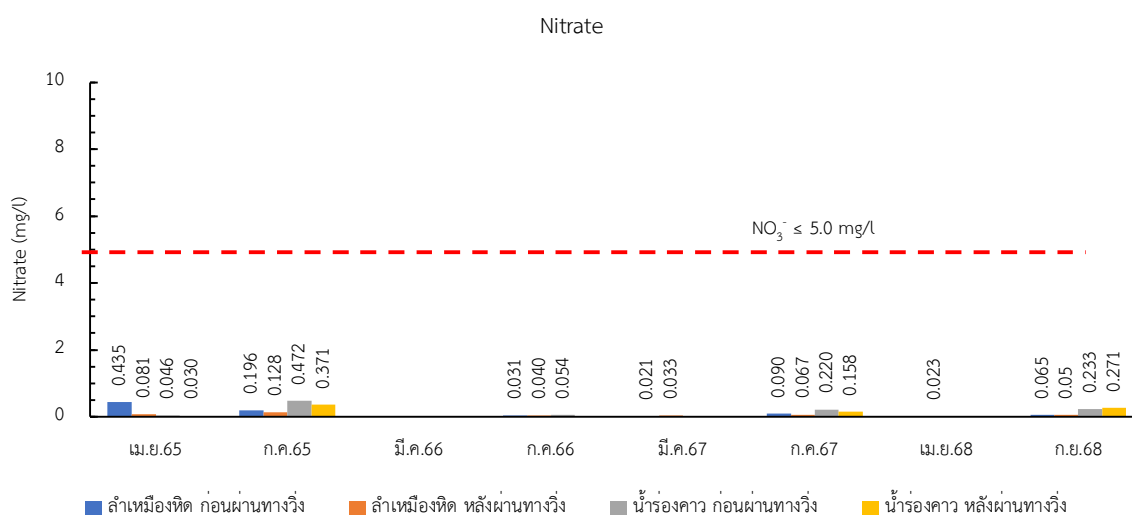
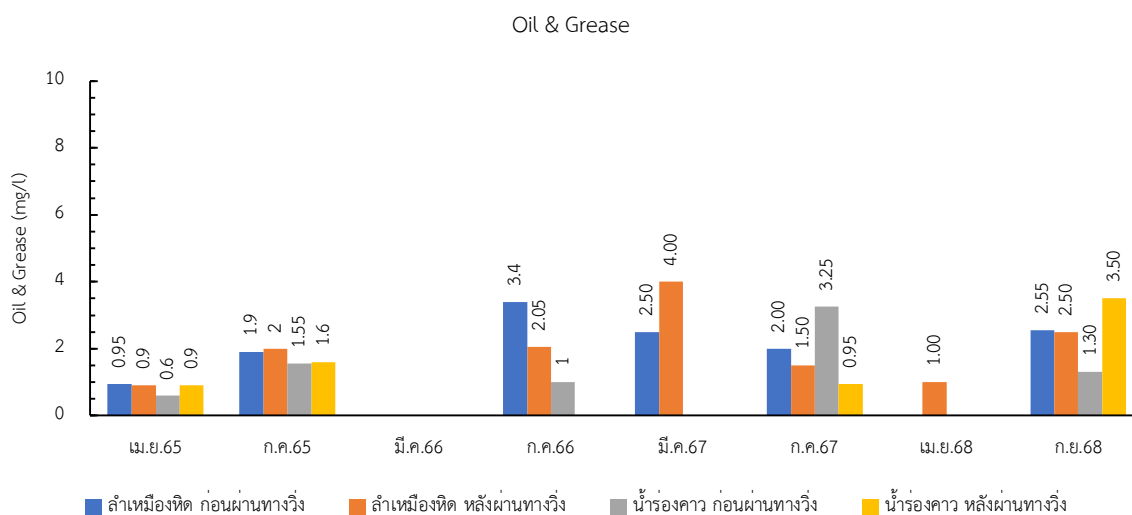
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แผลง่ามที่ได้นี้ซึ่งหลังจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

- ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน  
 \*\*ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้  
 ๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ๘' = คุณภาพดีขึ้นจะต้องปล่อยกว่าคุณภาพเดิม ๓ องศาเซลเซียส  
 \*\*ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้  
 - ไม่ได้กำหนดค่า





รูปที่ 5.2.3-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่



รูปที่ 5.2.3-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)

สาขาร่องน้ำควว หลังผ่านทางวิ่ง : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (กันยายน พ.ศ.2568) ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2567) ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และดีกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2565) ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนผลการติดตามตรวจสอบในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2566 ไม่สามารถเปรียบเทียบได้เนื่องจากไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินได้ โดยเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อน้ำผิวดินจนทำให้ที่มีสภาพแห้ง

## 5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในสาขาน้ำร่องควว และบริเวณลำเหมืองหิด ก่อนผ่านทางวิ่ง ได้ เนื่องจากลำน้ำมีลักษณะแห้ง ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในลำเหมืองหิด หลังผ่านทางวิ่ง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในลำเหมืองหิด ก่อนผ่านทางวิ่ง สาขาน้ำร่องควว ก่อนผ่านทางวิ่ง และสาขาน้ำร่องควว หลังผ่านทางวิ่ง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในลำเหมืองหิด หลังผ่านทางวิ่ง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์แหล่งน้ำปัจจุบัน ที่มีการใช้ประโยชน์เป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้ง และการทำเกษตรกรรม จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแพร่ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินแต่อย่างใด

### 5.2.4 การจัดการน้ำเสีย

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

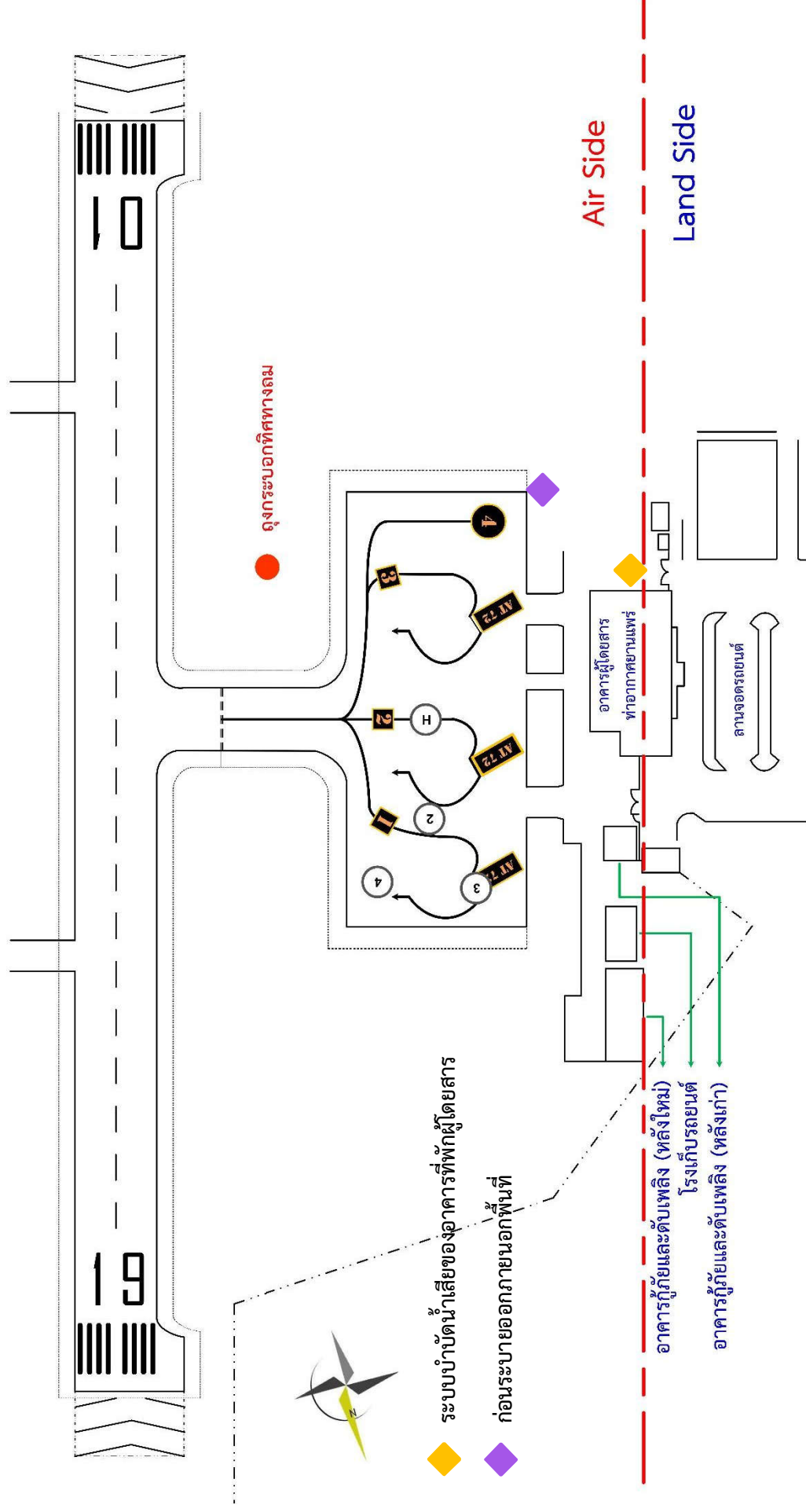
#### 1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำเสียจากท่าอากาศยาน

#### 2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานที่ติดตามตรวจสอบ :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา (รูปที่ 5.2.4-1)

- 2.1.1) บ่อพักน้ำทั้งก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร
- 2.1.2) บ่อพักน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร
- 2.1.3) บ่อพักน้ำสุดท้าย ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ



รูปที่ 5.2.4-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบน้ำทิ้ง ทำอากาศยานแพร่

**2.2) ดัชนีตรวจวัด :** ดำเนินการเก็บตัวอย่าง เก็บรักษาสภาพและวิเคราะห์ตัวอย่าง ตามมาตรฐานของ Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24<sup>th</sup> Edition, 2023) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาตัวอย่าง	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 โดยมีความถี่ในการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.4-1)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568

**2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา :** นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด พ.ศ.2567 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษา

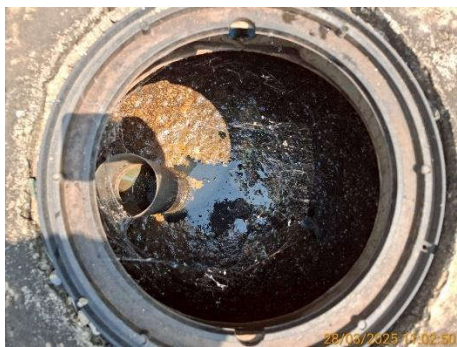
เมื่อพิจารณาจากขนาดพื้นที่ใช้สอยของอาคารที่พักผู้โดยสาร ของท่าอากาศยานแพร่ ซึ่งมีขนาดพื้นที่ 1,400 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ก ตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

## 2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

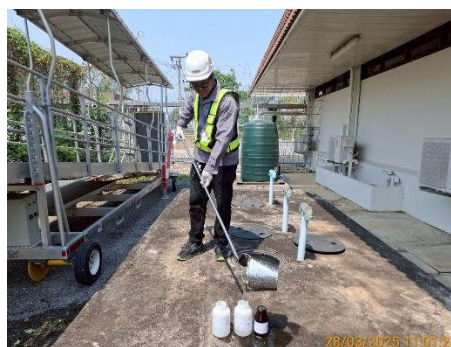
2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพทิ้งจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน



บ่อกักก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร



บ่อกักหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร

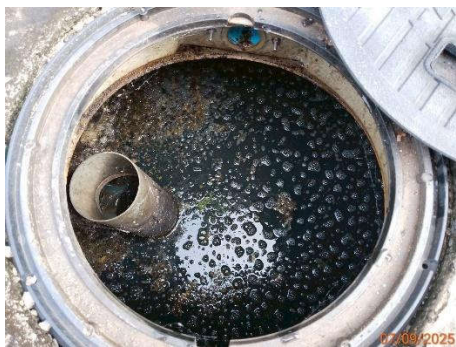


บ่อกักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่





บ่อกักก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร



บ่อกักหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร



บ่อกักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)

### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ทั้งนี้ เป็นผลมาจากการเติมอากาศในระบบบำบัดน้ำเสีย ไม่เพียงพอและไม่มีการสูบลูกบอลออกจากระบบบำบัดน้ำเสีย ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

#### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

##### 3.2.1) คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากท่าอากาศยานแพร่ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-1 และรูปที่ 5.2.4-2 สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ใน ภาคผนวก ฉ)

**ครั้งที่ 1** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียมีค่า pH เท่ากับ 7.8, BOD มีค่าเท่ากับ 18.1 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 17 มก./ล Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 8.79 มก./ล. ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่า pH เท่ากับ 7.69 BOD มีค่าเท่ากับ 41.2 มก./ล. SS มีค่าน้อยกว่า 16 มก./ล. Settleable Solids มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 8.10 มก./ล. โดยคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง แต่ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้

**ครั้งที่ 2** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียมีค่า pH เท่ากับ 7.49, BOD มีค่าเท่ากับ 21.8 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 22 มก./ล Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 6.08 มก./ล. ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่า pH เท่ากับ 7.60 , BOD มีค่าเท่ากับ 10.2 มก./ล. SS มีค่าเท่ากับ 14 มก./ล. Settleable Solids มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 5.68 มก./ล. โดยคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 53

ตารางที่ 5.2.4-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง*	28 มีนาคม พ.ศ.2568		7 กันยายน พ.ศ.2568	
			ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย	หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย	ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย	หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	7.78	7.69	7.49	7.60
2.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤100	18.1	41.2	21.8	10.2
3.ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	≤60	17	16	22	14
4.Settleable Solids	มล./ล.	-	-	<0.20	-	<0.20
5.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤50	8.79	8.10	6.08	5.68
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			**		53%	

หมายเหตุ : \* มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง. ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

- ไม่ได้กำหนด

\*\* ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

\*\*\*ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้

### 3.2.2) คุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

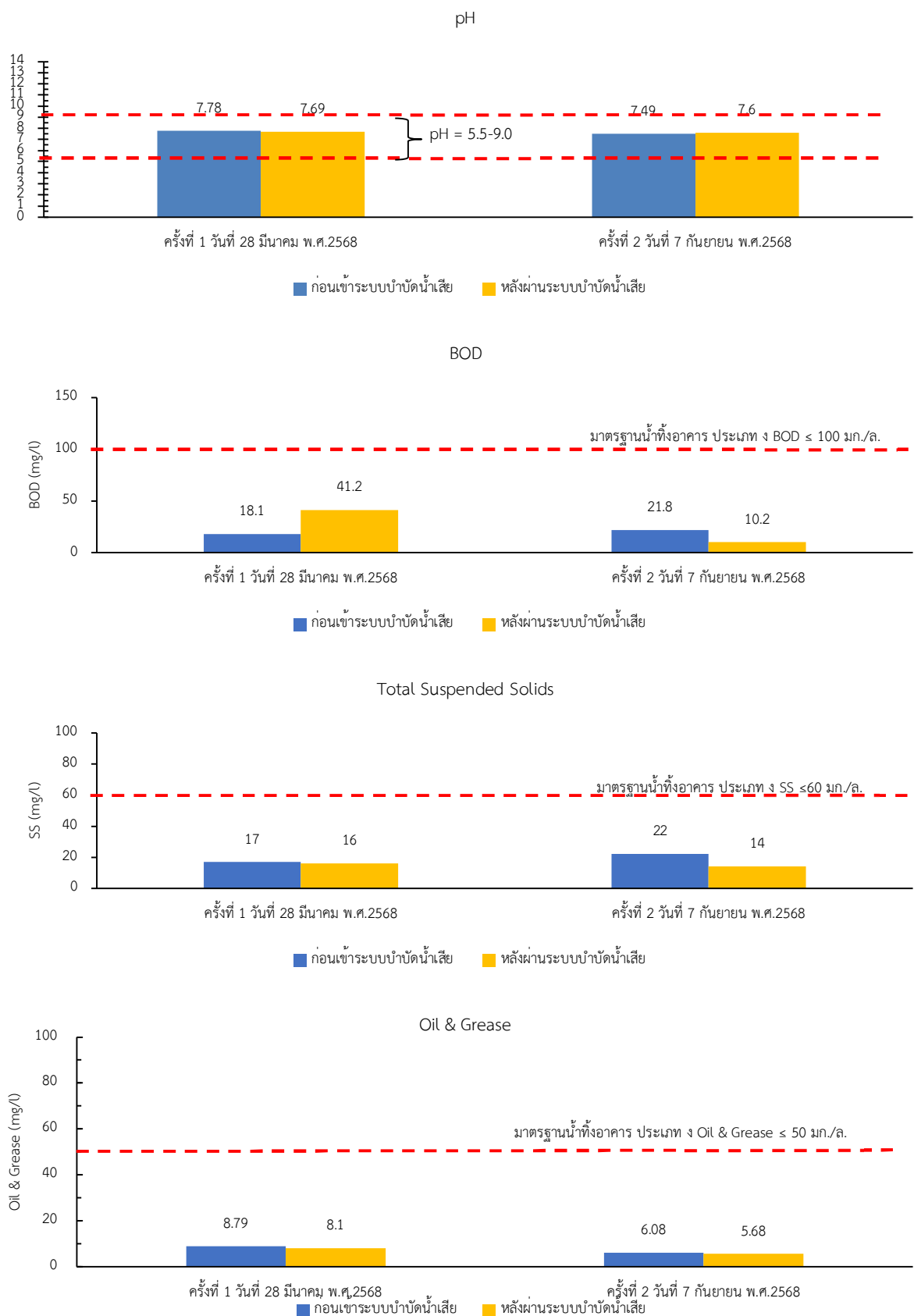
ผลการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะได้ เนื่องจากไม่มีการระบายน้ำออกจากพื้นที่

#### 4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

ผลการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารในปัจจุบัน (มีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565, - กรกฎาคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าคุณภาพน้ำทิ้งใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังมีค่าคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง (ตารางที่ 5.2.4-2 และรูปที่ 5.2.4-3)

#### 5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ. 2568 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง รวมทั้งยังไม่มีมีการระบายน้ำออกนอกพื้นที่โครงการ จึงสามารถสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ของท่าอากาศยานแพร่ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดินที่เป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้งจากโครงการ



รูปที่ 5.2.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่

ตารางที่ 5.2.4-2																		
การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่																		
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	เมย.65 <sup>1</sup>		ก.ค.65 <sup>1</sup>		มี.ค.66 <sup>1</sup>		ก.ค.66 <sup>1</sup>		มี.ค.67 <sup>1</sup>		ก.ค.67 <sup>1</sup>		มี.ค.68		ก.ย.68	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	**	7.78	**	7.54	7.1	7.0	7.4	7.5	7.7	8.3	7.65	7.67	7.78	7.69	7.49	7.60
2.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤100	**	45.6	**	47.9	43.7	7.72	169	1.13	56.7	086	104	2.15	18.1	41.2	21.8	10.2
3.ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	≤60	**	22.0	**	41	81	<5	150	<5	19	<1.0	8	14	17	16	22	14
4.Settleable solids	มก./ล.	-	**	**	**	**	**	<0.20	**	<0.20	**	<0.20	**	0.40	**	<0.20	**	<0.20
5.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤50	**	12.9	**	3.80	8.90	1.90	39.4	2.22	10.3	2.50	4.12	<1.0	8.79	8.1	608	5.68
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			***		***		82%		99%		98%		79%		***		53%	

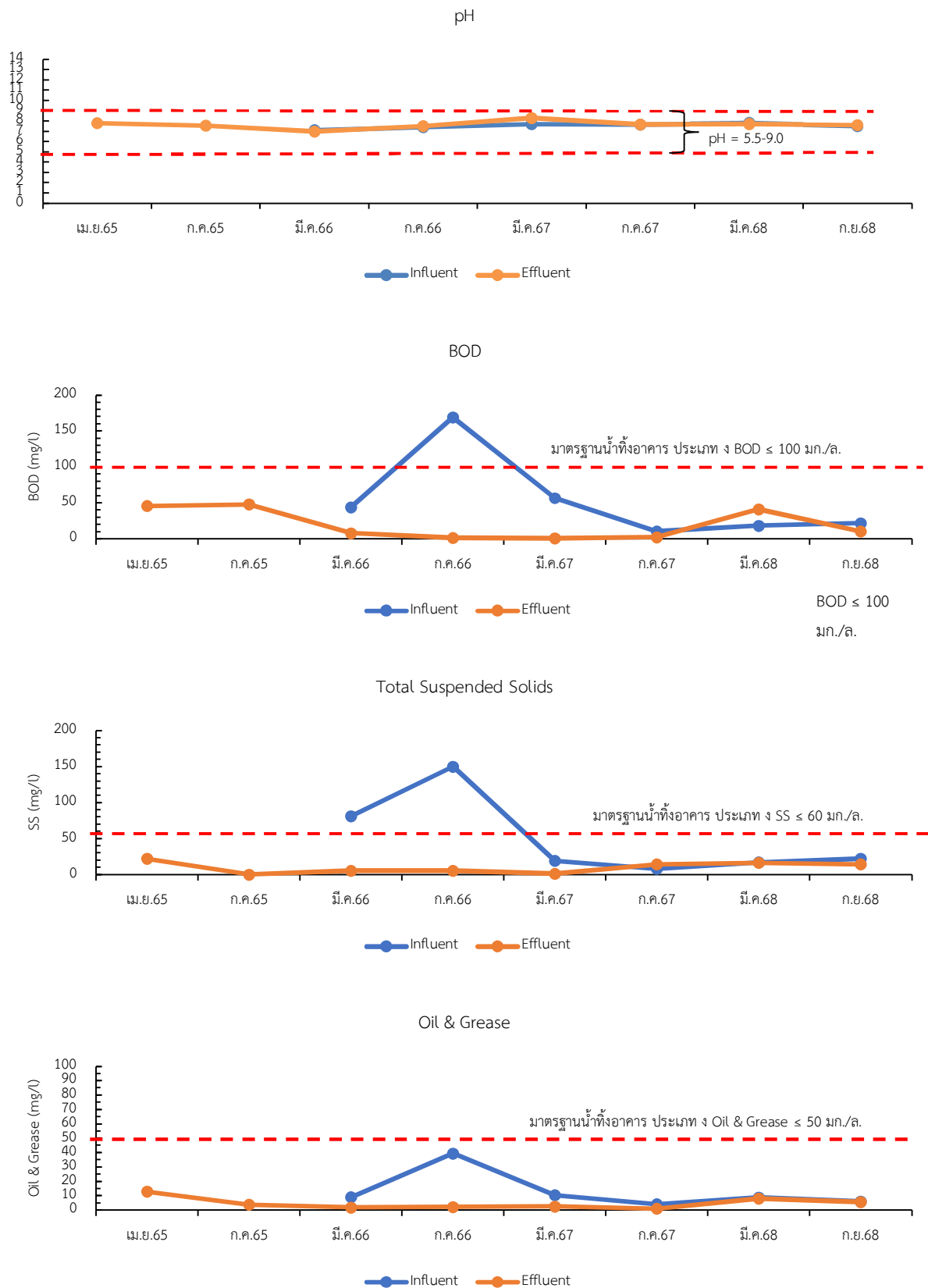
ที่มา : <sup>1</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) โครงการท่าอากาศยานแพร่ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน และแม่ละเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปี งบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : \* มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท 3 ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางชนิด พ.ศ.2567

\*\* ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

\*\*\* ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้

- ไม่ได้กำหนด



รูปที่ 5.2.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานแพร่



## 5.2.5 การจัดการน้ำใช้

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ตามที่ได้มีการเสนอแนะไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

### 1) วัตถุประสงค์

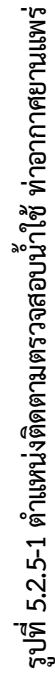
- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

### 2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ตามที่ได้มีข้อเสนอให้เพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา รวม 2 สถานี ได้แก่ น้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำ และคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร (รูปที่ 5.2.5-1)

2.2) วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีวิเคราะห์ : จะดำเนินการเก็บตัวอย่าง เก็บรักษาสภาพและวิเคราะห์ตัวอย่าง ตามมาตรฐานของ Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24<sup>th</sup> 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)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$ , แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	EDTA Titrimetric
4. ของแข็งละลายทั้งหมด (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $108^{\circ}\text{C}$
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. ไนเตรท (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 :** ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยมีความถี่ในการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.5-1)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568



ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568



ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่

## 2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

2.4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านการจัดการน้ำใช้จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

## 3) ผลการศึกษา

### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานแพร่ รวม 2 จุด คือ คุณภาพน้ำใช้ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) เนื่องจากมีค่า Total Coliform Bacteria ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานแพร่ รวม 2 จุด คือ คุณภาพน้ำใช้ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2567 มีค่า Total Coliform Bacteria และ Escherichia coli (E.coli) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) เนื่องจากบ่อบาดาลตั้งอยู่ใกล้กับห้องน้ำ (ซึ่งตามข้อกำหนดของกรมอนามัยต้องมีระยะห่างไม่น้อยกว่า 30 เมตร) ส่วนคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่าความขุ่นไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค

### 3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-1 และรูปที่ 5.2.5-2 สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ แสดงไว้ใน ภาคผนวก ข)

**ครั้งที่ 1** ผลการตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ มีอุณหภูมิเท่ากับ 30.9 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.61 ความขุ่นเท่ากับ 2.19 เอ็นทียู ความกระด้างทั้งหมดเท่ากับ 144 มก./ล. ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมดเท่ากับ 194 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 9.49 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 23.7 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 0.390 มก./ล. เหล็ก มีค่าเท่ากับ 0.0490 มก./ล. และแมงกานีส มีน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. แต่ตรวจพบ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (*E.coli*) ส่วนคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร มีอุณหภูมิเท่ากับ 30.4 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.43 ความขุ่นเท่ากับ 3.07 เอ็นทียู ความกระด้างทั้งหมดเท่ากับ 137 มก./ล. ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมดเท่ากับ 178 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 9.72 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 20.0 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 0.359 มก./ล. เหล็ก มีค่าเท่ากับ 0.1079 มก./ล. และแมงกานีส มีน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. ตรวจไม่พบ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (*E.coli*) ซึ่งคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก(WHO)ฉบับที่4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

**ครั้งที่ 2** ผลการตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ มีอุณหภูมิเท่ากับ 31.2 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.44 ความขุ่นเท่ากับ 1.51 เอ็นทียู ความกระด้างทั้งหมดเท่ากับ 97.8 มก./ล. ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมดเท่ากับ 2,060 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 3.96 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 7.77 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 0.235 มก./ล. เหล็ก มีค่าเท่ากับ 0.1916 มก./ล. และแมงกานีส มีค่าเท่ากับ 0.0974 มก./ล. โดยตรวจไม่พบ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (*E.coli*) ส่วนคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร มีอุณหภูมิเท่ากับ 31.4 องศาเซลเซียส ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.68 ความขุ่นเท่ากับ 3.06 เอ็นทียู ความกระด้างทั้งหมดเท่ากับ 94.8 มก./ล. ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมดเท่ากับ 2,160 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 4.10 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 7.71 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 0.306 มก./ล. เหล็ก มีค่าเท่ากับ 0.4500 มก./ล. และแมงกานีส มีค่าเท่ากับ 0.0916 มก./ล. แต่ตรวจพบ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (*E.coli*) ซึ่งคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017 เนื่องจากมีปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด สูงกว่า 1,000 มก./ล. รวมทั้งตรวจพบ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* (*E.coli*)

ตารางที่ 5.2.5-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	28 มีนาคม พ.ศ.2568		7 กันยายน พ.ศ.2568	
			ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ	ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร	ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ	ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	-	30.9	30.4	31.2	31.4
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	6.5-8.5	7.61	7.43	7.44	7.68
ความขุ่น	เอ็นทียู	≤ 5	2.19	3.07	1.51	3.06
ความกระด้างทั้งหมด	มก./ล.	≤ 300	144	137	97.8	94.8
ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	≤ 1,000	194	178	2,060	2,160
คลอไรด์	มก./ล.	≤ 250	9.49	9.72	3.96	4.10
ซิลิเกต	มก./ล.	≤ 250	23.7	20.0	7.77	7.71
ไนเตรต	มก./ล.	≤ 50	0.390	0.359	0.235	0.306
Iron	มก./ล.	≤ 0.3	0.0490	0.1079	0.1916	0.4500
Manganese	มก./ล.	≤ 0.1	<0.0050	<0.0050	0.0974	0.0916
Total Coliform Bacteria	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ
Escherichia coli (E.coli)	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ

หมายเหตุ : \*มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

#### 4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

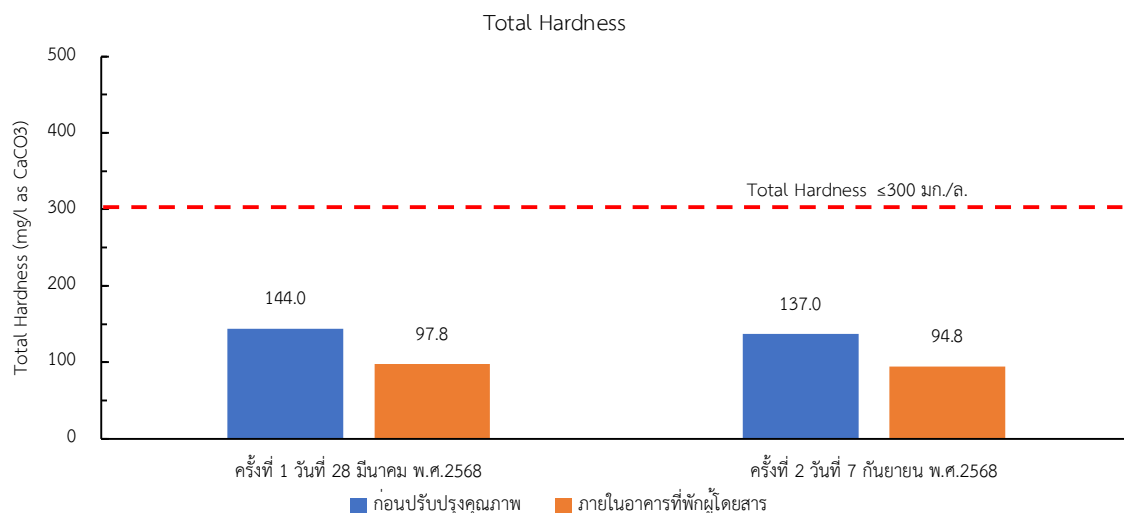
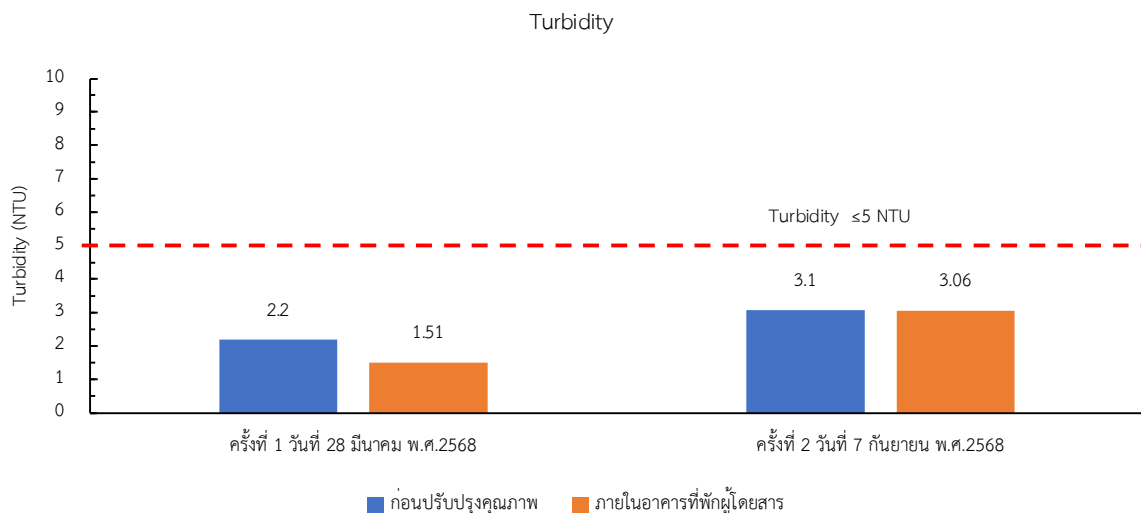
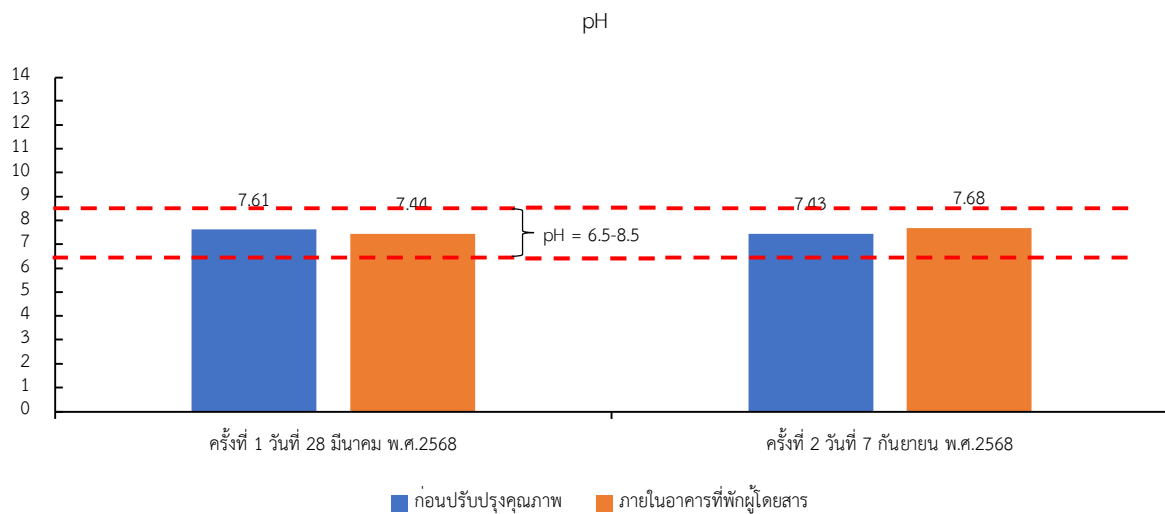
การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในการศึกษารั้วนี้ (มีนาคม และกันยายน พ.ศ. 2568) กับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 - สิงหาคม พ.ศ.2567) พบว่า คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารส่วนใหญ่มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน (ตารางที่ 5.2.5-2 และรูปที่ 5.2.5-3)

#### 5) สรุปผลการศึกษา

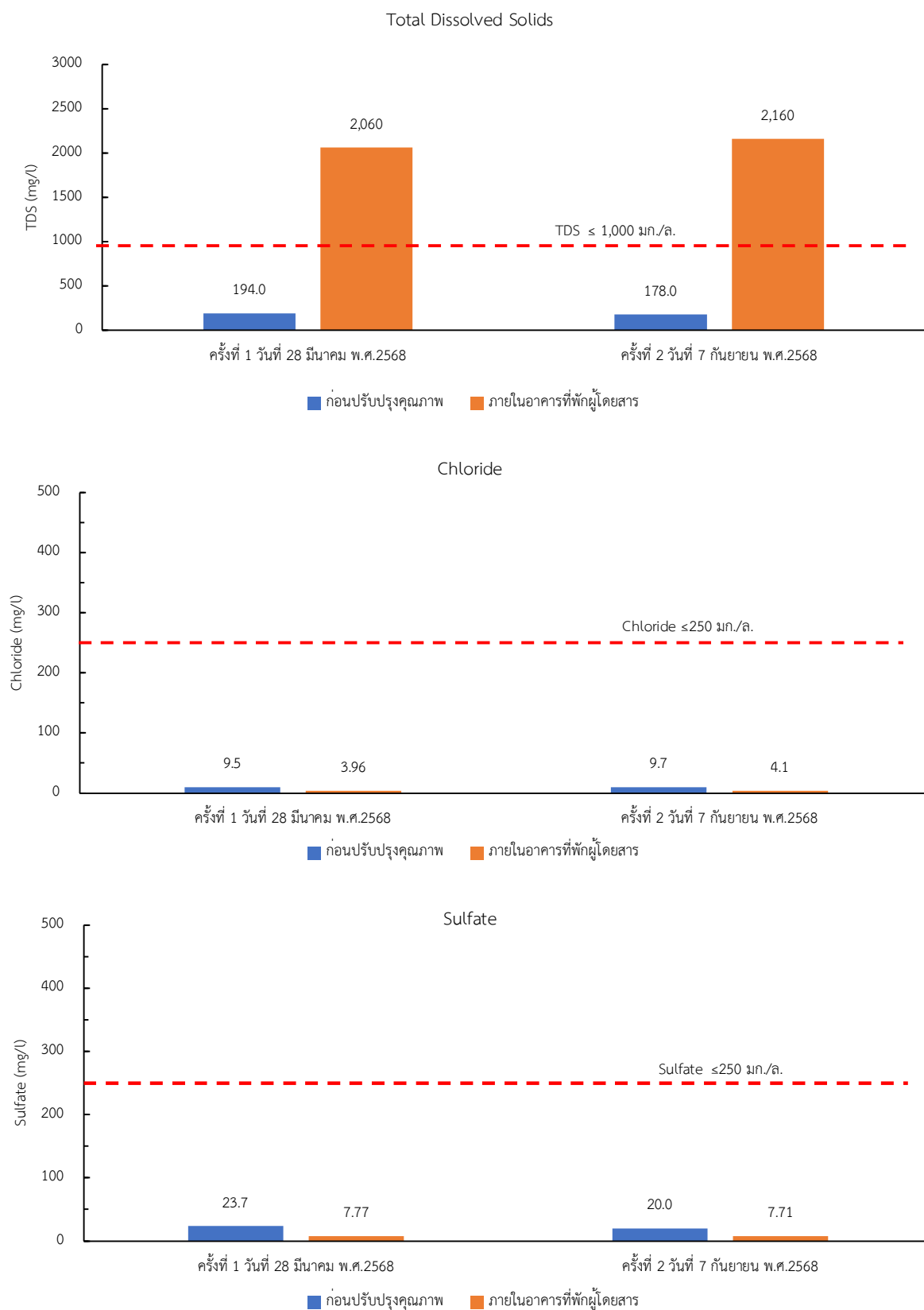
จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ภายในท่าอากาศยานแพร่ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017 ส่วนคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนกันยายน พ.ศ. 2568 มีค่าปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017 รวมทั้งตรวจพบ Total Coliform Bacteria และ Escherichia coli ซึ่งท่าอากาศยานแพร่ควรดำเนินการแก้ไขดังนี้

- (1) ตรวจสอบการทำงานของระบบจ่ายน้ำและระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ
- (2) ทำความสะอาดถังสำรองน้ำใช้
- (3) เพิ่มการเติมคลอรีนเพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนนำน้ำมาใช้ในการอุปโภคบริโภค

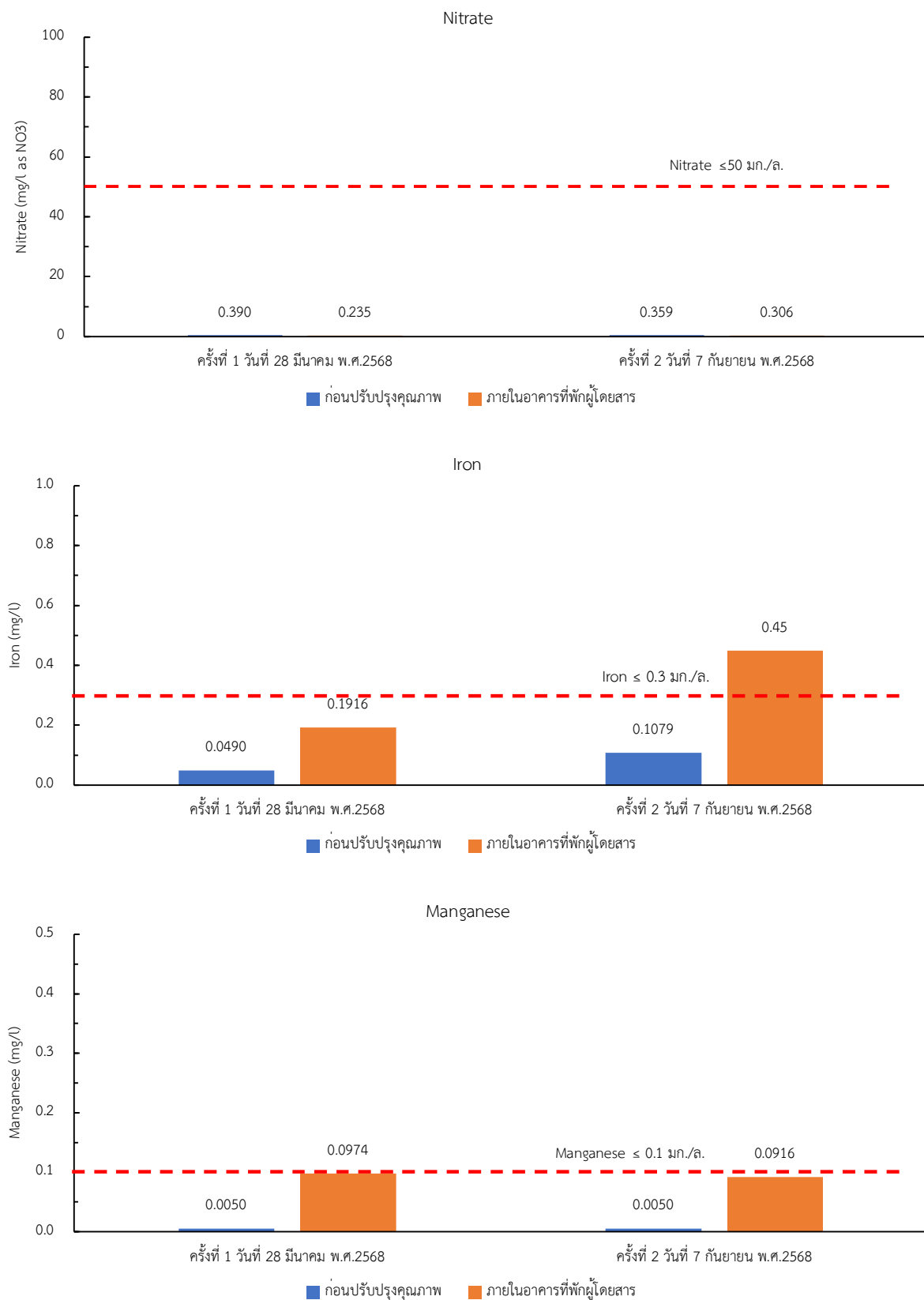




รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่



รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)



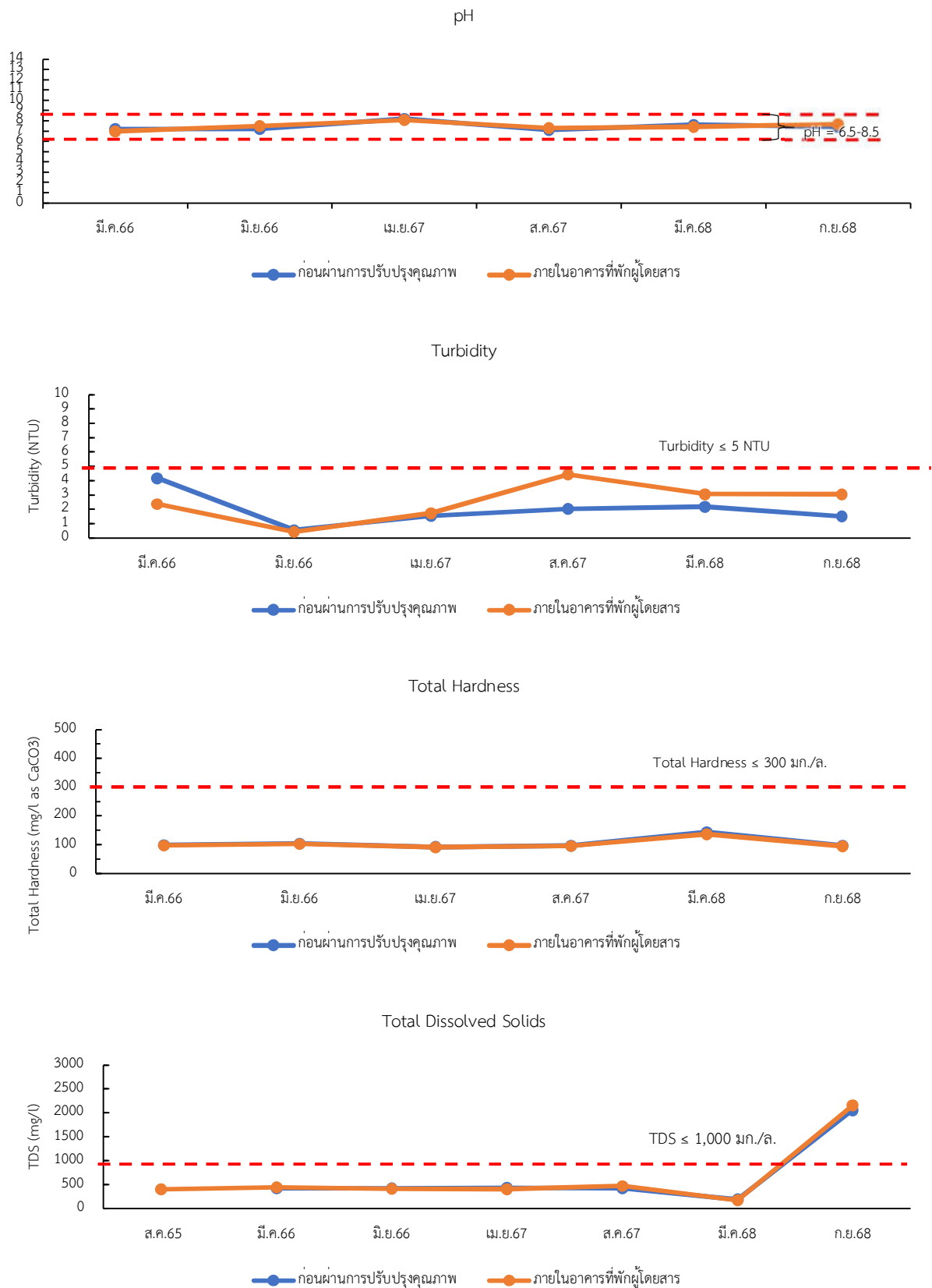
รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)

ตารางที่ 5.2.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่									
ดัชนีคุณภาพน้ำใช้	หน่วย	มาตรฐาน*	ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร						
			ส.ค.65 <sup>1</sup>	ม.ค.66 <sup>1</sup>	ม.ย.66 <sup>1</sup>	เม.ย.67 <sup>1</sup>	ส.ค.67 <sup>1</sup>	ม.ค.68	ก.ย.68
อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	-	28.8	27.7	28.7	24.6	30.6	30.4	31.4
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	6.5-8.5	7.76	7.0	7.5	8.1	7.30	7.43	7.68
ความขุ่น	เอ็นทียู	≤ 5	3.16	2.38	0.44	1.74	4.44	3.07	3.06
ความกระด้างทั้งหมด	มก./ล.	≤ 300	98.3	97.6	103	91.5	95.4	137	94.8
ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	≤ 1,000	45	444	414	406	474	178	2160
คลอไรด์	มก./ล.	≤ 250	20.5	4.23	420	5.51	500	9.72	4.10
ซัลเฟต	มก./ล.	≤ 250	6.67	8.77	820	8.92	13.4	20.0	7.71
ไนเตรต	มก./ล.	≤ 50	0.050	0.069	0.275	0.087	0.244	0.359	0.306
เหล็ก	มก./ล.	≤ 0.3	**	**	**	**	**	0.1079	0.4500
แอมโมเนีย	มก./ล.	≤ 0.1	**	**	**	**	**	<0.0050	0.0916
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	ตรวจพบ	ตรวจพบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ
ฟิโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	ตรวจไม่พบ		ตรวจพบ	ตรวจพบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ

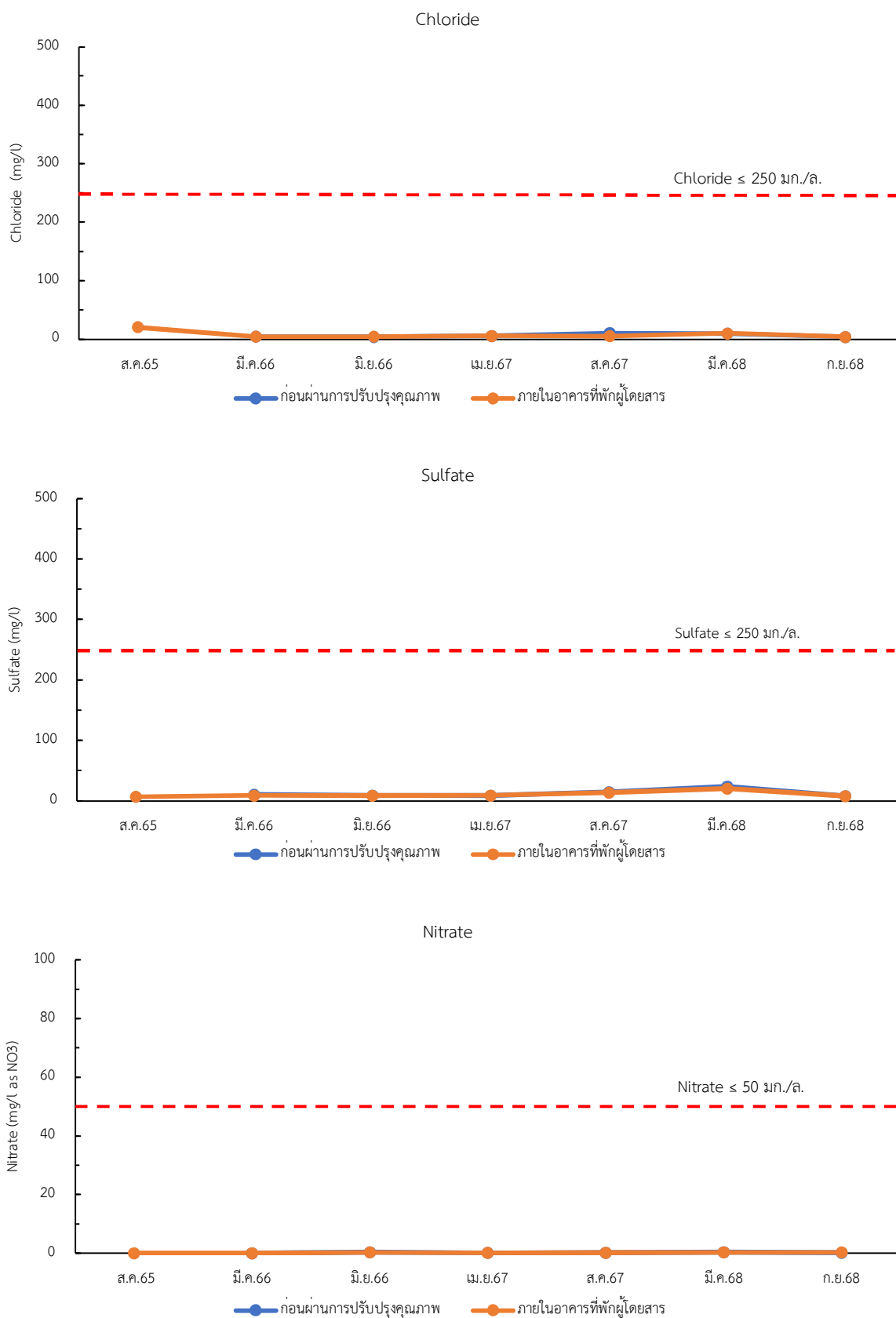
ที่มา : 1.รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ท่าอากาศยานแพร่ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน และแม่ละเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : \*มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของกรมการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

\*\* ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์



รูปที่ 5.2.5-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่



รูปที่ 5.2.5-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)



## 5.2.6 ทรัพยากรสัตว์ป่า

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสถานภาพของทรัพยากรสัตว์ป่า ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน โดยเฉพาะกลุ่มนก ซึ่งอาจมีผลต่อความปลอดภัยในการบินของอากาศยาน โดยเน้นการตรวจสอบชนิดของสัตว์ป่า/จำนวน/ความชุกชุม แหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ป่า การแพร่กระจายของสัตว์ป่า

### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่อาศัยหรือเข้ามาใช้ประโยชน์บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ท่าอากาศยาน รวมทั้งประเมินค่าความชุกชุมสัมพัทธ์ และตรวจสอบสถานภาพของสัตว์ป่าที่รวบรวมข้อมูลได้

1.2) เพื่อศึกษาลักษณะนิเวศของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบัน ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.3) เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ

1.4) เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบของโครงการต่อแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร และการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.5) เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่ามาใช้ในการปรับปรุงมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะมีต่อสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### 2) 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) 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) สืบสวนโดยอ้อม (indirect inquiry) :** เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าระหว่างการสำรวจภาคสนามด้วยการสอบถามราษฎรผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่าและเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิดขุกขุมน้อย หรือขุกซ่อนตัว หรือออกหากินเวลากลางคืน หรือเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา เป็นบางช่วงเวลาของปี ซึ่งทำให้การสำรวจโดยตรงที่มีช่วงเวลาสั้นไม่พบเห็นสัตว์ป่าชนิดดังกล่าว ความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าจากวิธีการนี้ใช้เป็นข้อมูลเสริมชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการค้นหาโดยตรง และเพื่อประเมินสภาพปัญหาของสัตว์ป่า ในสภาพปัจจุบัน โดยเฉพาะข้อมูลการล่าสัตว์และชนิดสัตว์ป่าที่นำมาบริโภคหรือใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันของราษฎรท้องถิ่น ในด้านอนุรักษ์สัตว์ป่า และในด้านความขัดแย้งระหว่างราษฎรท้องถิ่นกับสัตว์ป่า

**2.4) การศึกษาสภาพนิเวศของพื้นที่ :** ดำเนินการขณะสำรวจสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาทุกแห่งของโครงการ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในด้านเป็นแหล่งอาศัยของสัตว์ป่า และเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่าและลักษณะการเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของสัตว์ป่า โดยจำแนกสัตว์ป่าเป็น

2.4.1) ประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง

2.4.2) ประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ

2.4.3) ประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่องรวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

2.4.4) ประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก

โดยสำรวจแหล่งอาศัย แหล่งอาหารรวมทั้งพรรณพืชอาหารสัตว์และแร่ธาตุ (โป่ง) แหล่งน้ำทั้งอย่างชั่วคราวและถาวร ที่หลบภัย เส้นทางเดินเพื่อโยกย้ายพื้นที่หากินตามฤดูกาลของสัตว์ป่า และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของสัตว์ป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ โดยให้ความสำคัญกับสัตว์ป่าชนิดมีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าสงวนและชนิดมีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม

**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 รวมทั้งข้อมูลระดับความขุกขุมสัมพันธ์และข้อมูลสถานภาพของสัตว์ป่าแต่ละชนิด

**2.7) ความขุกขุมสัมพันธ์ของสัตว์ป่า :** ระบุเป็น 3 ระดับ โดยเปรียบเทียบจากความถี่ของการพบสัตว์ป่ากับจำนวนเส้นทาง/จำนวนครั้งใช้สำรวจสัตว์ป่า และคำนวณเป็นค่าร้อยละของความขุกขุมสัมพันธ์ตามแนวทางของ Pettingill (1970)

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

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

2.7.1) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมาก หรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้ง ซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้าง หรือกินอาหารได้หลากหลายประเภท จึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมาก หรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดี จึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 67-100

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้ง แต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดี หรือปรับตัวอาศัยในที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้าง หรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 34-66

2.7.3) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย หรือเป็นชนิดที่ไม่พบจากการสำรวจ แต่เป็นข้อมูลจากการสอบถาม และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 1-33

**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) สถานที่ติดตามตรวจสอบ :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบทรัพยากรสัตว์ป่า บริเวณท่าอากาศยานแพร่ และบริเวณใกล้เคียง

**2.10) ดัชนีการติดตามตรวจสอบ :** ดำเนินการศึกษาชนิดและความชุกชุมของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

**2.11) ระยะเวลาการติดตามตรวจสอบ :** จะดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20-21 เมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 4-5 ตุลาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูฝน

**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 ให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.12.5) ปรับเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบสภาพทรัพยากรสัตว์ป่าที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

2.12.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า

### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจจำนวนชนิดของสัตว์ป่าจากการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ อำเภอเมือง จังหวัดแพร่ (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2546) พบว่า พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานแพร่ เป็นที่ตั้งบ้านเรือนและพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งมีความเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์ป่าน้อยมาก โดยพบสัตว์ในกลุ่มนกมากที่สุด โดยนกที่พบในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่โดยรอบ เช่น นกกระจอกบ้าน นกกระจอกตาล นกกระต๊อขี้หมู และนกกระต๊อตะโพกขาว เป็นต้น

การคาดการณ์ผลกระทบต่อสัตว์ป่า พบว่า การก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์ป่าในระดับต่ำ เนื่องจากมีสัตว์ป่าอาศัยอยู่บริเวณสนามบินและพื้นที่โดยรอบน้อยมาก

### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ในเดือนมิถุนายน และตุลาคม พ.ศ.2565 พบว่า

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ในเดือน มิถุนายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่า มีจำนวนทั้งสิ้น 58 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 10 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 9 ชนิด และนก จำนวน 34 ชนิด และพบมีสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และเหยี่ยวขาว รวมทั้งนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกเขาไฟ นกแอ่นตาล และนกนางแอ่นบ้าน

ส่วนผลสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่า มีจำนวนทั้งสิ้น 52 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และนก จำนวน 36 ชนิด โดยพบสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือ เป็ดแดงและนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 1 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด

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

ผลการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ช่วงเดือนเมษายน พ.ศ. 2566 จากการสำรวจพบสัตว์ป่า มีจำนวนทั้งสิ้น 39 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 2 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 26 ชนิด และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด นกกระสาแดง และนกนางแอ่นบ้าน นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย

ส่วนการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ช่วงเดือนกันยายน พ.ศ.2566 จากการสำรวจพบสัตว์ป่า มีจำนวนทั้งสิ้น 35 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 2 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 5 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 23 ชนิด และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ในเดือนเมษายนและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า

ผลการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ช่วงเดือนเมษายน พ.ศ. 2567 จากการสำรวจพบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 43 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 5 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 4 ชนิด และนก จำนวน 30 ชนิด และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตราย

ต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย และนกกระแตแต้แว๊ด

ส่วนการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ช่วงเดือนกันยายน พ.ศ.2566 จากการสำรวจพบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 54 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด และนก จำนวน 36 ชนิด และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และนกแอ่นทุ่งใหญ่

### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ที่ได้ทำการสำรวจ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-21 เมษายน พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูแล้ง และครั้งที่ 2 ซึ่งดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 4-5 ตุลาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

#### 3.3.1) สภาพพื้นที่ทั่วไป

ท่าอากาศยานแพร่ มีพื้นที่ประมาณ 516 ไร่ ตั้งอยู่บริเวณตำบลนาจักร อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ อยู่ห่างจากอำเภอเมือง จังหวัดแพร่ ประมาณ 2 กิโลเมตร สำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานแพร่ พบว่า

**ด้านทิศเหนือ** จรดชุมชนหมู่บ้านสบะบุ ห่างประมาณ 100 เมตร

**ด้านทิศใต้** จรดทางหลวงหมายเลข 1022 (แพร่-พระธาตุช่อแฮ) ประมาณ 150 เมตร

**ด้านทิศตะวันออก** จรดพื้นที่เกษตรกรรม โดยมีทางหลวงหมายเลข 101 (เด่นชัย-ร้องกวาง) ขนานกับทางวิ่ง ห่างจากถนนประมาณ 0.5 กิโลเมตร

**ด้านทิศตะวันตก** จรดโครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาแม่ยม กรมชลประทาน โรงเรียนอนุบาลแพร่ และอยู่ห่างจากเขตเทศบาลเมืองแพร่ประมาณ 1.5 กิโลเมตร

#### 3.3.2) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยาน

บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการของท่าอากาศยานแพร่โดยส่วนใหญ่ ได้รับการพัฒนาแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม ยังมีบางพื้นที่ที่ถูกปล่อยให้เป็นพื้นที่รกร้าง ทำให้ไม้ยืนต้น ไม้พุ่มขึ้นอยู่ในระดับหนึ่ง

สำหรับในบริเวณเขตพื้นที่การบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งเป็นพื้นที่ปลูกหญ้า และเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง จึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานแพร่ ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่บริเวณรอบสนามบินรัศมี 5 ก.ม. พบพืชพรรณ ทั้งพรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ บริเวณโดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน เช่น ยูคาลิปตัส สัก นนทรี คุณ ประดู่กิ่งอ่อน ลั่นทมขาว และพญาสัตบรรณ เป็นต้น บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชในวงศ์หญ้า Poaceae (Gramineae) เช่น หญ้าคา หญ้าปากควาย และหญ้ารังนก เป็นต้น



## 3.3.3) ความหลากหลายของนกและสัตว์

ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่มีจำนวนทั้งสิ้น 50 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) จำนวน 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptiles) จำนวน 6 ชนิด นก (Aves) จำนวน 35 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) จำนวน 3 ชนิด ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่มีจำนวนทั้งสิ้น 55 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptiles) 7 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) 7 ชนิด และนก (Aves) 37 ชนิด รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.6-1 ถึง ตารางที่ 5.2.6-4 และภาพที่ 5.2.6-1

ตารางที่ 5.2.6-1								
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานแพร่								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	20-21 เม.ย. 68				4-5 ต.ค. 68			
	ระดับ	สถานภาพ			ระดับ	สถานภาพ		
	ความชุกชุม	1	2	3	ความชุกชุม	1	2	3
Order Anura								
Family Bufonidae								
คางคกบ้าน ( <i>Duttaphrynus melanostictus</i> )	++	-	-	-	+	-	-	-
Family Microhylidae								
อึ่งอ่างบ้าน ( <i>Kaloula pulchra</i> )	-	-	-	-	+	-	-	-
อึ่งขำดำ ( <i>Microhyla heymonsi</i> )	+	-	-	-	+	-	-	-
อึ่งน้ำเต้า ( <i>Microhyla mukhlesuri</i> )	++	-	-	-	+	-	-	-
Family Dicroglossidae								
กบหนอง ( <i>Fejervarya limnocharis</i> )	+	-	-	-	+	-	-	-
เขียดน่านท้องที่ราบ ( <i>Occidozyga martensii</i> )	+	-	-	-	++	-	-	-
Family Rhacophoridae								
ปาดเหนือ ( <i>Polypedates megacephalus</i> )	+	-	-	-	++	-	-	-
6 / 7	0, 2, 4	0	0	0	0, 2, 5	0	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

- = ไม่พบในการศึกษาครั้งนี้

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง

- = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

ตารางที่ 5.2.6-2								
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานแพร่								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	20-21 เม.ย. 68				4-5 ต.ค. 68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Squamata								
Family Agamidae								
กิ้งก่าหัวแดง ( <i>Calotes versicolor</i> )	+	-	-	-	+	-	-	-
Family Gekkonidae								
จิ้งจกดินลายจุด ( <i>Dixonius siamensis</i> )	+	-	-	-	+	-	-	-
จิ้งจกบ้านทางหนาม ( <i>Hemidactylus frenatus</i> )	+	-	-	-	+++	-	-	-
จิ้งจกบ้านทางแบน ( <i>Hemidactylus platyurus</i> )	+++	-	-	-	+++	-	-	-
ตุ๊กแกบ้าน ( <i>Gekko gecko</i> )	+	-	-	-	++	-	-	-
Family Scincidae								
จิ้งเหลนบ้าน ( <i>Eutropis multifasciata</i> )	+	-	-	-	+	-	-	-
Family Colubridae								
งูเขียวพระอินทร์ ( <i>Chrysopelea ornata</i> )					+	-	-	-
6 / 7	1, 0, 5	0	0	0	2, 1, 4	0	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

- = ไม่พบในการศึกษาครั้งนี้

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

ตารางที่ 5.2.6-3								
รายชื่อนกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานแพร่								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	20-21 เม.ย. 68				4-5 ต.ค. 68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Anseriformes								
Family Anatidae								
เป็ดแดง ( <i>Dendrocygna javanica</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Order Caprimulgiformes								
Family Hemiprocridae								
นกแอ่นตาล ( <i>Cypsiurus balasensis</i> )	++	ค	-	-	+	ค	-	-
นกแอ่นกินรัง ( <i>Aerodramus germani</i> )	++	ค	-	-	-	-	-	-
Order Cuculiformes								
Family Cuculidae								
นกกระปูดใหญ่ ( <i>Centropus sinensis</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกบั้งรอกใหญ่ ( <i>Phaenicophaeus tristis</i> )	+	ค	-	-	-	-	-	-

ตารางที่ 5.2.6-3								
รายชื่อนกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	20-21 เม.ย. 68				4-5 ต.ค. 68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
<b>Order Columbiformes</b>								
<b>Family Columbidae</b>								
นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	+	-	-	-	+	-	-	-
นกเขาไฟ ( <i>Streptopelia tranquebarica</i> )	++	ค	-	-	+	ค	-	-
นกเขาใหญ่ ( <i>Spilopelia chinensis</i> )	++	-	-	-	++	-	-	-
นกเขาขาว ( <i>Geopelia striata</i> )	++	-	-	-	+	-	-	-
<b>Order Gruiformes</b>								
<b>Family Charadriidae</b>								
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	++	ค	-	-	++	ค	-	-
<b>Family Glareolidae</b>								
นกแอ่นทุ่งใหญ่ ( <i>Glareola maldivarum</i> )	-	-	-	-	++	ค	-	-
<b>Order Ciconiiformes</b>								
<b>Family Ciconiidae</b>								
นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )	-	-	-	-	+	ค	-	-
<b>Order Pelecaniformes</b>								
<b>Family Ardeidae</b>								
นกยางกรอกพันธุ์จีน ( <i>Ardeola bacchus</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกยางควาย ( <i>Bubulcus coromandus</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกกระสาแดง ( <i>Ardea purpurea</i> )	+	ค	VU	-	-	-	-	-
นกยางโตน้อย ( <i>Ardea intermedia</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
<b>Order Coraciiformes</b>								
<b>Family Meropidae</b>								
นกจาบคาเล็ก ( <i>Merops orientalis</i> )	-	-	-	-	+	ค	-	-
<b>Order Piciformes</b>								
<b>Family Megalaimidae</b>								
นกตีทอง ( <i>Psilopogon haemacephalus</i> )	+	ค	-	-				
<b>Order Passeriformes</b>								
<b>Family Artamidae</b>								
นกแอ่นพง ( <i>Artamus fuscus</i> )	++	ค	-	-	+	ค	-	-
<b>Family Dicruridae</b>								
นกแซงแซวหางปลา ( <i>Dicrurus macrocercus</i> )	+	ค	-	-	-	-	-	-
<b>Family Laniidae</b>								
นกอีเสือสีน้ำตาล ( <i>Lanius cristatus</i> )	-	-	-	-	+	ค	-	-
นกอีเสือหลังแดง ( <i>Lanius collurioides</i> )	-	-	-	-	+	ค	-	-
<b>Family Rhipiduridae</b>								
นกอีแพรดแถบออกดำ ( <i>Rhipidura javanica</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
<b>Family Alaudidae</b>								
นกจาบผ่นปีกแดง ( <i>Mirafra erythrocephala</i> )	-	-	-	-	+	ค	-	-

ตารางที่ 5.2.6-3								
รายชื่อนกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	20-21 เม.ย. 68				4-5 ต.ค. 68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
<b>Family Pycnonotidae</b>								
นกปรอดสวน ( <i>Pycnonotus conradi</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกปรอดหัวโขน ( <i>Pycnonotus jocosus</i> )	+	ค	NT	-	+	ค	NT	-
นกปรอดหัวสีเข้ม ( <i>Pycnonotus aurigaster</i> )	++	ค	-	-	++	ค	-	-
<b>Family Hirundinidae</b>								
นกนางแอ่นบ้าน ( <i>Hirundo rustica</i> )	++	ค	-	-	+	ค	-	-
<b>Family Cisticolidae</b>								
นกยอดข้าวหางแพนลาย ( <i>Cisticola juncidis</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกกระจุยหัวสีเรียบ ( <i>Prinia inomata</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกกระจุยธรรมดา ( <i>Orthotomus sutorius</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
<b>Family Sturnidae</b>								
นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridotheres grandis</i> )	++	ค	-	-	+	ค	-	-
นกเอี้ยงสาริกา ( <i>Acridotheres tristis</i> )	++	ค	-	-	++	ค	-	-
<b>Family Muscicapidae</b>								
นกกาจเขนบ้าน ( <i>Copsychus saularis</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกยอดหญ้าหัวดำ ( <i>Saxicola stejnegeri</i> )	-	-	-	-	++	ค	-	-
นกยอดหญ้าสีดำ ( <i>Saxicola caprata</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
<b>Family Dicaeidae</b>								
นกสีชมพูสวน ( <i>Dicaeum cruentatum</i> )	+	ค	-	-	-	-	-	-
<b>Family Nectariniidae</b>								
นกกิ้งก่าเหลือง ( <i>Cinnyris jugularis</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
<b>Family Passeridae</b>								
นกกระจอกใหญ่ ( <i>Passer domesticus</i> )	++	ค	-	-	++	ค	-	-
นกกระจอกบ้าน ( <i>Passer montanus</i> )	++	-	-	-	++	-	-	-
<b>Family Estrildidae</b>								
นกกระดี่ขี้หมู ( <i>Lonchura punctulata</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
<b>Family Motacillidae</b>								
นกอุ้มบาตร ( <i>Motacilla alba</i> )	-	-	-	-	+	ค	-	-
นกเด้าดินทุ่งเล็ก ( <i>Anthus rufulus</i> )	+	ค	-	-	+	ค	-	-
<b>35 / 37</b>	<b>0, 13, 22</b>	<b>31</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0, 8, 29</b>	<b>33</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

- = ไม่พบในการศึกษาครั้งนี้

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

ตารางที่ 5.2.6-1								
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานแพร่								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	20-21 เม.ย. 68				4-5 ต.ค. 68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Scandentia								
Family Tupaiidae								
กระแตเหิน (Tupaia belangeri)	+	-	-	-	+	-	-	-
Order Rodentia								
Family Muridae								
หนูท้องขาว (Rattus tanezumii)	+	-	-	-	++	-	-	-
หนูหริ่งบ้าน (Mus musculus)	-	-	-	-	+	-	-	-
Family Sciuridae								
กระรอกหลากสี (Callosciurus finlaysonii)	+	-	-	-	+	-	-	-
3 / 4	0, 0, 3	0	0	0	0, 1, 3	0	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

- = ไม่พบในการศึกษาครั้งนี้

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

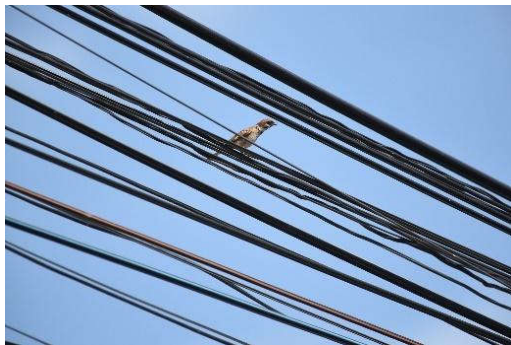
- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์



กระรอกหลากสี



กิ้งก่าริ้ว



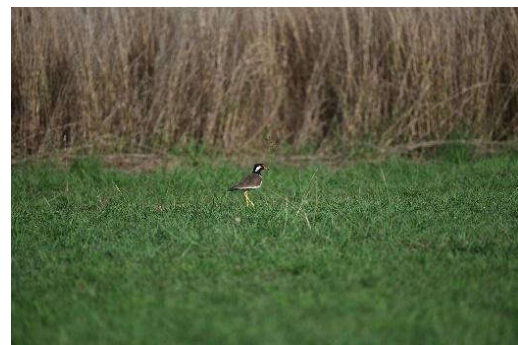
นกกระจอกบ้าน



นกกระจอกใหญ่



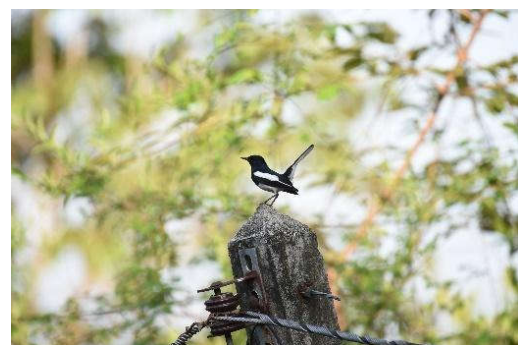
นกกระติ๊ดขี้หมู



นกกระแตแต้แว๊ด



นกกระปูดใหญ่



นกกาขี้นบ้าน

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-21 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่

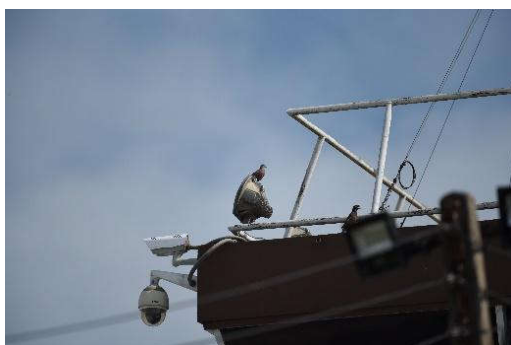




นกกินปลือกเหลือง



นกเขาขาว



นกเขาไฟ



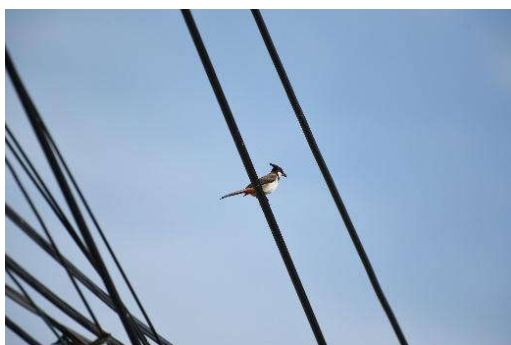
นกเขาใหญ่



นกแซงแซวหางปลา



นกบั้งรอกใหญ่



นกปรอดหัวโขน



นกปรอดหัวสีเข้ม

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-21 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)



นกพิราบป่า



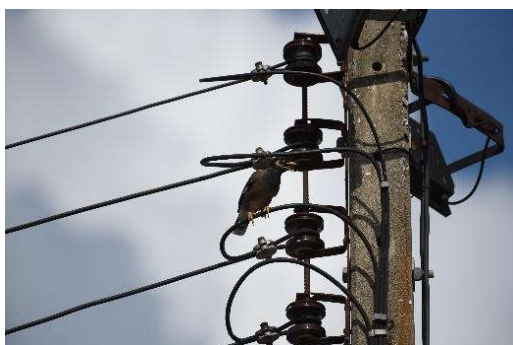
นกยอดข้าวหางแพนลาย



นกยอดหญ้าสีดำ



นกยางกรอกพันธุ์จีน



นกเอี้ยงสาริกา



นกเอี้ยงหงอน



นกแอ่นกินรัง



นกแอ่นพง

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-21 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)

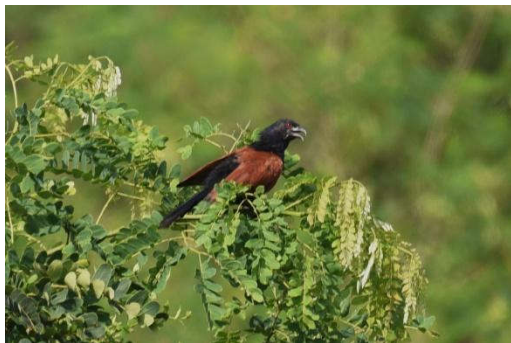




นกกระตีดขี่หมู



นกกระแตแต้แว๊ด



นกกระปูดใหญ่



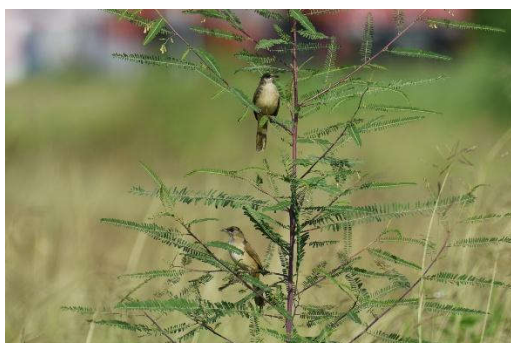
นกเขาขาว



นกเขาไฟ



นกเขาใหญ่



นกปรอดสวน



นกปากห่าง

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 4-5 ตุลาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)



นกพิราบป่า



นกยอดหญ้าหัวดำ



นกยางควาย



นกอีเสือหลังแดง



นกเอี้ยงสาริกา



นกแอ่นทุ่งใหญ่



นกแอ่นพง



เป็ดแดง

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 4-5 ตุลาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)

### 3.3.4) ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

**ครั้งที่ 1 :** ประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 มีจำนวน 50 ชนิด มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์โดยสังเขปดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-5)

**ระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก :** พบจำนวน 1 ชนิด คือ จิ้งจกบ้านทางแบน

**ระดับชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง :** พบจำนวน 15 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 2 ชนิด คือ คางคกบ้าน และอึ่งน้ำเต้า

นก จำนวน 13 ชนิด คือ นกแอ่นกินรัง นกแอ่นตาล นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นพง นกปรอดหัวสีเข้ม่า นกนางแอ่นบ้าน นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระจอกใหญ่ และ นกกระจอกบ้าน

**ระดับชุกชุมสัมพัทธ์น้อย :** พบจำนวน 34 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 4 ชนิด คือ อึ่งข้างดำ กบหนอง เขียดน้ำนองที่ราบ และ ปาดเหนือ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 5 ชนิด คือ กิ้งก่าหัวแดง จิ้งจกดินลายจุด จิ้งจกบ้านทางหนาม ตึกแก่บ้าน และจิ้งเหลนบ้าน

นก จำนวน 22 ชนิด คือ เป็ดแดง นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกฟิราบบ่า นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกกระสาแดง นกยางโตน้อย นกตีทอง นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบอกดำ นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกยอตัวขาวหางแพนลาย นกกระजิบหน้าสีเรียบ นกกระจิบธรรมดา นกนางเขนบ้าน นกยอตัวหน้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกกระต๊อสีชมพู และนกเด้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด กระแตเหนือ หนูท้องขาว และกระรอกหลากสี

**ครั้งที่ 2 :** ประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 มีจำนวน 55 ชนิด มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์โดยสังเขปดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-5)

**ระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก :** พบจำนวน 2 ชนิด คือ จิ้งจกบ้านทางหนาม และจิ้งจกบ้านทางแบน

**ระดับชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง :** พบจำนวน 12 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 2 ชนิด คือ เขียดน้ำนองที่ราบ และปาดเหนือ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 1 ชนิด คือ ตึกแก่บ้าน

นก จำนวน 8 ชนิด คือ นกเขาใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกปรอดหัวสีเข้ม่า นกเอี้ยงสาริกา นกยอตัวขาวหัวดำ นกกระจอกใหญ่ และนกกระจอกบ้าน

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด คือ หนูท้องขาว

**ระดับชุกชุมสัมพัทธ์น้อย :** พบจำนวน 41 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด คือ คางคกบ้าน อึ่งอ่างบ้าน อึ่งข้างดำ อึ่งน้ำเต้า และกบหนอง

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 4 ชนิด คือ กิ้งก่าหัวแดง จิ้งจกดินลายจุด จิ้งเหลนบ้าน และงู

เขี้ยวพระอินทร์

นก จำนวน 29 ชนิด คือ เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาขาว นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางโทนน้อย นกจาบคาเล็ก นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหลังแดง นกอีแพรดแถบออกดำ นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกนางแอ่นบ้าน นกยอดข้าวทางแพนลาย นกกระजิบหญ้าสีเขียว นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกยางเขนบ้าน นกยอดหญ้าสีดำ นกกินปลือกเหลือง นกกระต๊อขี้หมู นกอุ้มบาตร และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด กระแตเหนือ หูหรีงบ้าน และกระรอกหลากสี

ตารางที่ 5.2.6-5								
จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่ จำแนกตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า								
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2568				ตุลาคม พ.ศ.2568			
	จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม			จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม		
		ชุกชุม มาก	ชุกชุม ปาน กลาง	ชุกชุม น้อย		ชุกชุม มาก	ชุกชุม ปาน กลาง	ชุกชุม น้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	6	-	2	4	7	-	2	5
สัตว์เลื้อยคลาน	6	1	-	5	7	2	1	4
นก	35	-	13	22	37	-	8	29
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	3	-	-	3	4	-	1	3
รวม	50	1	15	34	55	2	12	41

### 3.3.5) สถานภาพของสัตว์ป่า

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

(1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย : จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าจำนวน 50 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 31 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังตารางที่ 5.2.6-6

นก จำนวน 31 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกแอ่นกินรัง นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกเขาไฟ นกกระแตแต้แว๊ด นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย นกตีทอง นกแอ่นพง นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเขม่า นกนางแอ่นบ้าน นกยอดข้าวทางแพนลาย นกกระจิบหญ้าสีเขียว นกกระจิบธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกยางเขนบ้าน นกยอดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระต๊อขี้หมู นกเค้าดินทุ่งเล็ก



สำหรับผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าจำนวน 55 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 33 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังตารางที่ 5.2.6-6

นก จำนวน 33 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกเขาไฟ นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางโทนน้อย นกจาบคาเล็ก นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหลังแดง นกอีแพรดแถบออกดำ นกจาบผ่นปีกแดง นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเข้ม นกนางแอ่นบ้าน นกยอดข้าวทางแพนลาย นกกระจับภูเขาสีเขียว นกกระจับธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกาบบัว นกยอดหญ้าหัวดำ นกยอดหญ้าสีดำ นกกินปลือกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกบ้าน นกกระต๊อขี้หมู นกอุ้มบาตร และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

ตารางที่ 5.2.6-6								
จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่								
จำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562								
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2568				ตุลาคม พ.ศ.2568			
	จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำนวนชนิด			จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำนวนชนิด		
		สัตว์ป่า สงวน	สัตว์ป่า คุ้มครอง	ไม่ได้รับ การ คุ้มครอง		สัตว์ป่า สงวน	สัตว์ป่า คุ้มครอง	ไม่ได้รับ การ คุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	6	-	-	6	7	-	-	7
สัตว์เลื้อยคลาน	6	-	-	6	7	-	-	7
นก	35	-	31	4	37	-	33	4
สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม	3	-	-	3	4	-	-	4
รวม	50	0	31	19	55	0	33	22

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการตรวจสอบสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และ IUCN (2025-1) พบว่า สัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 จำนวน 50 ชนิด ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-1) แต่พบสัตว์ป่าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT) จำนวน 1 ชนิด คือ นกปรอดหัวโขน และพบสัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) จำนวน 1 ชนิด คือ นกกระสาแดง

สำหรับสัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 55 ชนิด ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-1) แต่พบสัตว์ป่าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT) จำนวน 1 ชนิด คือ นกปรอดหัวโขน ดังตารางที่ 5.2.6-7

ตารางที่ 5.2.6-7																		
จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่ จำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์																		
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2568									ตุลาคม พ.ศ.2568								
	จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์ สผ. <sup>1</sup>				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN <sup>2</sup>				จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์ สผ. <sup>1</sup>				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN <sup>2</sup>			
		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT
สัตว์สะเทินน้ำ สะเทินบก	6	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์เลื้อยคลาน	6	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
นก	35	-	-	1	1	-	-	-	-	37	-	-	-	1	-	-	-	-
สัตว์เลี้ยงลูก ด้วยนม	3	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	50	-	-	1	1	-	-	-	-	55	-	-	-	1	-	-	-	-

หมายเหตุ : <sup>1</sup> = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง  
- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

<sup>2</sup> = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง  
- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

### 3.3.6) ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานแพร่

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

**นกที่กินพืช :** นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบจำนวน 6 ชนิด คือ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกสีชมพูสวน และนกกินปลีอกเหลือง ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 5 ชนิด คือ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว และนกกินปลีอกเหลือง

**นกที่กินสัตว์ :** มีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำ และอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืช ที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบจำนวน 18 ชนิด คือ นกแอ่นกินรัง นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย นกแอ่นพง นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกนางแอ่นบ้าน นกยอช้าวหางแพนลาย นกกระजิบหญาสีเรียบ นกกระจิบธรรมดา นกนางเขนบ้าน นกยอหญาสีดำ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 23 ชนิด คือ นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางโทนน้อย นกจาบคาเล็ก นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหลังแดง นกอีแพรดแถบออกดำ นกจาบผ่นปีกแดง นกนางแอ่นบ้าน นกยอช้าวหางแพนลาย นกกระจิบหญาสีเรียบ นกกระจิบธรรมดา นกนางเขนบ้าน นกยอหญาหัวดำ นกยอหญาสีดำ นกอุ้มบาตร และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

**นกที่กินพืช และสัตว์ :** ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบจำนวน 11 ชนิด คือ เป็ดแดง นกบั้งรอกใหญ่ นกตีทอง นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเขม่า นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกบ้าน และนกกระตีดขี่หมู ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 9 ชนิด คือ

เป็ดแดง นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเข้ม นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกบ้าน และนกกระติ๊ดขี้หมู

ตารางที่ 5.2.6-8 ความสัมพันธ์ของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่กับแหล่งอาหาร			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
เป็ดแดง ( <i>Dendrocygna javanica</i> )			✓
นกแอ่นกินรัง ( <i>Aerodramus germani</i> )		✓	
นกแอ่นตาล ( <i>Cypsiurus balasensis</i> )		✓	
นกกระปูดใหญ่ ( <i>Centropus sinensis</i> )		✓	
นกบั้งรอกใหญ่ ( <i>Phaenicophaeus tristis</i> )			✓
นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	✓		
นกเขาไฟ ( <i>Streptopelia tranquebarica</i> )	✓		
นกเขาใหญ่ ( <i>Spilopelia chinensis</i> )	✓		
นกเขาขาว ( <i>Geopelia striata</i> )	✓		
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )		✓	
นกแอ่นทุ่งใหญ่ ( <i>Glareola maldivarum</i> )		✓	
นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน ( <i>Ardeola bacchus</i> )		✓	
นกยางควาย ( <i>Bubulcus coromandus</i> )		✓	
นกกระสาแดง ( <i>Ardea purpurea</i> )		✓	
นกยางโทนน้อย ( <i>Ardea intermedia</i> )		✓	
นกตีทอง ( <i>Psilopogon haemacephalus</i> )			✓
นกจาบคาเล็ก ( <i>Merops orientalis</i> )		✓	
นกแอ่นพง ( <i>Artamus fuscus</i> )		✓	
นกอีเสือสีน้ำตาล ( <i>Lanius cristatus</i> )		✓	
นกอีเสือหลังแดง ( <i>Lanius collurioides</i> )		✓	
นกแซงแซวหางปลา ( <i>Dicrurus macrocercus</i> )		✓	
นกอีแพรดแถบอกดำ ( <i>Rhipidura javanica</i> )		✓	
นกปรอดสวน ( <i>Pycnonotus conradi</i> )			✓
นกปรอดหัวโขน ( <i>Pycnonotus jocosus</i> )			✓
นกปรอดหัวสีเข้ม ( <i>Pycnonotus aurigaster</i> )			✓
นกนางแอ่นบ้าน ( <i>Hirundo rustica</i> )		✓	
นกยอดข้าวหางแพนลาย ( <i>Cisticola juncidis</i> )		✓	
นกกระजิบหัวสีเรียบ ( <i>Prinia inornata</i> )		✓	
นกกระจิบธรรมดา ( <i>Orthotomus sutorius</i> )		✓	
นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridotheres grandis</i> )			✓
นกเอี้ยงสาริกา ( <i>Acridotheres tristis</i> )			✓
นกทางเขนบ้าน ( <i>Copsychus saularis</i> )		✓	
นกยอดหญ้าหัวดำ ( <i>Saxicola stejnegeri</i> )		✓	
นกยอดหญ้าสีดำ ( <i>Saxicola caprata</i> )		✓	
นกสีชมพูสวน ( <i>Dicaeum cruentatum</i> )	✓		
นกกิ้งก่าเหลือง ( <i>Cinnyris jugularis</i> )	✓		

ตารางที่ 5.2.6-8			
ความสัมพันธ์ของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่กับแหล่งอาหาร (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกกระจอกใหญ่ ( <i>Passer domesticus</i> )			✓
นกกระจอกบ้าน ( <i>Passer montanus</i> )			✓
นกกระติ๊ดขี้หมู ( <i>Lonchura punctulata</i> )			✓
นกอุ้มบาตร ( <i>Motacilla alba</i> )		✓	
นกเค้าดินทุ่งเล็ก ( <i>Anthus rufulus</i> )		✓	

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

### 3.3.7) สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จำนวนนกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 35 ชนิด จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน (ตารางที่ 5.2.6-9) ประกอบด้วย

**นกประจำถิ่น (Resident)** เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวน 31 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกบั้งรอกใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นพง และนกเค้าดินทุ่งเล็ก เป็นต้น ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 29 ชนิด เช่น นกกระปูดใหญ่ นกเขาไฟ นกยางควาย นกแอ่นพง และนกเอี้ยงหงอน เป็นต้น

**นกอพยพในช่วงฤดูหนาว** เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวน 4 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกระสาแดง นกยางโทนน้อย และนกนางแอ่นบ้าน ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 7 ชนิด คือ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางโทนน้อย นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหลังแดง นกนางแอ่นบ้าน นกยอห้วยหัวดำ และนกอุ้มบาตร

**นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ** เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้ในการสำรวจทั้ง 2 ครั้ง

**นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่** นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ ในประเทศไทย บางช่วงบางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้ง หรือหนาว ซึ่งจากการศึกษาในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 ไม่พบนกกลุ่มนี้ ส่วนผลการศึกษาในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ แต่การพบในครั้งนี้ ไม่ใช่ฤดูกาลตามปกติ รวมทั้งไม่มีการสร้างรัง วางไข่ แต่อย่างใด

ตารางที่ 5.2.6-9	
สถานภาพตามฤดูกาลของนก ที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
เป็ดแดง ( <i>Dendrocygna javanica</i> )	R
นกแอ่นกินรัง ( <i>Aerodramus germani</i> )	R
นกแอ่นตาล ( <i>Cypsiurus balasensis</i> )	R
นกกระปูดใหญ่ ( <i>Centropus sinensis</i> )	R
นกบั้งรอกใหญ่ ( <i>Phaenicophaeus tristis</i> )	R
นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	R
นกเขาไฟ ( <i>Streptopelia tranquebarica</i> )	R
นกเขาใหญ่ ( <i>Spilopelia chinensis</i> )	R

ตารางที่ 5.2.6-9 สถานภาพตามฤดูกาลของนก ที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกเขาขาว ( <i>Geopelia striata</i> )	R
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	R
นกแอ่นทุ่งใหญ่ ( <i>Glareola maldivarum</i> )	MB
นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )	R
นกยางกรอกพันธุ์จีน ( <i>Ardeola bacchus</i> )	M
นกยางควาย ( <i>Bubulcus coromandus</i> )	R
นกกระสาแดง ( <i>Ardea purpurea</i> )	M
นกยางโพนน้อย ( <i>Ardea intermedia</i> )	M
นกจาบคาเล็ก ( <i>Merops orientalis</i> )	R
นกตีทอง ( <i>Psilopogon haemacephalus</i> )	R
นกแอ่นพง ( <i>Artamus fuscus</i> )	R
นกแซงแซวหางปลา ( <i>Dicurus macrocercus</i> )	R
นกอีเสือสีน้ำตาล ( <i>Lanius cristatus</i> )	M
นกอีเสือหลังแดง ( <i>Lanius collurio</i> )	M
นกอีแพรดแถบออกดำ ( <i>Rhipidura javanica</i> )	R
นกจาบผ่นปีกแดง ( <i>Mirafra erythrocephala</i> )	R
นกปรอดสวน ( <i>Pycnonotus conradi</i> )	R
นกปรอดหัวโขน ( <i>Pycnonotus jocosus</i> )	R
นกปรอดหัวสีเขม่า ( <i>Pycnonotus aurigaster</i> )	R
นกนางแอ่นบ้าน ( <i>Hirundo rustica</i> )	M
นกยอดข้าวหางแพนลาย ( <i>Cisticola juncidis</i> )	R
นกกระจุบหญ้าสี่ริ้ว ( <i>Prinia inornata</i> )	R
นกกระจุบธรรมดา ( <i>Orthotomus sutorius</i> )	R
นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridotheres grandis</i> )	R
นกเอี้ยงสรริก ( <i>Acridotheres tristis</i> )	R
นกกาเหมา ( <i>Copsychus saularis</i> )	R
นกยอดหญ้าหัวดำ ( <i>Saxicola stejnegeri</i> )	M
นกยอดหญ้าสีดำ ( <i>Saxicola caprata</i> )	R
นกสีชมพูสวน ( <i>Dicaeum cruentatum</i> )	R
นกกิ้งก่าเหลือง ( <i>Cinnyris jugularis</i> )	R
นกกระจอกใหญ่ ( <i>Passer domesticus</i> )	R
นกกระจอกบ้าน ( <i>Passer montanus</i> )	R
นกกระดี่ดำ ( <i>Lonchura punctulata</i> )	R
นกฮัมมิงเบิร์ด ( <i>Motacilla alba</i> )	M
นกเด้าดินทุ่งเล็ก ( <i>Anthus rufulus</i> )	R

R = นกประจำถิ่น

M = นกอพยพ

MB = นกอพยพเข้ามาทำรังวางไข่

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

### 3.3.8) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

**โอกาสในการชนนก (Potential of Strike)** ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่ที่มีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกล่อนข้างน้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 5.2.6-10

ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับต่ำ จำนวน 3 ชนิด คือ นกเขาใหญ่ นกกระสาแดง และนกนางแอ่นบ้าน ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่

ตารางที่ 5.2.6-10			
โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด ที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เมษายน พ.ศ.2568			
นกเขาใหญ่ ( <i>Spilopelia chinensis</i> )	✓	×	×
นกกระสาแดง ( <i>Ardea purpurea</i> )	✓	×	×
นกนางแอ่นบ้าน ( <i>Hirundo rustica</i> )	✓	×	×
3	3	0	0
ตุลาคม พ.ศ.2568			
นกแอ่นทุ่งใหญ่ ( <i>Glaucopelia maldivarum</i> )	✓	×	×
1	1	0	0

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เดือนเมษายน และตุลาคม 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 5.2.6-11

ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานในระดับต่ำ จำนวน 3 ชนิด คือ นกเขาใหญ่ นกกระสาแดง และนกนางแอ่นบ้าน ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่



ตารางที่ 5.2.6-11			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน ที่สำรวจพบในท่าอากาศยานแพร่			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชน		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เมษายน พ.ศ.2568			
นกเขาใหญ่ ( <i>Spilopelia chinensis</i> )	✓	×	×
นกกระสาแดง ( <i>Ardea purpurea</i> )	✓	×	×
นกนางแอ่นบ้าน ( <i>Hirundo rustica</i> )	✓	×	×
3	3	0	0
ตุลาคม พ.ศ.2568			
นกแอ่นทุ่งใหญ่ ( <i>Glareola maldivarum</i> )	✓	×	×
1	1	0	0

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

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนกดังตารางที่ 5.2.6-10 และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชนนก ดังตารางที่ 5.2.6-11 สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานแพร่ ดังตารางที่ 5.2.6-12 และรูปที่ 5.2.6-1 มีรายละเอียดดังนี้

ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินสูง จากการประเมินทั้ง 2 ครั้ง ไม่พบนกในกลุ่มนี้

ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จากการประเมินทั้ง 2 ครั้ง ไม่พบนกในกลุ่มนี้

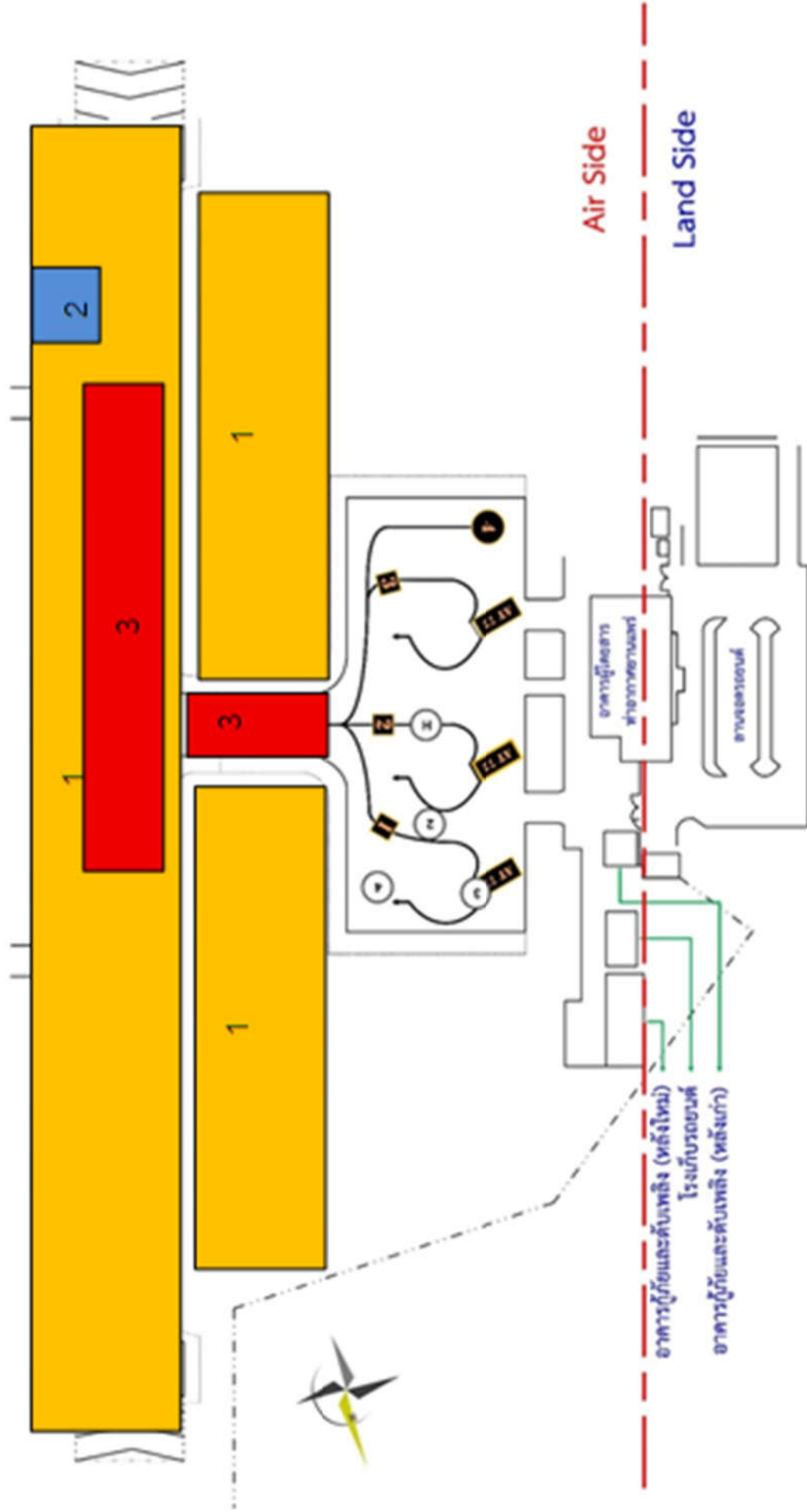
ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จากการประเมินในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 3 ชนิด คือ นกเขาใหญ่ นกกระสาแดง และนกนางแอ่นบ้าน ส่วนผลการประเมินในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่

นกเขาใหญ่ (*Spilopelia chinensis*) เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้ นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืชตามพื้นดิน โดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวิ่ง หรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหากินเป็นรวมกันเป็นกลุ่ม มีประชากรในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

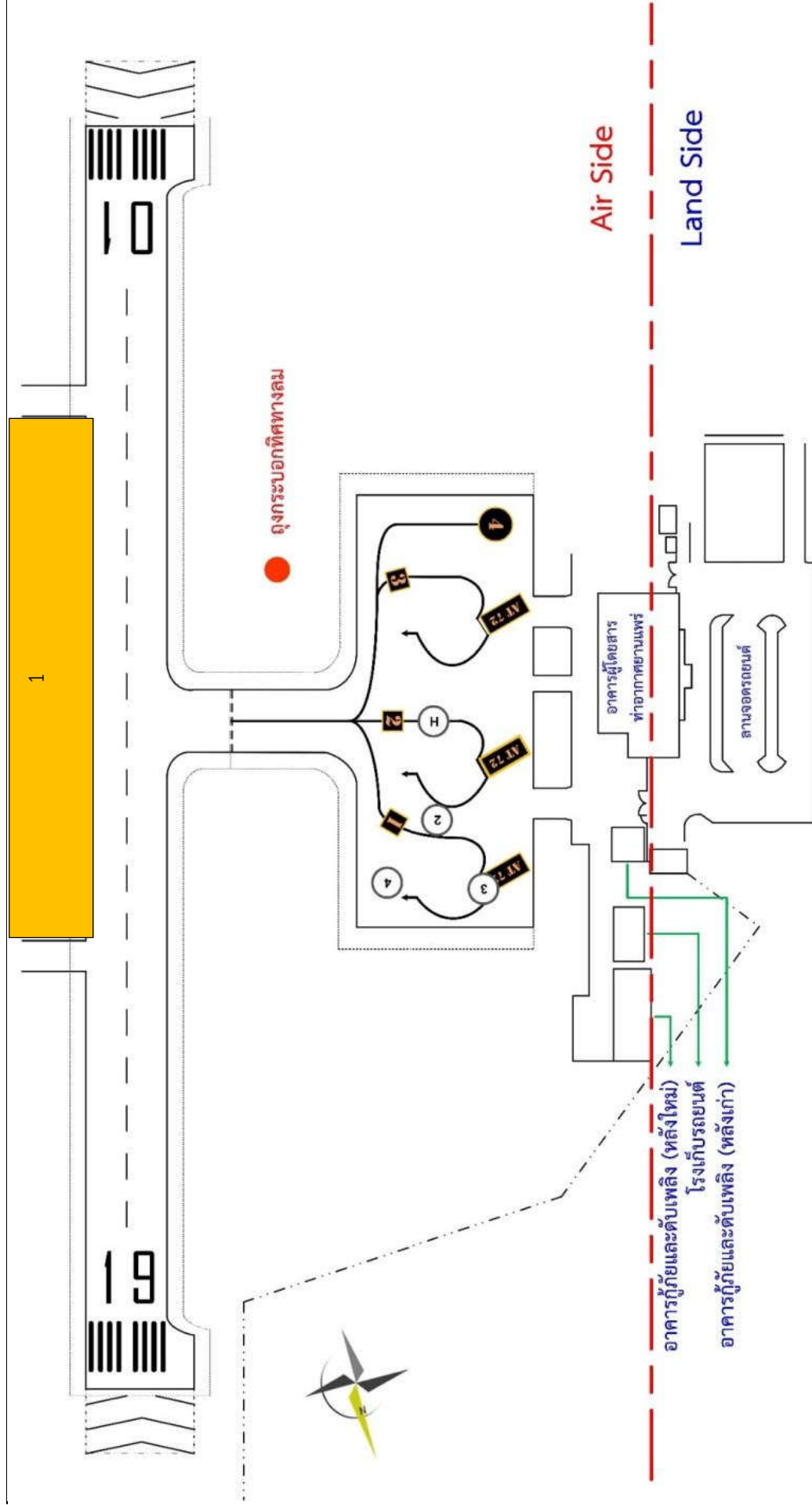
นกกระสาแดง (*Ardea purpurea*) เป็นนกที่มีขนาดใหญ่ มีพื้นที่หากินตามแหล่งน้ำ และพื้นที่ชื้นแฉะริมแหล่งน้ำ สามารถบินได้สูง พบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบิน แต่มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบิน

นกนางแอ่นบ้าน (*Hirundo rustica*) เป็นนกที่มีขนาดเล็ก หากินด้วยการบินโฉบจับแมลงกลางอากาศ ดังนั้นจึงมีการบินหากินอยู่ตลอดเวลาทั้งวัน ทั้งยังมีประชากรในเขตพื้นที่การบินปานกลาง และมีพฤติกรรมรวมกันเป็นฝูงเพื่อหากินในเขตพื้นที่การบิน

นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) เป็นนกที่มีขนาดเล็ก มีพื้นที่หากินตามพื้นที่เปิดโล่งที่มีหญ้าขึ้นกระจัดกระจายเป็นหย่อมๆ รวมทั้งมีการรวมฝูง รวมทั้งมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินปานกลาง



ครั้งที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568  
รูปที่ 5.2.6-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานแพร่



ครั้งที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2568

รูปที่ 5.2.6-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)

ตารางที่ 5.2.6-12						
ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานแพร่						
Potential of Strike  Potential of Damage	เมษายน พ.ศ.2568			ตุลาคม พ.ศ.2568		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	นกกระสาแดง นกเขาใหญ่ นกนางแอ่นบ้าน	-	-	นกแอ่นทุ่งใหญ่	-	-
ปานกลาง						
สูง						

### 3.3.9) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างเดือนมกราคม ถึง ธันวาคม พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานแพร่ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลจากรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) พบว่า ไม่มีเหตุการณ์อากาศยานชนนก (Bird Strike) เกิดขึ้น

### 4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

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

ตารางที่ 5.2.6-13									
เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่									
ประเภท	EIA	มิ.ย..65 <sup>1</sup>	ต.ค.65 <sup>1</sup>	เม.ย.66 <sup>2</sup>	ก.ย.66 <sup>2</sup>	เม.ย.67 <sup>3</sup>	ก.ค.67 <sup>3</sup>	เม.ย.68	ต.ค.68
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	13	9	9	5	5	4	8	6	7
สัตว์เลื้อยคลาน	17	10	6	6	5	5	6	6	7
นก	18	34	36	26	23	30	36	35	37
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	6	5	4	2	2	4	4	3	4
รวม	54	58	55	39	35	43	54	50	55

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

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

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

### 4.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก แสดงดังตารางที่ 5.2.6-14

#### 4.1.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ คางคก บ้าน อึ่งอ่างดำ อึ่งอ่างบ้าน กบหนอง และปาดเหนือ

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ อึ่งน้ำเต้า

และเขียดน่านองที่ราบ

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 9 ชนิด ได้แก่ อึ่งขาคำ อึ่งจิว กบนา เขียดบัว เขียดจะนา เขียดน่านองหลังขาว เขียดน่านองหัวโต เขียดจิก และปาดบ้าน

**4.1.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน และ ตุลาคม พ.ศ.2565 เมษายน และ กันยายน พ.ศ.2566 เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2567)**

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน อึ่งน้ำเต้า อึ่งขาคำ อึ่งอ่างบ้าน กบหนอง เขียดน่านองที่ราบ และปาดเหนือ

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ อึ่งลายแต้ม และเขียดจะนา

ตารางที่ 5.26-14									
เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	มิ.ย. 65	ต.ค. 65	เม.ย. 66	ก.ย. 66	เม.ย. 67	ก.ค. 67	เม.ย. 68	ต.ค. 68
<b>Order Anura</b>									
<b>Family Bufonidae</b>									
คางคกบ้าน ( <i>Duttaphrynus melanostictus</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Family Microhylidae</b>									
อึ่งขาคำ ( <i>Microhyla pulchra</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
อึ่งน้ำเต้า ( <i>Microhyla mukhlesuri</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
อึ่งขาคำ ( <i>Microhyla heymonsi</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
อึ่งจิว ( <i>Microhyla omata</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
อึ่งอ่างบ้าน ( <i>Kaloula pulchra</i> )	✓	✓	×	×	×	×	✓	×	✓
อึ่งลายแต้ม ( <i>Microhyla butleri</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
<b>Family Dicroglossidae</b>									
กบหนอง ( <i>Fejervarya limnocharis</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
<b>Family Ranidae</b>									
กบนา ( <i>Rana rugulosa</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
เขียดบัว ( <i>Rana limnocharis</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
เขียดจะนา ( <i>Oaeidozyga lima</i> )	✓	✓	✓	×	×	×	✓	×	×
เขียดน่านองหลังขาว ( <i>Phrynoglossus martensi</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
เขียดน่านองหัวโต ( <i>Phrynoglossus magnapustulosus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
เขียดจิก ( <i>Rana macrodactyla</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
เขียดน่านองที่ราบ ( <i>Occidozyga martensii</i> )	×	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓
<b>Family Rhacophoridae</b>									
ปาดบ้าน ( <i>Rhacophorus leucomystax</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
ปาดเหนือ ( <i>Polypedates megacephalus</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>รวม</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>7</b>

**4.2) สัตว์เลี้ยงลูก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลี้ยงลูก แสดงดังตารางที่ 5.2.6-15****4.2.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกบ้านหางหนาม ตุ๊กแกบ้าน กิ้งก่าหัวแดง จิ้งเหลนบ้าน และงูเขียวพระอินทร์

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกบ้านหางแบน และจิ้งจกดินลายจุด

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 12 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวน้ำเงิน แย้ จิ้งเหลนหลากหลาย งูเห่าไทย งูกระด้าง งูสายรุ้งลาย งูคอแดง งูลายสอ งูสาม่าน งูปีแก้วใหญ่ งูสิงธรรมดา และ งูทางมะพร้าว

**4.2.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน และ ตุลาคม พ.ศ.2565 เมษายน และ กันยายน พ.ศ.2566 เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2567)**

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกบ้านหางหนาม ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกบ้านหางแบน กิ้งก่าหัวแดง และ จิ้งเหลนบ้าน

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกดินลายจุด และงูเขียวพระอินทร์

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวสีฟ้า จิ้งเหลนหางยาว งูสิงธรรมดา งูทางมะพร้าวลายขีด งูเหลือม งูสิงหางลาย และงูลายสาดอกหญ้า

ตารางที่ 5.2.6-15 เปรียบเทียบสัตว์เลี้ยงลูกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	มิ.ย.65	ต.ค.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ก.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
<b>Oder Anura</b>									
<b>Family Gekkonidae</b>									
จิ้งจกบ้านหางหนาม ( <i>Hemidactylus frenatus</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ตุ๊กแกบ้าน ( <i>Gekko gecko</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
จิ้งจกบ้านหางแบน ( <i>Hemidactylus platyurus</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
จิ้งจกดินลายจุด ( <i>Dixonius siamensis</i> )	×	×	×	×	×	×	×	✓	✓
<b>Family Agamidae</b>									
กิ้งก่าหัวแดง ( <i>Calotes versicolor</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
กิ้งก่าหัวน้ำเงิน ( <i>Calotes mystaceus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
แย้ ( <i>Leiolepis belliana</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
กิ้งก่าหัวสีฟ้า ( <i>Calotes goetzi</i> )	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
<b>Family Scincidae</b>									
จิ้งเหลนบ้าน ( <i>Eutropis multifasciata</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
จิ้งเหลนหลากหลาย ( <i>Eutropis macularia</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนหางยาว ( <i>Eutropis longicaudata</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
<b>ORDER Squamata</b>									
<b>FAMILY Elapidae</b>									
งูเห่าไทย ( <i>Naja kaouthia</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
<b>Family Homalopsidae</b>									
งูกระด้าง ( <i>Erpeton tentaculatum</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×



ตารางที่ 5.2.6-15									
เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	ม.ย.65	ต.ค.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ก.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
<b>Family Colubridae</b>									
งูสายรุ้งลาย ( <i>Enhydrys chanardi</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
งูเขียวพระอินทร์ ( <i>Chrysopelea omata</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	✓
งูคอแดง ( <i>Rhabdophis subminiatus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
งูลายสอ ( <i>Xenochrophis piscator</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
งูสาม่าน ( <i>Dendrelaphis subocularis</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
งูปีแก้วใหญ่ ( <i>Oligodon jognson</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
งูสิงหกรรมดา ( <i>Ptyas korros</i> )	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูทางมะพร้าว ( <i>Elaphe radiata</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
งูทางมะพร้าวลายขีด ( <i>Coelognathus radiatus</i> )	×	×	×	✓	×	×	×	×	×
<b>Family Pythonidae</b>									
งูเหลือม ( <i>Python reticulatus</i> )	×	✓	×	×	×	×	✓	×	×
งูสิงทางลาย ( <i>Ptyas mucosa</i> )	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×
งูลายสาบดอกหญ้า ( <i>Amphiesma stolata</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
<b>รวม</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>

#### 4.3) นก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดนก แสดงดังตารางที่ 5.2.6-16

##### 4.3.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 13 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตาล นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดหัวโขน นกจาบผ่นปีกแดง นกกระजิบธรรมดา นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน นกกระจอกบ้าน นกกระต๊อขี้หนู และ นกกระต๊อตะโพกขาว

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 31 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางโทนน้อย นกกระสาแดง นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกแอ่นกินรัง นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกกระปูดใหญ่ นกบั้งรอกใหญ่ นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหลังแดง นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกนางแอ่นบ้าน นกกระจิบหญ้าสีเขียว นกยอขาวหางแพนลาย นกกาเงนบ้าน นกยอหญ้าหัวดำ นกยอหญ้าสีดำ นกอุ้มบาตร นกเค้าดินทุ่งเล็ก นกสีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง และ นกกระจอกใหญ่

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นบ้าน นกกวัก นกกระจิบคอดำ นกเค้าดินทุ่ง นกกระจอกตาล

##### 4.3.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน และ ตุลาคม พ.ศ.2565 เมษายน และ กันยายน พ.ศ.2566 เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 41 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางโทนน้อย นกกระสาแดง นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกแอ่นตาล นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกกระปูดใหญ่ นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเข้ม นกปรอดหัวโขน นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหลังแดง นกแซงแซวหางปลา นกอีแพรดแถบออกดำ นกจาบผ่นปีกแดง นกนางแอ่นบ้าน นกกระจิบธรรมดา นกกระจิบหญ้าสีเขียว นกยอขาวหางแพนลาย นกกาเงนบ้าน นกยอหญ้าหัวดำ นกยอหญ้าสีดำ นกอุ้มบาตร นกเค้าดินทุ่งเล็ก นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน นกสีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกกระจอกบ้าน นกกระจอกใหญ่ และ นกกระต๊อขี้หนู

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นกินรัง และ นกบั้งรอกใหญ่

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 16 ชนิด ได้แก่ นกยางเปี้ยว เหยี่ยวขาว นกกระแตหัวเทา นกปากซ่อมหางพัด นกตะขาบทู้ง นกกะเต็นอกขาว นกกระปูดเล็ก นกกาเหว่า นกอีวาบตักแตน นกกวัก นกขมิ้นน้อยธรรมดา อีกาปากหนา นกจาบผ่นเสียงสวรรค์ นกกระจับหญ้า ท้องเหลือง นกกระจับหญ้าอกเทา และนกยอตัวขาวหางแพนหัวดำ

ตารางที่ 5.26-16 เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	ม.ย.65	ต.ค.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ก.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
Order Anseriformes									
Family Anatidae									
เป็ดแดง ( <i>Dendrocygna javanica</i> )	×	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓
Order Ciconiiformes									
Family Ciconiidae									
นกปากห่าง ( <i>Anastomus oscitans</i> )	×	×	×	×	✓	×	✓	×	✓
Order Pelecaniformes									
Family Ardeidae									
นกยางกรอกพันธุ์จีน ( <i>Ardeola bacchus</i> )	×	×	✓	✓	×	✓	×	✓	✓
นกยางควาย ( <i>Bubulcus coromandus</i> )	×	×	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
นกยางโทนน้อย ( <i>Ardea intermedia</i> )	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระสาแดง ( <i>Ardea purpurea</i> )	×	×	×	✓	×	×	×	✓	×
นกยางเปี้ยว ( <i>Egretta garzetta</i> )	×	×	×	×	×	✓	✓	×	×
Family Accipitridae									
เหยี่ยวขาว ( <i>Elanus caeruleus</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
Order Charadriiformes									
Family Charadriidae									
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระแตหัวเทา ( <i>Vanellus cinereus</i> )	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Glareolidae									
นกแอ่นทุ่งใหญ่ ( <i>Glareola maldivarum</i> )	×	×	×	×	×	×	✓	×	✓
Family Scolopacidae									
นกปากซ่อมหางพัด ( <i>Gallinago gallinago</i> )	×	×	✓	×	×	×	×	×	×
Order Caprimulgiformes									
Family Hemiprocidae									
นกแอ่นตาล ( <i>Cypsiurus balasienis</i> )	✓	✓	×	✓	×	×	×	✓	✓
นกแอ่นบ้าน ( <i>Apus affinis</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกแอ่นกินรัง ( <i>Aerodramus germani</i> )	×	×	×	×	×	×	×	✓	×
Order Coraciiformes									
Family Coraciidae									
นกตะขาบทู้ง ( <i>Coracias affinis</i> )	×	✓	✓	×	×	✓	✓	×	×
Family Alcedinidae									
นกกะเต็นอกขาว ( <i>Halcyon smymensis</i> )	×	×	✓	×	×	×	✓	×	×
Family Meropidae									
นกจาบคาเล็ก ( <i>Merops orientalis</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×	✓

ตารางที่ 5.26-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	มิ.ย.65	ต.ค.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ก.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
<b>Order Piciformes</b>									
<b>Family Megalaimidae</b>									
นกตีทอง ( <i>Psilopogon haemacephalus</i> )	x	✓	x	x	x	✓	x	✓	x
<b>Order Columbiformes</b>									
<b>Family Columbidae</b>									
นกเขาใหญ่ ( <i>Spilopelia chinensis</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาขาว ( <i>Geopelia striata</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาไฟ ( <i>Streptopelia tranquebarica</i> )	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Order Cuculiformes</b>									
<b>Family Cuculidae</b>									
นกกระปูดใหญ่ ( <i>Centropus sinensis</i> )	x	✓	✓	✓	x	x	x	✓	✓
นกกระปูดเล็ก ( <i>Centropus bengalensis</i> )	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x
นกกาเหว่า ( <i>Eudynamis scolopaceus</i> )	x	✓	x	x	x	✓	✓	x	x
นกอีวาบตักแตน ( <i>Cacomantis merulinus</i> )	x	✓	x	x	x	x	x	x	x
นกบั้งรอกใหญ่ ( <i>Phaenicophaeus tristis</i> )	x	x	x	x	x	x	x	✓	x
<b>Order Gruiformes</b>									
<b>Family Rallidae</b>									
นกกวัก ( <i>Amauromis phoenicurus</i> )	✓	x	x	x	x	✓	✓	x	x
<b>Order Passeriformes</b>									
<b>Family Pycnonotidae</b>									
นกปรอดสวน ( <i>Pycnonotus blanfordi</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกปรอดหัวสีเข้ม ( <i>Pycnonotus aurigaster</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกปรอดหัวโขน ( <i>Pycnonotus jocosus</i> )	✓	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓
<b>Family Artamidae</b>									
นกแอ่นพวง ( <i>Artamus fuscus</i> )	x	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Family Laniidae</b>									
นกอีเสือสีน้ำตาล ( <i>Lanius cristatus</i> )	x	x	✓	✓	✓	✓	x	x	✓
นกอีเสือหลังแดง ( <i>Lanius collurioides</i> )	x	x	✓	x	✓	x	✓	x	✓
<b>Family Dicruridae</b>									
นกแซงแซวหางปลา ( <i>Dicrurus macrocercus</i> )	x	x	✓	✓	x	✓	x	✓	x
<b>Family Aegithinidae</b>									
นกขมิ้นน้อยธรรมดา ( <i>Aegithina tiphia</i> )	x	✓	x	x	x	x	✓	x	x
<b>Family Rhipiduridae</b>									
นกอีแรดแถบอกดำ ( <i>Rhipidura javanica</i> )	x	✓	✓	✓	x	x	✓	✓	✓
<b>Family Corvidae</b>									
อีกาปากหนา ( <i>Corvus macrorhynchos</i> )	x	✓	x	x	x	x	x	x	x
<b>Family Alaudidae</b>									
นกจาบฝนปีกแดง ( <i>Mirafra erythrocephala</i> )	✓	✓	✓	x	x	x	✓	x	✓
นกจาบฝนเสียงสวรรค์ ( <i>Alauda gulgula</i> )	x	x	✓	x	x	x	x	x	x
<b>Family Hirundinidae</b>									
นกนางแอ่นบ้าน ( <i>Hirundo rustica</i> )	x	✓	x	✓	✓	✓	x	✓	✓

ตารางที่ 5.2.6-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	ม.ย.65	ต.ค.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ก.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
<b>Family Cisticolidae</b>									
นกกระจิบบรมดา ( <i>Orthotomus sutorius</i> )	✓	✓	×	×	×	×	×	✓	✓
นกกระจิบบอดดำ ( <i>Orthotomus atrogularis</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกกระจิบบัญชีเรียบ ( <i>Prinia inomata</i> )	×	✓	✓	×	✓	×	✓	✓	✓
นกกระจิบบัญชีท้องเหลือง ( <i>Prinia flaviventris</i> )	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกยอดข้าวหางแพนลาย ( <i>Cisticola juncidis</i> )	×	×	✓	×	×	×	×	✓	✓
นกกระจิบบัญชีออกเทา ( <i>Prinia hodgsonii</i> )	×	×	×	×	×	✓	×	×	×
นกยอดข้าวหางแพนหัวแดง ( <i>Cisticola exilis</i> )	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
<b>Family Muscicapidae</b>									
นกกาเหมาบ้าน ( <i>Copsychus saularis</i> )	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกยอดหญ้าหัวดำ ( <i>Saxicola maurus</i> )	×	×	✓	✓	×	×	×	×	✓
นกยอดหญ้าสีดำ ( <i>Saxicola caprata</i> )	×	×	✓	×	×	×	✓	✓	✓
<b>Family Motacillidae</b>									
นกเด้าดินทุ่ง ( <i>Anthus novaeseelandiae</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกอุ้มบาตร ( <i>Motacilla alba</i> )	×	×	✓	×	×	×	×	×	✓
นกเด้าดินทุ่งเล็ก ( <i>Anthus rufulus</i> )	×	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Family Sturnidae</b>									
นกเอี้ยงสาริกา ( <i>Acridotheres tristis</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridotheres javanicus</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Family Dicaeidae</b>	×								
นกสีชมพูสวน ( <i>Dicaeum cruentatum</i> )	×	✓	×	×	×	✓	✓	✓	×
<b>Family Nectariniidae</b>									
นกกิ้งปัดเหลือง ( <i>Cinnyris jugularis</i> )	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Family Passeridae</b>									
นกกระจอกตาล ( <i>Passer flaveolus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกกระจอกบ้าน ( <i>Passer montanus</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจอกใหญ่ ( <i>Passer domesticus</i> )	×	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓
<b>Family Estrildidae</b>									
นกกระดัดขี้หมู ( <i>Lonchura punctulata</i> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระดัดตะโพกขาว ( <i>Lonchura striata</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
<b>รวม</b>	<b>18</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>26</b>	<b>23</b>	<b>30</b>	<b>36</b>	<b>35</b>	<b>37</b>

#### 4.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม แสดงดังตารางที่

##### 5.2.6-17

#### 4.4.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ หนูท้องขาว และหนูหริ่งบ้าน

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ และกระรอกหลากสี

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ หนูพุกใหญ่ หนูนาเล็ก หนูจิ้ง และกระจอน

#### 4.4.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน และ

ตุลาคม พ.ศ.2565 เมษายน และ กันยายน พ.ศ.2566 เมษายน และกรกฎาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ หนูท้องขาว กระรอกหลากสี และพังพอนเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ หนูหริ่งบ้าน

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กระรอกทองแดง และกระเล็นขนปลายหูสั้น

ตารางที่ 5.2.6-17 เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานแพร่									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	มิ.ย.65	ต.ค.65	เม.ย.66	ก.ย.66	เม.ย.67	ก.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
Order Scandentia									
Family Tupaiidae									
กระแตเหนือ ( <i>Tupaia belangeri</i> )	×	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
Order Rodentia									
Family Muridae									
หนูท้องขาว ( <i>Rattus rattus</i> )	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓
หนูพุกใหญ่ ( <i>Bandicota indica</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูนาเล็ก ( <i>Rattus losea</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูจิ้ง ( <i>Rattus exulans</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูหริ่งบ้าน ( <i>Mus musculus</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Sciuridae									
กระจอน ( <i>Menetes berdmorei</i> )	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
กระรอกทองแดง ( <i>Callosciurus erythraeus</i> )	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×
กระเล็นขนปลายหูสั้น ( <i>Tamias mccllellandi</i> )	×	×	✓	×	×	×	×	×	×
กระรอกหลากสี ( <i>Callosciurus finlaysoni</i> )	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Order Carnivora									
Family Herpestidae									
พังพอนเล็ก ( <i>Herpestes javanicus</i> )	×	✓	×	×	×	✓	✓	×	×
รวม	6	5	4	1	2	4	4	3	4

สัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน : ผลการสำรวจสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน และตุลาคม พ.ศ.2568) พบว่า มีจำนวนชนิดลดลงจากการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ จำนวน 3 ชนิด คือ นกกระสาแดง นกเขาใหญ่ และนกนางแอ่นบ้าน โดยไม่พบสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง และระดับสูง ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกนางแอ่นทุ่งใหญ่ โดยไม่พบสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง และระดับสูง (รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน แสดงดังตารางที่ 5.2.6-18)

ตารางที่ 5.2.6-18 เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานแพร่										
แนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน	EIA	มิ.ย.65 <sup>1</sup>	ต.ค.65 <sup>1</sup>	เม.ย.66 <sup>2</sup>	ก.ย.66 <sup>2</sup>	เม.ย.67 <sup>3</sup>	ก.ค.67 <sup>3</sup>	เม.ย.68	ต.ค.68	
ระดับต่ำ	นกเขาไฟ นกแอ่นตาล นกนางแอ่นบ้าน	นกกระแตแต้แว๊ด นกเขาไฟ นกแอ่นตาล นกนางแอ่นบ้าน	นกกระแตแต้แว๊ด	นกยางโทนน้อย	นกกระแตแต้แว๊ด	นกยางโทนน้อย นกกระแตแต้แว๊ด	นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกกระแตแต้แว๊ด นกเขาไฟใหญ่ นกนางแอ่นบ้าน	นกแอ่นทุ่งใหญ่	
ระดับปานกลาง	เป็ดแดง นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวขาว นกเขาใหญ่ นกเขาขาว	เป็ดแดง เหยี่ยวขาว	เป็ดแดง	นกกระสาแดง นกนางแอ่นบ้าน	-	-	-	-	-	
ระดับสูง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รวม	6	6	2	3	1	2	2	3	1	

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

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

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



## 5) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 50 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และนก จำนวน 35 ชนิด โดยนกที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกกระสาแดง นกเขาใหญ่ และนกนางแอ่นบ้าน แต่ไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง และชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จำนวน 55 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 37 ชนิด โดยนกที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ แต่ไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง และชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง

ดังนั้น ท่าอากาศยานแพร่ควรดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศ ซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียง สามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ดังนี้

### 5.1) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่บริเวณแหล่งน้ำ ซึ่งสามารถจำแนกย่อยออกได้เป็น

5.1.1) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่รอบแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ใกล้เคียง มักอาศัยอยู่ริมแหล่งน้ำหรือพื้นที่ขึ้นและที่น้ำขัง และมีพืชน้ำขึ้นอยู่ ทั้งหนาแน่นและไม่หนาแน่น ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพืชริมน้ำ และแหล่งน้ำที่ค่อนข้างตื้น

**วิธีการควบคุม :** ให้กำจัดพืชน้ำ และพืชริมน้ำออกให้โล่งเตียน หรือการขุดบ่อน้ำให้มีความลาดชันสูง ไม่มีริมตลิ่งที่เป็นน้ำตื้น (มีความลึกมากกว่า 1 เมตร)

### 5.2) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่บนดิน ซึ่งสามารถจำแนกย่อยออกได้เป็น

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

**วิธีการควบคุม :** ให้ลดพื้นที่เปิดโล่ง ด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียม และปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และถ้ายังมีความจำเป็นทำรังอยู่ต้องใช้วิธีการไล่เท่านั้น

## 5.27 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน สถานประกอบการ และนักท่องเที่ยว ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

### 1) วัตถุประสงค์

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

### 2) วิธีการศึกษา

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

**กลุ่มครัวเรือน** แบ่งแบบสอบถามออกเป็น 9 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในครัวเรือน และตำแหน่งทางสังคม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน ประกอบด้วย อาชีพหลัก/อาชีพรอง/อาชีพเสริม รายได้และรายจ่ายของครัวเรือน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ประกอบด้วย ข้อมูลสภาพการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน สถานพยาบาลที่เข้ารับการรักษ และความเพียงพอของสถานพยาบาล ทั้งจำนวนสถานพยาบาลและจำนวนบุคลากรทางการแพทย์

ส่วนที่ 4 ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน

ส่วนที่ 5 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

ส่วนที่ 6 ปัญหาด้านสังคมที่ได้รับในปัจจุบัน

ส่วนที่ 7 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 8 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 9 ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

**กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่** แบ่งออกเป็น 6 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ข้อมูลปัจจุบันของชุมชน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 4 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 5 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในภาพรวม

ส่วนที่ 6 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม แบ่งออกเป็น 5 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจุบันของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 4 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในภาพรวม

ส่วนที่ 5 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

2.2) การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ : กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

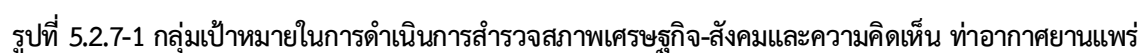
2.2.1) กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานแพร่ ในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 1 ชุมชน 17 หมู่บ้าน ครอบคลุมพื้นที่อำเภอเมืองแพร่ และอำเภอสองแคว จังหวัดแพร่ รวม 7 ตำบล โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.7-1 และรูปที่ 5.2.7-1

ตารางที่ 5.2.7-1			
กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน
แพร่	เมืองแพร่	ทุ่งโฮ้ง	หมู่ 5 บ้านทุ่งโฮ้ง
		เหมืองหม้อ	หมู่ 3 บ้านเหมืองหม้อ
			หมู่ 5 บ้านสะบู่
			หมู่ 6 บ้านเหมืองคำ
			หมู่ 8 บ้านเหมืองหม้อ
			หมู่ 10 บ้านสันติภาพ
			หมู่ 12 บ้านสันติธรรม
		กาญจนา	หมู่ 3 บ้านหัวฝาย
		นาจักร	หมู่ 3 บ้านนาจักร
			หมู่ 5 บ้านเหล่า
			หมู่ 6 บ้านนาจักร
			หมู่ 8 บ้านเหล่า
		ในเวียง	ชุมชนบ้านเหมืองแดง
		ทุ่งกวาว	หมู่ 1 บ้านทุ่งกวาว
			หมู่ 3 บ้านนาแหลม
			หมู่ 5 บ้านทุ่งป่าคำ
			หมู่ 6 บ้านนาแหลม
	สูงเม่น	บ้านกาศ	หมู่ 1 บ้านกาศเหนือ
1 จังหวัด	2 อำเภอ	7 ตำบล	1 ชุมชน 17 หมู่บ้าน

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

## บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



สำหรับการดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานแพร่ จะครอบคลุมประชาชนที่มีบ้านเรือนพักอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานแพร่ในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 1 ชุมชน 18 หมู่บ้าน ดังที่ระบุข้างต้น โดยจะเน้นเฉพาะกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานแพร่ กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ ทำการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน หรือคู่สมรสที่สะดวกในการให้ข้อมูลเป็นหลัก โดยใช้แบบสอบถามครัวเรือน

**2.2.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่** เป็นกลุ่มบุคคลที่มีบทบาทต่อการสื่อสารข้อมูลต่าง ๆ สู่ชุมชน และเป็นบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับการพัฒนาชุมชนในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการปกครองในท้องถิ่น กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการสนับสนุน/ช่วยเหลือ/ประสานงานระหว่างชุมชนกับท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้เคียง และยังมีบทบาทในการชักนำหรือโน้มน้าวสมาชิกในชุมชน โดยจะดำเนินการสอบถามความเห็นของกลุ่มผู้นำชุมชนกระจายตามเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่การศึกษาทั้ง 7 ตำบล โดยจะสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่าง รวม 43 ราย

(1) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 30 ราย ดังนี้

- (1.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองแพร่
- (1.2) ประธานชุมชนบ้านเหมืองแดง
- (1.3) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลนาจักร
- (1.4) กำนันตำบลนาจักร
- (1.5) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านนาจักร
- (1.6) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านเหล่า
- (1.7) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านนาจักร
- (1.8) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านเหล่า
- (1.9) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเหมืองหม้อ
- (1.10) กำนันตำบลเหมืองหม้อ
- (1.11) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านเหมืองหม้อ
- (1.12) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านสะบะ
- (1.13) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านเหมืองคำ
- (1.14) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านเหมืองหม้อ
- (1.15) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 10 บ้านสันติภาพ
- (1.16) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 12 บ้านสันติธรรม
- (1.17) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งกวาว
- (1.18) กำนันตำบลทุ่งกวาว
- (1.19) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านทุ่งกวาว
- (1.20) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านนาแหลม
- (1.21) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านทุ่งป่าดำ
- (1.22) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านนาแหลม
- (1.23) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลกาญจนา
- (1.24) กำนันตำบลกาญจนา
- (1.25) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านหัวฝาย
- (1.26) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลทุ่งไ้



- (1.27) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านทุ่งไธ้ง
- (1.28) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านกาศ
- (1.29) กำนันตำบลบ้านกาศ
- (1.30) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านกาศเหนือ
- (2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 13 ราย ดังนี้
  - (2.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลช่อแฮ
  - (2.2) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลป่าแดง
  - (2.3) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลป่าเมด
  - (2.4) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านถิ่น
  - (2.5) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ยม
  - (2.6) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลร่องพอง
  - (2.7) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลวังธง
  - (2.8) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสวนเขื่อน
  - (2.9) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลดอนมูล
  - (2.10) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านกวาง
  - (2.11) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเหล่า
  - (2.12) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลร่องกาศ
  - (2.13) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเวียงทอง

#### 2.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม รวม 16 แห่ง แบ่งเป็น

- (1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนวัดเหมืองคำ (ประชารัฐอุปถัมภ์) โรงเรียนอนุบาลแพร่ โรงเรียนบ้านเหล่า (พงษ์เกียรติประชาสรรค์) โรงเรียนพณิชยการลานนาและเทคโนโลยี โรงเรียนแพร่ปัญญานุกูล โรงเรียนบ้านนาแหลม (กองแก้วราษฎร์อุปถัมภ์) และโรงเรียนอนุบาลน้ำทอง
- (2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ วัดเหมืองคำ วัดบ้านเหล่า วัดนาแหลมเหนือ วัดนักบุญยอแซฟกรรมกร และวัดใหม่บ้านกวาง
- (3) สถานพยาบาลในพื้นที่ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสะบู่ โรงพยาบาลแพร่ สาขาที่ 1 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุ่งกวาว และโรงพยาบาลแพร่

### 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 โกยวรรณ์) ดังสมการที่ (1) ได้ดังนี้

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

- เมื่อ
- n = จำนวนตัวอย่าง หรือ ขนาดตัวอย่าง
  - N = ขนาดของประชากร ในที่นี้มีหน่วยเป็น ครัวเรือน
  - E = ค่าความคลาดเคลื่อนหรือความผิดพลาดที่ยอมให้เกิดได้ เท่ากับ 0.05
- เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพโดยทั่วไป ยอมรับผลการวิจัยที่มีค่าความคลาดเคลื่อนได้ ตั้งแต่ 0.01, 0.05 จนถึง 0.10 (เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)



2.3.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ รวม 33 ราย ดังตารางที่ 5.2.7-2 โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.3.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ ในพื้นที่รวม 9 ราย ตามที่ระบุข้างต้น (เน้นผู้ที่เป็นผู้บริหารของหน่วยงานนั้นๆ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการ ส่วนศาลนสนานเน้นการสอบถามความคิดเห็นจากเจ้าอาวาส กรณีอยู่ในระหว่างไม่มีผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวให้สอบถามผู้ที่รักษาการแทนหรือที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่แทน โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.4) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการในระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568

2.5) การประเมินผลการศึกษา : มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

2.5.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ และสังคม จากการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ อำเภอเมือง จังหวัดแพร่ (รายงานฉบับสมบูรณ์, มีนาคม พ.ศ.2546) ซึ่งดำเนินการสำรวจในชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ จำนวน 8 ชุมชน ได้แก่ (1) ชุมชนบ้านทุ่งไธ้ง (2) ชุมชนบ้านเหมืองหม้อ (3) ชุมชนบ้านสะบะ (4) ชุมชนบ้านสันติภาพ (5) ชุมชนบ้านหัวฝาย (6) ชุมชนบ้านเหล่า (7) ชุมชนบ้านนาจักร และ (8) ชุมชนบ้านกาศ พบว่า ชุมชนในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นชุมชนเมืองกึ่งชนบท อยู่ในบริเวณชานเมืองแพร่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชุมชนเกษตรกรรมที่มีความสัมพันธ์ระหว่างครัวเรือนแบบไม่เป็นทางการสำหรับทัศนคติของชุมชนที่มีต่อการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 79.5 เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากเป็นการนำความเจริญมาสู่ท้องถิ่น เพิ่มแหล่งงาน และเพิ่มขีดความสามารถในการบริการของสนามบินให้สูงขึ้น ตามลำดับ

#### 3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2565 รวม 346 ตัวอย่าง พบว่า สำหรับความคิดเห็นต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน พบว่าร้อยละ 10.1 ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันมีผลกระทบทางบวกต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยให้ความเห็นว่า มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 40.6 รองลงมา ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 34.8) มีแหล่ง

ทำงานเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 20.3) และมีรายได้มากขึ้น (ร้อยละ 4.3) ตามลำดับ ส่วนผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน พบว่า มากกว่าครึ่งให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 54.0) รองลงมา ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 43.9) และความดังของเสียงเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 2.0) ตามลำดับ แต่เมื่อสอบถามถึงการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบิน พบว่า ร้อยละ 15.0 ให้ความเห็นว่าความดังของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันรบกวนการใช้ชีวิต โดยได้รับการรบกวนขณะบินขึ้น บินลง และบินผ่าน พบว่าทั้งหมดได้รับการรบกวนในระดับน้อย และการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน พบว่า ร้อยละ 26.0 ให้ความเห็นว่ารบกวนการใช้ชีวิต โดยได้รับการรบกวนขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลงในระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 62.2 ร้อยละ 79.5 และร้อยละ 62.2 ตามลำดับ ในขณะที่ข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน พบว่า เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 99.1) ไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ในด้านทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 70.0 คิดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ ไม่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากการขึ้น-ลงของอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 45.0 รู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง รองลงมาเสียงดังมากขึ้น (ร้อยละ 30.0) และเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 30.0) ตามลำดับ โดยร้อยละ 85.0 รู้สึกเคยชินกับการมีเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ ส่วนร้อยละ 75.0 รู้สึกเคยชินกับการมีเสียงรบกวนจากเสียงเครื่องบินทหารเอกชน/ส่วนราชการอื่น และร้อยละ 10.0 รู้สึกรบกวนการใช้ชีวิต ส่วนความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน พบว่า ร้อยละ 80.0 มีความพึงพอใจ เนื่องจาก การมีท่าอากาศยานเป็นการสร้างความเจริญในชุมชน (ร้อยละ 40.6) มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 34.4) เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 12.5) ตามลำดับ

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2565 รวม 346 ตัวอย่าง พบว่า สำหรับความคิดเห็นต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน พบว่าร้อยละ 10.1 ให้ความเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันมีผลกระทบทางบวกต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยให้ความเห็นว่า มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 40.6 รองลงมา ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 34.8) มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 20.3) และมีรายได้มากขึ้น (ร้อยละ 4.3) ตามลำดับ

ส่วนผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน พบว่า มากกว่าครึ่งให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 54.0) รองลงมา ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 43.9) และความดังของเสียงเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 2.0) ตามลำดับ แต่เมื่อสอบถามถึงการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบิน พบว่า ร้อยละ 15.0 ให้ความเห็นว่าความดังของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันรบกวนการใช้ชีวิต โดยได้รับการรบกวนขณะบินขึ้น บินลง และบินผ่าน พบว่า ทั้งหมดได้รับการรบกวนในระดับน้อย และการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน พบว่า ร้อยละ 26.0 ให้ความเห็นว่ารบกวนการใช้ชีวิต โดยได้รับการรบกวนขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลงในระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 62.2 ร้อยละ 79.5 และร้อยละ 62.2 ตามลำดับ ในขณะที่ข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน พบว่า เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 99.1) ไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 รวม 374 ตัวอย่าง พบว่า สำหรับความคิดเห็นต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชนจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 81.0) ระบุว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาถึงปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน ในขณะที่อีกร้อยละ 19.0 ระบุว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยร้อยละ 90.1 ให้ความเห็นว่าทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น

รองลงมา ให้ความเห็นว่าทำให้มีนกที่ท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น (ร้อยละ 52.1) ให้ความเห็นว่าทำให้มีรายได้มากขึ้น (ร้อยละ 47.9) และให้ความเห็นว่าทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 21.1) ตามลำดับ แต่เมื่อสอบถามถึงผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน พบว่า เกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงน้อยลง (ร้อยละ 92.0) ในขณะที่อีกร้อยละ 8.0 ระบุว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง

สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน พบว่า ในขณะบินขึ้น พบว่า เกือบทั้งหมดร้อยละ 98.9 ไม่ได้รับการรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน และ (ร้อยละ 1.1) ได้รับการรบกวนในระดับน้อยตามลำดับ ในขณะบินผ่าน พบว่า เกือบทั้งหมดร้อยละ 98.9 ไม่ได้รับการรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน และ (ร้อยละ 1.1) ได้รับการรบกวนในระดับน้อย ตามลำดับ และในขณะบินลง พบว่า เกือบทั้งหมดร้อยละ 98.9 ไม่ได้รับการรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน และ (ร้อยละ 1.1) ได้รับการรบกวนในระดับน้อย ตามลำดับ ในขณะที่การได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆในปัจจุบัน พบว่า ในขณะบินขึ้น พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 53.2 ได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 40.9) และได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 5.9) ตามลำดับ ในขณะบินผ่าน พบว่า มากกว่าครึ่งร้อยละ 70.1 ได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 24.1) และได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 5.9) ตามลำดับ ในขณะบินลง พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 52.9 ได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 41.2) และได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 5.9) ตามลำดับ และสำหรับข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน พบว่า ทั้งหมดระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน (ร้อยละ 100.0)

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแพร่ ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า ได้ทำการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ.2567 ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย รวม 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานแพร่ (2) กลุ่มผู้นำชุมชน และ (3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ สามารถสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานแพร่ : ทำการสำรวจ รวม 375 ตัวอย่าง ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 64.0) และระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 36.0) โดยผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดให้ความเห็นว่า ความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์และความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

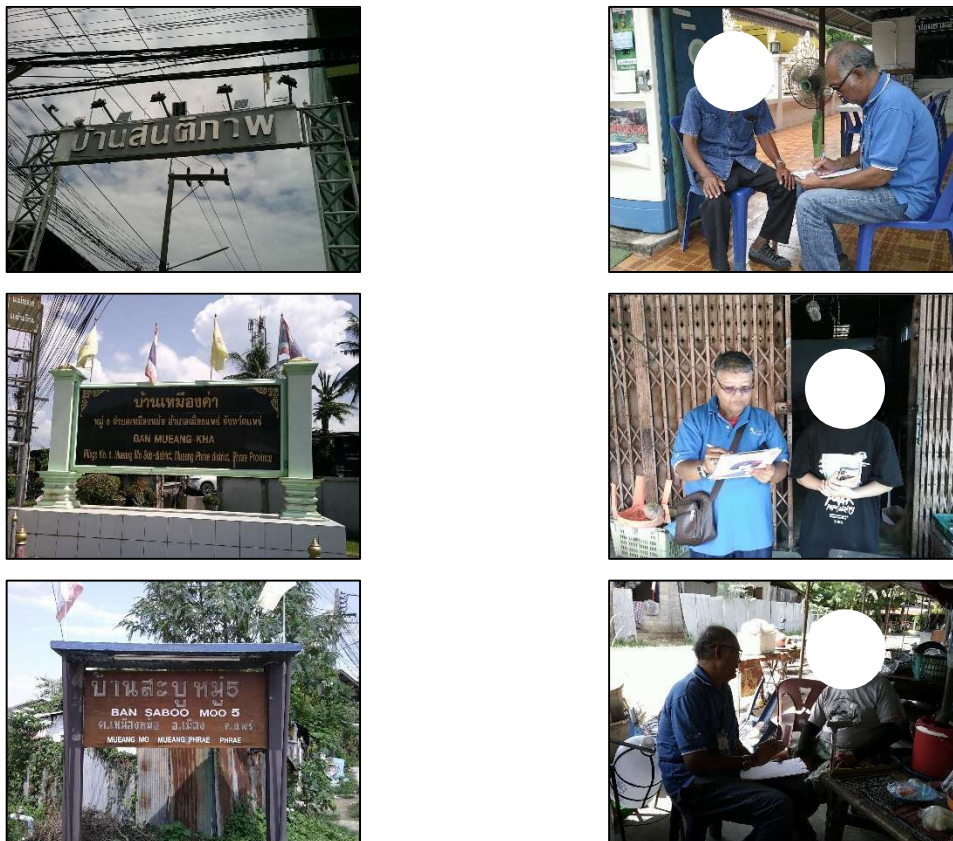
(2) กลุ่มผู้นำชุมชน : ทำการสำรวจรวม 16 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 12 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงน้อยลง ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 4 ราย ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 13 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 3 ราย ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 12 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 2 ราย ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย ส่วนที่เหลือระบุว่ารบกวนในระดับปานกลางและในระดับมาก อย่างละ 1 ราย

(3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม : ทำการสำรวจรวม 4 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 2 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงน้อยลง ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์อีก 2 ราย ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 4 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 2 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต และมีผู้ให้สัมภาษณ์ที่ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย และรบกวนในระดับปานกลาง อย่างละ 1 ราย

### 3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

#### 3.3.1) กลุ่มครัวเรือน

ผลการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ จำนวนรวมทั้งสิ้น 388 ตัวอย่าง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.7-1)



ภาพที่ 5.2.7-1 การติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่

## (1) ข้อมูลทั่วไป (ตารางที่ 5.2.7-2)

**เพศ อายุ และการนับถือศาสนา :** ผู้ให้สัมภาษณ์มีสัดส่วนของเพศหญิงและเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 66.0 และ 34.0 ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 44.3 มีอายุระหว่าง 50-59 รองลงมา ปี มีอายุระหว่าง 40-49 ปี (ร้อยละ 29.9) มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป (ร้อยละ 22.4) และมีอายุระหว่าง 30-39 ปี (ร้อยละ 2.6) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) นับถือศาสนาพุทธ

**ระดับการศึกษา :** ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 25.5 สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา รองลงมา ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/อาชีวศึกษา (ร้อยละ 24.5) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา ในสัดส่วนที่เท่าๆ กัน (ร้อยละ 16.8) ระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 16.5) ตามลำดับ

**อาชีพหลัก :** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 31.7) ประกอบอาชีพเป็นค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว รองลงมา ประกอบอาชีพเป็นข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 28.9) รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 13.7) พนักงานบริษัท/โรงงาน (ร้อยละ 13.4) และไม่ได้ประกอบอาชีพหรือเกษตรกร (ร้อยละ 12.4) ตามลำดับ

**ภูมิลำเนาเดิม :** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในพื้นที่ (ร้อยละ 89.7) โดยผู้ที่ย้ายมาจากที่อื่น คิดเป็นร้อยละ 10.3 มีระยะเวลาที่ย้ายมา 10 ปี โดยสาเหตุที่โยกย้าย คือ แต่งงานกับคนที่นี่ (ร้อยละ 7.2) รองลงมา ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่นี่ (ร้อยละ 2.3) และอื่นๆ (ร้อยละ 0.8) ตามลำดับ

ตารางที่ 5.2.7-2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์</b>		
<b>1.1 เพศ</b>		
1. ชาย	132	34.0
2. หญิง	256	66.0
<b>1.2 อายุ</b>		
1. ต่ำกว่า 30 ปี	0	0.0
2. ระหว่าง 30 -39 ปี	10	2.6
3. ระหว่าง 40- 49 ปี	116	29.9
4. ระหว่าง 50 -59 ปี	172	44.3
5. มากกว่า 60 ปีขึ้นไป	87	22.4
<b>1.3 การนับถือศาสนา</b>		
1. พุทธ	388	100.0
2. อิสลาม	0	0.0
3. คริสต์	0	0.0
<b>1.4 ระดับการศึกษาสูงสุด</b>		
1. ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ	0	0.0
2. ประถมศึกษา	99	25.5
3. มัธยมศึกษาตอนต้น	65	16.8
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	95	24.5
5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) / อนุปริญญา	65	16.8
6. ปริญญาตรี	64	16.5
7. สูงกว่าปริญญาตรี	0	0.0

ตารางที่ 5.2.7-2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>1.5 อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์</b>		
1. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	112	28.9
2. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	123	31.7
3. พนักงานบริษัท/โรงงาน	52	13.4
4. รับจ้างทั่วไป	53	13.7
5. อื่นๆ (ไม่ได้ทำงาน/เกษตรกร)	48	12.4
<b>1.6 ภูมิลำเนาของผู้ให้สัมภาษณ์</b>		
1. อยู่ที่นี่มาตั้งแต่เกิด/มีครอบครัว-บรรพบุรุษอาศัยอยู่ที่นี่	348	89.7
2. ย้ายมาจากที่อื่น	40	10.3
จำนวนปีที่ย้ายมา (ปี)	10	
<b>1.6.1 สาเหตุของการย้ายที่อยู่ (n=91)</b>		
1. มาทำงาน	0	0.0
2. แต่งงานกับคนที่นี่	28	7.2
3. ย้ายตามพ่อแม่/ผู้ปกครอง	0	0.0
4. ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่นี่	9	2.3
5. อื่นๆ	3	0.8

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

## (2) ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน (ตารางที่ 5.2.7-3)

จำนวนสมาชิกในครัวเรือน : มีจำนวนสมาชิกเฉลี่ย 3.8 คนต่อครัวเรือน

อาชีพหลักและอาชีพเสริมของครัวเรือน : ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 30.9)

ประกอบอาชีพเป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ รองลงมา ประกอบอาชีพเป็นค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 28.6) พนักงานบริษัท/โรงงาน (ร้อยละ 16.5) รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 16.2) และข้าราชการบำนาญหรือเกษตรกร (ร้อยละ 7.7) โดยครัวเรือนทั้งหมดไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม (ร้อยละ 100.0)

รายได้รวมต่อเดือนของครัวเรือน : ครัวเรือนเกือบครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 40.7) มีรายได้รวมระหว่าง 30,001-40,000 บาทต่อเดือน รองลงมา มีรายได้รวมระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 36.6) มีรายได้รวมระหว่าง 40,001-50,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 11.9) และมีรายได้รวมระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 10.8) ตามลำดับ

รายจ่ายรวมต่อเดือนของครัวเรือน : ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 68.8) มีรายได้รวมระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน รองลงมา มีรายได้รวมระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 29.4) และมีรายได้รวมระหว่าง 30,001-40,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 1.8) ตามลำดับ

ลักษณะรายได้ของครัวเรือน : ครัวเรือนมากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 53.1) ให้ความเห็นว่ารายได้ของครัวเรือนเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ในขณะที่อีกร้อยละ 46.9 ให้ความเห็นว่ารายได้ของครัวเรือนเป็นรายได้ที่แน่นอน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 53.6 ให้ความเห็นว่ารายได้รวมของครัวเรือนมีความเพียงพอแก่การครองชีพ และมีเหลือเก็บ ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 46.4 ให้ความเห็นว่ารายได้รวมของครัวเรือนมีความเพียงพอแก่การครองชีพ แต่ไม่มีเหลือเก็บ



ตารางที่ 5.2.7-3 ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน</b>		
<b>2.1 ข้อมูลสมาชิกในครัวเรือน</b>		
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย (คน)	3.8	
<b>2.2 อาชีพหลักของครัวเรือน</b>		
1. ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	120	30.9
2. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	111	28.6
3. พนักงานบริษัท/โรงงาน	64	16.5
4. รับจ้าง	63	16.2
5. อื่นๆ (ข้าราชการบำนาญ/เกษตรกร)	30	7.7
<b>2.3 อาชีพเสริมของครัวเรือน</b>		
1. ไม่มีอาชีพเสริม	388	100.0
2. มีอาชีพเสริม	0	0.0
<b>2.3.1 อาชีพเสริมของครัวเรือน (n=9)</b>		
1. ทำการเกษตร	0	0.0
2. ค้าขาย	0	0.0
3. รับจ้าง	0	0.0
<b>2.4 รายได้รวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)</b>		
1. น้อยกว่า 10,000 บาท/เดือน	0	0.0
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	42	10.8
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	142	36.6
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	158	40.7
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	46	11.9
6. ระหว่าง 50,000-100,000 บาท/เดือน	0	0.0
7. มากกว่า 100,000 บาท/เดือน	0	0.0
<b>2.5 รายจ่ายรวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)</b>		
1. น้อยกว่า 10,000 บาท/เดือน	0	
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	114	29.4
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	267	68.8
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	7	1.8
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	0	0.0
6. ระหว่าง 50,000-100,000 บาท/เดือน	0	0.0
7. มากกว่า 100,000 บาท/เดือน	0	0.0
<b>2.6 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน</b>		
1. เป็นรายได้ที่แน่นอน	182	46.9
2. เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน	206	53.1
<b>2.7 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอต่อการครองชีพหรือไม่</b>		
1. พอ มีเหลือเก็บ	208	53.6
2. พอ ไม่เหลือเก็บ	180	46.4
3. ไม่พอ	0	0.0

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

## (3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภค

ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 54.9) ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนไม่เคยมีการเจ็บป่วย ในขณะที่อีกร้อยละ 45.1 ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนเคยมีการเจ็บป่วย โดยผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยร้อยละ 40.7 เจ็บป่วยด้วยโรคหัวใจและหลอดเลือด ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจเต้นผิดจังหวะ โรคกล้ามเนื้อหัวใจ ขาดเลือด รองลงมา เจ็บป่วยด้วยโรคทางเดินหายใจ เจ็บคอทอลซิลอักเสบ หวัด หลอดลมอักเสบเฉียบพลัน เรื้อรัง ไอแห้ง ไอมีเสมหะ ภูมิแพ้ หอบหืด ปอดอักเสบติดเชื้อ วัณโรค (ร้อยละ 7.2) ส่วนการรักษาพยาบาล พบว่า ผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยทั้งหมดเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (ร้อยละ 70.6) รองลงมา โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (ร้อยละ 23.2) ผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยทั้งหมดให้ความเห็นว่าจำนวนของสถานบริการด้านสาธารณสุขหรือสถานพยาบาลในปัจจุบันมีความเพียงพอ รวมทั้งให้ความเห็นว่าจำนวนของบุคลากรทางการแพทย์ในสถานบริการด้านสาธารณสุขหรือสถานพยาบาลมีความเพียงพอ (ตารางที่ 5.2.7-4)

ตารางที่ 5.2.7-4		
ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย</b>		
<b>3.1 ในรอบปีที่ผ่านมา สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยหรือไม่</b>		
1. ไม่เคย	213	54.9
2. เคย	175	45.1
<b>3.1.1 กรณี เคย โดยท่านและสมาชิกในครอบครัวมีปัญหาเจ็บป่วยใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=175)</b>		
1. ภูมิแพ้ทางเดินหายใจ อาการจาม น้ำมูกไหล จามติดๆ กัน คัดจมูก แน่นจมูก	9	2.3
2. ภูมิแพ้ทางผิวหนัง อาการผื่นคัน ลมพิษ ผื่นขึ้นอักเสบเป็นตุ่มคัน เป็นรอยผื่นขึ้น อักเสบที่ไม่รู้สาเหตุ	0	0.0
3. โรคผิวหนัง เชื้อรา กลากเกลื้อน	0	0.0
4. โรคทางเดินหายใจ เจ็บคอทอลซิลอักเสบ หวัด หลอดลมอักเสบเฉียบพลัน เรื้อรัง ไอแห้ง ไอมีเสมหะ ภูมิแพ้ หอบหืด ปอดอักเสบติดเชื้อ วัณโรค	28	7.2
5. ตา หู เยื่อตาขาวอักเสบ คันระคายเคืองตา ตาสู้แสงสว่างไม่ได้ (อาการแพ้ระคายเคือง) การได้ยิน เสียงลดลง มีเสียงดังในหู	0	0.0
6. ทางเดินอาหาร อาหารเป็นพิษ (คลื่นไส้ อาเจียน ปวดท้องบิด ถ่ายเป็นน้ำ) ท้องเสีย (ถ่ายเป็นน้ำ เป็นมูก เป็นเลือด ปวดท้องคลื่นไส้ อาเจียน) ตับอักเสบจากเชื้อไวรัสเอชอีซี (ไม่ใช่ว่าเจ็บจากอุบัติเหตุ ภาวะ ภูมิคุ้มกันบกพร่อง)	8	2.1
7. หัวใจและหลอดเลือด ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจเต้นผิดจังหวะ โรคกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด	158	40.7
8. ระบบสืบพันธุ์ คลอดก่อนกำหนด แท้งที่ไม่ได้เกิดจากการทำแท้ง	0	0.0
9. ทางเดินปัสสาวะ กระเพาะปัสสาวะอักเสบ ไตอักเสบ นิ่วทางเดินปัสสาวะ	0	0.0
10. กล้ามเนื้อและกระดูก ปวดกล้ามเนื้อที่ไม่ทราบสาเหตุ ปวดข้อต่างๆ ที่ไม่ทราบสาเหตุ (ไม่ใช่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ภาวะ ภูมิคุ้มกันบกพร่อง)	23	5.9
11. สมอและระบบประสาท ปวดหัว เครียด ปวดเมื่อยตามข้อ นอนไม่หลับ ซึมเศร้า	15	3.9
12. อื่นๆ	3	0.8

ตารางที่ 5.2.7-4		
ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>3.2 เมื่อสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วย จะไปรักษาพยาบาลที่ใด</b> (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=175)		
1. โรงพยาบาลรัฐบาล	274	70.6
2. โรงพยาบาลเอกชน	0	0.0
3. คลินิก	0	0.0
4. รพ.สต.ในชุมชน	9	23.2
5. ซื้อมากินเอง	21	5.4
6. อื่นๆ	0	0.0
<b>3.3 จำนวนของสถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบันเพียงพอหรือไม่ (n=388)</b>		
1. เพียงพอ	388	100.0
2. ไม่เพียงพอ	0	0.0
<b>3.4 สถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบัน มีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์เพียงพอหรือไม่ (n=388)</b>		
1. เพียงพอ	388	100.0
2. ไม่เพียงพอ	0	0.0

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

**(4) ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน**

ผลการสอบถามความคิดเห็นข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในชุมชนมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-5)

**แหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้) :** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ใช้น้ำประปาในการอุปโภคภายในครัวเรือน โดยทั้งหมดระบุว่าไม่เคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้)

**แหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร) :** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ชื่อน้ำจากตู้น้ำดื่มหรือชื่อน้ำบรรจุขวดหรือถัง และระบุว่าไม่พบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภค

**การประสบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าในชุมชน :** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าในชุมชน

**การจัดการน้ำเสียและการระบายน้ำเสียในครัวเรือน :** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ใช้วิธีการจัดการและระบายน้ำเสียด้วยวิธีปล่อยลงท่อระบายน้ำโดยตรง และระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการจัดการน้ำเสียและการระบายน้ำในครัวเรือน

**การจัดการขยะ :** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ใช้บริการเก็บขนขยะมูลฝอยของหน่วยงานส่วนท้องถิ่น และระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการจัดการขยะในครัวเรือน

ตารางที่ 5.2.7-5 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>ส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน</b>		
<b>4.1 แหล่งน้ำอุปโภคของครัวเรือน (น้ำใช้)</b>		
1. น้ำประปา	388	100.0
2. น้ำบาดาล	0	0.0
3. น้ำฝน	0	0.0
<b>4.2 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภคหรือไม่</b>		
1. ไม่เคย	388	100.0
2. เคย	0	0.0
<b>4.3 แหล่งน้ำบริโภคของครัวเรือน (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร)</b>		
1. น้ำประปาผ่านการต้ม	0	0.0
2. น้ำประปาจากเครื่องกรอง	0	0.0
3. ชื้อน้ำจากตู้น้ำ/บรรจขวด/ถัง	388	100.0
4. น้ำฝน	0	0.0
<b>4.4 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภคหรือไม่</b>		
1. ไม่เคย	388	100.0
2. เคย	0	0.0
<b>4.5 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าหรือไม่</b>		
1. ไม่เคย	388	100.0
2. เคย	0	0.0
<b>4.6 ครัวเรือนของท่าน มีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสีย</b>		
1. ปล่อยลงท่อระบายน้ำโดยตรง	388	100.0
2. ปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน	0	0.0
3. ปล่อยลงแม่น้ำ / คลอง / หนองน้ำโดยตรง	0	0.0
4. ปล่อยลงบ่อพักน้ำที่ทำขึ้นเอง	0	0.0
5. ผ่านการกรองเศษขยะก่อนกำจัด	0	0.0
6. ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยสู่สาธารณะ	0	0.0
<b>4.7 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการจัดการและการระบายน้ำเสียหรือไม่</b>		
1. ไม่เคย	388	100.0
2. เคย	0	0.0
<b>4.8 ครัวเรือนของท่านมีวิธีการกำจัดขยะ</b>		
1. เมา	0	0.0
2. ขุดหลุมฝัง	0	0.0
3. นำขยะไปไว้จุดทิ้งขยะเอง	0	0.0
4. มีรถขยะของ อบต./เทศบาลมาเก็บ	388	100.0
5. อื่นๆ	0	0.0
<b>4.9 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการกำจัดขยะหรือไม่</b>		
1. ไม่เคย	388	100.0
2. เคย	0	0.0

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

## (5) ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

ผลการสอบถามความคิดเห็นข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน มีรายละเอียด

ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-6)

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 84.0) ไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ในขณะที่ร้อยละ 16.0 ให้ความเห็นว่าชุมชนของผู้ให้สัมภาษณ์ประสบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ที่ประสบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมดระบุว่าประสบปัญหาด้านกลิ่น (ร้อยละ 1.0) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ที่ประสบปัญหาด้านกลิ่นทั้งหมดระบุว่าสาเหตุมาจากกลิ่นสารเคมี ส่วนปัญหาด้านเขม่าควัน (ร้อยละ 3.6) ได้รับผลกระทบบางฤดูกาล ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ที่ประสบปัญหาด้านเขม่าควันทั้งหมดระบุว่าสาเหตุมาจากการเผาหญ้าในพื้นที่ชุมชน และปัญหาด้านฝุ่นละออง (ร้อยละ 15.2) ได้รับผลกระทบตลอดทั้งปี ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ที่ประสบปัญหาด้านฝุ่นละอองทั้งหมดระบุว่าสาเหตุมาจากการจราจรและสถานประกอบการ นอกจากนี้ปัญหาด้านเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 4.4) ได้รับผลกระทบในระดับน้อย ซึ่งได้รับผลกระทบบางฤดูกาล ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ที่ประสบปัญหาด้านเสียงรบกวนทั้งหมดระบุว่าสาเหตุมาจากการจราจรและสถานประกอบการ ซึ่งไม่ได้เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ตารางที่ 5.2.7-6 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>ส่วนที่ 5 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน</b>		
<b>5.1 ปัจจุบันชุมชนของท่านได้รับผลกระทบจากปัญหาสิ่งแวดล้อมหรือไม่</b>		
1. ไม่ได้รับผลกระทบ	326	84.0
2. ได้รับผลกระทบ	62	16.0
<b>5.1.1 ปัญหากลิ่น (n=388)</b>		
1. มี	4	1.0
2. ไม่มี	384	99.0
<b>ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. บางฤดูกาล ระบุ.....	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
<b>ระดับผลกระทบ</b>		
1. น้อย	4	1.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
<b>แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. กลิ่นแก๊ส	0	0.0
2. กลิ่นสารเคมี	4	1.0
3. กลิ่นเหม็นไหม้	0	0.0
4. กลิ่นน้ำมันจากเครื่องบิน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
<b>5.1.2 ปัญหาเขม่าควัน (n=388)</b>		
1. มี	14	3.6
2. ไม่มี	374	96.4
<b>ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. บางฤดูกาล ระบุ.....	3	0.8
2. ตลอดทั้งปี	11	2.8

ตารางที่ 5.2.7-6		
ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>ระดับผลกระทบ</b>		
1. น้อย	14	3.6
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
<b>แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	3	0.8
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5.อื่นๆ (เผ้าเหว้า)	11	2.8
<b>5.1.3 ปัญหาฝุ่นละออง (n=388)</b>		
1. มี	59	15.2
2. ไม่มี	329	84.8
<b>ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. บางฤดูกาล ระบุ.....	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	59	15.2
<b>ระดับผลกระทบ</b>		
1. น้อย	37	9.5
2. ปานกลาง	22	5.7
3. มาก	0	0.0
<b>แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	48	12.4
3. สถานประกอบการ	8	2.1
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5.อื่นๆ	3	0.8
<b>5.1.4 ปัญหาด้านเสียงรบกวน (n=234)</b>		
1. มี	17	4.4
2. ไม่มี	371	95.6
<b>ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
<b>กลางวัน</b>		
1. บางฤดูกาล ระบุ.....	3	0.8
2. ตลอดทั้งปี	14	3.6
<b>กลางคืน</b>		
1. บางฤดูกาล ระบุ.....	8	2.1
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
<b>ระดับผลกระทบ</b>		
1. น้อย	11	2.8
2. ปานกลาง	6	1.5
3. มาก	0	0.0



ตารางที่ 5.2.7-6 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	9	2.3
3. สถานประกอบการ	8	2.1
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
<b>5.1.5 ปัญหาน้ำเสีย (n=388)</b>		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	388	100.0
<b>5.1.6 ปัญหาขยะมูลฝอย (n=388)</b>		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	388	100.0
<b>5.1.7 ปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร (n=388)</b>		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	388	100.0

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

## (6) ข้อมูลปัญหาด้านสังคม

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนไม่เคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคม (ตารางที่ 5.2.7-7)

ตารางที่ 4.9.2.7-7 ข้อมูลปัญหาด้านสังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานแพร่		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>ส่วนที่ 6 ข้อมูลปัญหาด้านสังคม</b>		
<b>6.1 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคมหรือไม่</b>		
1. ไม่เคย	388	100.0
2. เคย	0	0.0
<b>6.1.1 ปัญหาด้านสังคมที่พบ มีสาเหตุมาจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. ปัญหาสุขภาพจิต	0	0.0
2. ปัญหาอาชญากรรม	0	0.0
3. ปัญหาการลักขโมย	0	0.0
4. ปัญหาการพนัน	0	0.0
5. ปัญหาการมั่วสุมของวัยรุ่น	0	0.0
6. ปัญหาการอพยพจากแรงงานต่างถิ่น	0	0.0
7. ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	0	0.0
8. ปัญหาชุมชนแออัด	0	0.0
9. ปัญหาการขัดแย้งในชุมชน	0	0.0

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

## (7) ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ (ตารางที่ 5.2.7-8)

**ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชนจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน :** ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 47.2) ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ (ร้อยละ 44.3) ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 1.8 ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 1.0 ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น และผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 1.0 ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น

**ผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ :** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ไม่เปลี่ยนแปลง

**การได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน :** พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 99.0) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่อีกร้อยละ 1 ได้รับการรบกวนระดับน้อย ทั้งในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง

**การได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน :** พบว่า

ในขณะบินขึ้น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 67.3) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่อีกร้อยละ 21.6 ได้รับการรบกวนระดับน้อย และอีกร้อยละ 11.1 ได้รับการรบกวนระดับปานกลาง

ในขณะบินผ่าน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 62.4) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่อีกร้อยละ 26.5 ได้รับการรบกวนระดับน้อย และอีกร้อยละ 11.1 ได้รับการรบกวนระดับปานกลาง

ในขณะบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 67.3) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ในขณะที่อีกร้อยละ 21.6 ได้รับการรบกวนระดับน้อย และอีกร้อยละ 11.1 ได้รับการรบกวนระดับปานกลาง

**ข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน :** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100) ระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

**ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ :** พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ ในขณะที่อีกร้อยละ 70.1 ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ส่วนร้อยละ 5.2 ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น

**ผลกระทบที่ได้รับจากการดำเนินการงานของท่าอากาศยานในรอบปีที่ผ่านมา :** ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 90.2) ไม่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ในขณะที่อีกร้อยละ 9.8 ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ โดยประสบปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรทัศน์/มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง ได้รับผลกระทบในระดับมาก

ตารางที่ 5.2.7-8		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
ส่วนที่ 7 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน		
7.1 การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน		
1. ไม่มีผล	205	52.8
2. มีผล	183	47.2
7.1.1 กรณี “มีผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน” มีผลอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. มีรายได้มากขึ้น	0	0.0
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	172	44.3
3. มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น	4	1.0
4. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	7	1.8
7.2 ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน		
1. เสียงดังมากขึ้น	0	0.0
2. เสียงดังน้อยลง	0	0.0
3. ไม่เปลี่ยนแปลง	388	100.0
7.3 ท่านคิดว่าเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่านหรือไม่		
7.3.1 เครื่องบินพาณิชย์		
ขณะบินขึ้น		
1. ไม่รบกวน	384	99.0
2. น้อย	4	1.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินผ่าน		
1. ไม่รบกวน	384	99.0
2. น้อย	4	1.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินลง		
1. ไม่รบกวน	384	99.0
2. น้อย	4	1.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0

ตารางที่ 5.2.7-8		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>7.3.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่น</b>		
<b>ขณะบินขึ้น</b>		
1. ไม่รบกวน	261	67.3
2. น้อย	84	21.6
3. ปานกลาง	43	11.1
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
<b>ขณะบินผ่าน</b>		
1. ไม่รบกวน	242	62.4
2. น้อย	103	26.5
3. ปานกลาง	43	11.1
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
<b>ขณะบินลง</b>		
1. ไม่รบกวน	261	67.3
2. น้อย	84	21.6
3. ปานกลาง	43	11.1
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
<b>7.4 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกท่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่</b>		
1. ไม่วิตกกังวล	388	100.0
2. มีความวิตกกังวล	0	0.0
<b>7.5 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่หรือไม่</b>		
<b>7.5.1 พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	0	0.0
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	183	47.2
3. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	20	5.2
4. ราคาที่ดินสูงขึ้น	272	70.1
5. เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	0	0.0
6. คมนาคมสะดวก	388	100.0
<b>7.5.2 ไม่พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. ผลผลิตทางเกษตรกรรมลดลง	0	0.0
2. อาชญากรรมเพิ่มขึ้น	0	0.0
3. อุบัติเหตุจากการคมนาคม (ทางบก)	0	0.0
4. เสียงดังรบกวน	0	0.0
5. การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น	0	0.0
6. แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	0	0.0

ตารางที่ 5.2.7-8 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>7.6 ผลกระทบที่ตัวท่านได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ในรอบปีที่ผ่านมา</b>		
<b>7.6.1 ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน</b>		
1. ไม่รบกวน	388	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
<b>7.6.2 ปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น</b>		
1. ไม่รบกวน	388	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
<b>7.6.3 ปัญหาขนถ่ายไม่หลับจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง</b>		
1. ไม่รบกวน	388	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
<b>7.6.4 ปัญหาความสั่นสะเทือน</b>		
1. ไม่รบกวน	388	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
<b>7.6.5 ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์/มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง</b>		
1. ไม่รบกวน	350	90.2
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	38	9.8
<b>7.6.6 ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน</b>		
1. ไม่รบกวน	388	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
<b>7.6.7 ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน</b>		
1. ไม่รบกวน	388	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0

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

## (8) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน (ตารางที่ 5.2.7-9)

**การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยาน :** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนน้อย (ร้อยละ 14.4) ระบุว่าไม่มีความต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข่าวสารเพิ่มเติม ในขณะที่ร้อยละ 85.6 ให้ความเห็นว่ามีความต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข่าวสารเพิ่มเติม โดยผู้ที่ต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข่าวสารเพิ่มเติม ต้องการทราบข้อมูลในหัวข้อการดำเนินงานของท่าอากาศยานในปัจจุบันหรือการรับสมัครพนักงานและผลกระทบด้านสุขภาพหรือความปลอดภัย ในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 85.6) และการมีส่วนร่วมของท่าอากาศยานกับชุมชน (ร้อยละ 6.2)

**ช่องทางการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยาน :** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าให้ประชาสัมพันธ์ผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ตารางที่ 5.2.7-9 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	388	100.0
<b>ส่วนที่ 8 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน</b>		
<b>8.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่</b>		
1. ไม่ต้องการ	56	14.4
2. ต้องการ	332	85.6
<b>8.1.1 หัวข้อที่ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. การดำเนินงานของท่าอากาศยานในปัจจุบัน/การรับสมัครพนักงาน	332	85.6
2. การมีส่วนร่วมของท่าอากาศยานกับชุมชน	24	6.2
3. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	0	0.0
4. ผลกระทบด้านสังคม	0	0.0
5. ผลกระทบด้านสุขภาพหรือความปลอดภัย	332	85.6
6. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการของท่าอากาศยาน	0	0.0
7. ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน	0	0.0
<b>8.2 ช่องทางสำหรับประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยาน เพื่อให้ชุมชน/ตัวแทนรับทราบได้ดีที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. จดหมายเอกสาร แจกต่อประชาชนโดยตรง	0	0.0
2. แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน	388	100.0
3. จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน	0	0.0
4. ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น	0	0.0
5. โซเชียลมีเดีย เช่น Facebook, Line	0	0.0
6. อื่นๆ	0	0.0

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



### 3.2.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของผู้นำชุมชน โดยวิธีการสัมภาษณ์ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 คณะผู้ทำการศึกษาได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา รวม 22 ท่าน เป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ การแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ ซึ่งผู้นำชุมชนต่างระบุว่ามีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน และมีผู้นำชุมชนจำนวน 21 ราย ที่ไม่สามารถรวบรวมความคิดเห็นเนื่องจากไม่พบผู้นำชุมชน ทั้งนี้ ได้แสดงผลการศึกษาในรูปแบบของการสรุปผลการสัมภาษณ์รายบุคคล และสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-10)

ตารางที่ 5.2.7-10 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำการสำรวจข้อมูล				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ภาพประกอบ
1	นายกิริติ เรือนคำ	กำนันตำบลบ้านกาต	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	
2	นายสมฤทธิ์ สุขมี	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านนาแหลมเหนือ	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	
3	นายภุรงค์ สาสีธาร	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านนาแหลมใต้	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	
4	นายเสาร์แก้ว ชัยมงคล	ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านเหมืองคำ	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
5	นายเทเวศ นามละโปะ	กำนันตำบลทุ่งกวาว	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
6	นายยุทธนา การบุญ	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านทุ่งกวาว	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
7	นายสุตสาคร สากัจกร	กำนันบ้านหัวฝาย หมู่ 3 บ้านหัวฝาย	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
8	นางกิงกาญจน์ ขุนนรัตน์	กรรมการชุมชน ชุมชนเหมืองแดง	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
9	นายมนตรี มาอูตสำห	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 10 บ้านสันติภาพ	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
10	นายศุภกร แสนอิว	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านสะบะ	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
11	นางนลินี อ่อนน้อม	สารวัตรกำนัน ชุมชนบ้านทุ่งไธ้ง	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์

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



ตารางที่ 5.2.7-10 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำการสำรวจข้อมูล (ต่อ)				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	ภาพประกอบ
12	นายพองทิพย์ เหมืองฮุ่น	กำนันตำบลเหมืองหม้อ	มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	
13	นายลิขิต แสงศรี	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านเหมืองหม้อ	มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	
14	นายเอกชัย ลอชิงดา	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านเหมืองหม้อ	มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่าย ระหว่างการสัมภาษณ์
15	นายนาวัน คำเหมือง	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 12 บ้านสันติภาพ	มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่าย ระหว่างการสัมภาษณ์
16	นายสิริย พงษ์โพ	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านเหล่า	มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่าย ระหว่างการสัมภาษณ์
17	นายมนูญ แสงสว่าง	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านเหล่า	มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่าย ระหว่างการสัมภาษณ์
18	นายสิทธิพร กาศสุกุล	กำนันตำบลนาจักร	มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่าย ระหว่างการสัมภาษณ์
19	นางสุพรรณษา สมณา	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านนาจักร	มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่าย ระหว่างการสัมภาษณ์
20	นางสันตินา เพราสาย	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านนาจักร	มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่าย ระหว่างการสัมภาษณ์
21	นางกานติมา อรรถนต	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านภาคเหนือ	มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่าย ระหว่างการสัมภาษณ์
22	นายชัยตุรงค์ วงศ์ศิริสิทธิ์	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลร่องพอง	มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่าย ระหว่างการสัมภาษณ์

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

### ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

(1) ตำบลเหมืองหม้อ : จำนวน 7 ราย ประกอบด้วย ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านเหมืองคำ, ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 10 บ้านสันติภาพ, ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านสะบะ, กำนันตำบลเหมืองหม้อ, ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านเหมืองหม้อ, ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านเหมืองหม้อ และผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 12 บ้านสันติภาพ ได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

(1.1) ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านเหมืองคำ : ผลการสอบถาม นายเสาร์แก้ว ชัยมงคล พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่ารบกวนต่อชุมชน โดยได้รับการรบกวนในระดับน้อย ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่าเป็น ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีเสียงรบกวน เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**(1.2) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 10 บ้านสันติภาพ :** ผลการสอบถาม นายมนตรี มาอูตสำหรับพบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีเสียงรบกวน เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชน ซึ่งระบุว่าประสบปัญหาการปล่อยน้ำเสียออกท่าอากาศยาน โดยได้รับผลกระทบในระดับน้อย โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**(1.3) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านสะบะ :** ผลการสอบถาม นายศุภกร แสนอิ้วพบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่ารบกวนต่อชุมชน โดยได้รับการรบกวนในระดับมาก ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีเสียงรบกวน เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด แต่มีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่เข้าร่วมทำกิจกรรมกับชุมชนให้มากขึ้น

**(1.4) กำนันตำบลเหมืองหม้อ :** ผลการสอบถาม นายพงษ์ทิพย์ เหมืองอุ่นพบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีเสียงรบกวน เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**(1.5) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านเหมืองหม้อ :** ผลการสอบถาม นายลิขิต แสงศรีพบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีเสียงรบกวน เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน  
แพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด รวมทั้งมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่เข้าร่วมกับกิจกรรมกับชุมชนให้มากขึ้น

(1.6) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านเหมืองหม้อ : ผลการสอบถาม นายเอกชัย ลอสิงดา พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่ารบกวนต่อชุมชน โดยได้รับการรบกวนในระดับน้อย ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่ามี ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน  
แพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(1.7) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 12 บ้านสันติภาพ : ผลการสอบถาม นายนาวัน คำเหมือง พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่ามี ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน  
แพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(2) ตำบลนาจักร : จำนวน 5 ราย ประกอบด้วย ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านเหล่า, ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านเหล่า, กำนันตำบลนาจักร, ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านนาจักร และผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านนาจักร ได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

(2.1) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านเหล่า : ผลการสอบถาม นายสิริชัย พงษ์ไพร พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่ามี ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน  
แพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชน ซึ่งระบุว่าประสบปัญหาความสั่นสะเทือนและปัญหาค้าง รบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง โดยได้รับผลกระทบในระดับน้อย โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่เปิดพื้นที่สำหรับให้คนในชุมชนเข้าไปค้าขาย เพื่อสร้างรายได้ให้กับชุมชน

(2.2) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านเหล่า : ผลการสอบถาม นายบุญญ์ แสงสว่าง พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่ารบกวนต่อชุมชน โดยได้รับการรบกวนในระดับน้อย ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่ามี ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชน ซึ่งระบุว่าประสบปัญหาความสั่นสะเทือน โดยได้รับผลกระทบในระดับน้อย โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่เปิดให้บริการ และรับสมัครพนักงาน รวมถึงเปิดพื้นที่ให้คนในชุมชนเข้าไปค้าขายภายในท่าอากาศยาน เพื่อสร้างรายได้ให้กับชุมชน

**(2.3) กำนันตำบลนาจักร :** ผลการสอบถาม นายสิทธิพร กาศสุกุล พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชน ซึ่งระบุว่าประสบปัญหาความสั่นสะเทือน โดยได้รับผลกระทบในระดับน้อย โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**(2.4) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านนาจักร :** ผลการสอบถาม นางสุพรรณษา สมนา พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**(2.5) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านนาจักร :** ผลการสอบถาม นางสาวสันติดา เพราลาย พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**(3) ตำบลทุ่งกวาว :** จำนวน 4 ราย ประกอบด้วย ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านนาแหลมเหนือ , ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านนาแหลมใต้, กำนันตำบลทุ่งกวาว และผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านทุ่งกวาว ได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

**(3.1) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 บ้านนาแหลมเหนือ :** ผลการสอบถาม นายสมฤทธิ์ สุขมี พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่ารบกวนต่อชุมชน โดยได้รับการรบกวนในระดับน้อย และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่ารบกวนต่อชุมชน โดยได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจาก

เครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจต่อชุมชน ซึ่งระบุว่าประสบปัญหาความสั่นสะเทือน โดยได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง และประสบปัญหากลืนรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์/มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง โดยได้รับผลกระทบในระดับมาก โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**(3.2) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านนาแหลมใต้ :** ผลการสอบถาม นายสุรงค์ สาสิทธิ์ พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน โดยได้รับการรบกวนในระดับน้อย ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจต่อชุมชน ซึ่งระบุว่าประสบปัญหาความสั่นสะเทือน และประสบปัญหานอนไม่หลับจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง โดยได้รับผลกระทบในระดับน้อย โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่เข้าร่วมทำกิจกรรมกับทางชุมชนให้มากขึ้น

**(3.3) กำนันตำบลทุ่งกวาว :** ผลการสอบถาม นายเทเวศ นามละโปะ พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีความพึงพอใจต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**(3.4) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านทุ่งกวาว :** ผลการสอบถาม นายยุทธนา การบุญ พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานน่านนครของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานน่านนครในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจต่อชุมชน ซึ่งระบุว่าประสบปัญหาหมอกพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และกลิ่นเหม็น เป็นต้น และประสบปัญหานอนไม่หลับจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง โดยได้รับผลกระทบในระดับน้อย โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่เข้ามามีส่วนร่วมกับชุมชนรอบๆ ท่าอากาศยาน



(4) **ตำบลบ้านกาต :** จำนวน 2 ราย ประกอบด้วย กำนันตำบลบ้านกาต และผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านกาตเหนือ ได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

(4.1) **กำนันตำบลบ้านกาต :** ผลการสอบถาม นายกิริติ เรือนคำ พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้เห็นว่า ณ ปัจจุบันมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้เห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(4.2) **ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านกาตเหนือ :** ผลการสอบถาม นางกานต์มา อรรถ ตอร์ พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้เห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้เห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(5) **ตำบลลาญจนา :** จำนวน 1 ราย คือ สารวัตรกำนัน ชุมชนบ้านทุ่งไธ้ง ได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

(5.1) **สารวัตรกำนัน ชุมชนบ้านทุ่งไธ้ง :** ผลการสอบถาม นายสุตสาคร สาอจักร พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้เห็นว่า ณ ปัจจุบันมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้เห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยมีข้อเสนอแนะให้ ท่าอากาศยานแพร่ดูแลความปลอดภัยด้านการจราจรบริเวณทางเข้า-ออก ของท่าอากาศยาน

(6) **ตำบลทุ่งไธ้ง :** จำนวน 1 ราย คือ กำนันบ้านหัวฝาย หมู่ 3 บ้านหัวฝาย ได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

(6.1) **กำนันบ้านหัวฝาย หมู่ 3 บ้านหัวฝาย :** ผลการสอบถาม นางนลินี อ่อม น้อม พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้เห็นว่า ณ ปัจจุบันมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน  
แพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชน ซึ่งระบุว่าประสบปัญหาความสั่นสะเทือน โดยได้รับผลกระทบ  
ในระดับน้อย โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่เข้ามามีส่วนร่วมกับทางชุมชน และเปิดบริการให้มีการค้าขายภายใน  
ท่าอากาศยาน เพื่อสร้างรายได้ให้กับชุมชน

(7) **ตำบลในเวียง :** จำนวน 1 ราย คือ กรรมการชุมชน ชุมชนเหมืองแดง ได้แสดงความ  
คิดเห็น ดังนี้

(7.1) **กรรมการชุมชน ชุมชนเหมืองแดง :** ผลการสอบถาม นางกิงกาญจน์ ขุนณ  
รัตน์ พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้าน  
ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบิน  
ขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็น  
ว่า ปัจจุบันมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ของ  
คนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน  
แพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(8) **ผู้นำชุมชน ระยะ 1-5 กิโลเมตร :** จำนวน 1 ราย ได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

(8.1) **นายกองค์การบริหารส่วนตำบลร่องฟอง :** ผลการสอบถาม นายชัยตุรงค์  
วงศ์ดีสิทธิ์ พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวน  
ด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะ  
บินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้  
ความเห็น ว่า ปัจจุบันมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศ  
ยานแพร่ของคนในชุมชน ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น

ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน  
แพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

### 3.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศ  
ยานแพร่ของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2568 คณะผู้  
ทำการศึกษาได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้ง 9  
แห่ง ในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ข้อห่วงกังวล และการแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ ต่างมีความพึง  
พอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานน่านนคร โดยได้แสดงผลการศึกษาในรูปแบบของการสรุปผลการสัมภาษณ์  
รายบุคคล และสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-11)

ตารางที่ 5.2.7-11 รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ที่ทำการสำรวจข้อมูล				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/ระยะเวลา การปฏิบัติงานในหน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน
1	พระคงประยุตธรรมการ ยุทธิโก	เจ้าอาวาส วัดนาแหลมเหนือ ตำบล ทุ่งกวาว อำเภอเมืองแพร่ จังหวัด แพร่ ดำรงตำแหน่ง : 30 ปี	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพ ถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์	มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
2	พระคงสีหปัสสร	เจ้าอาวาส วัดเหมืองคำ ตำบลเหมือง หม้อ อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ ดำรงตำแหน่ง : 33 ปี		มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
3	พระตรีเพชร ชุตินันโต	เจ้าอาวาส วัดใหม่บ้านกวาว ตำบล กาญจนา อำเภอเมืองแพร่ จังหวัด แพร่ ดำรงตำแหน่ง : 1 เดือน		มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
4	พระคงบุญสาราธิคุณ	เจ้าอาวาส วัดบ้านเหล่า ตำบลนา จักร อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ ดำรงตำแหน่ง : 38 ปี	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพ ถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์	มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
5	นาย สยาม จันทราภานนท์	ครู โรงเรียนแพร่ปัญญานุกูล ตำบล นาจักร อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ ดำรงตำแหน่ง : 31 ปี	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพ ถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์	มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
6	นางประภัสสร คล้ายอ่อง	ผู้อำนวยการ โรงเรียนอนุบาลน้ำทอง ตำบลนาจักร อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ ดำรงตำแหน่ง : 20 ปี	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพ ถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์	มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
7	น.ส.พจันท์ จารุเลิศพิศุทธิ์	รองผู้อำนวยการ โรงเรียนอนุบาล แพร่ ตำบลเหมืองหม้อ อำเภอเมือง แพร่ จังหวัดแพร่ ดำรงตำแหน่ง : 2 ปี	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพ ถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์	มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
8	นางเนตรฤดี ทับทิมโต	พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ รพ.สต.บ้านสะบะ ตำบลเหมืองหม้อ อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ ดำรงตำแหน่ง : 13 ปี	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพ ถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์	มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
9	นายอนุรักษ์ นาคะไพบูลย์	นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ รพ.สต.บ้านทุ่งกวาว ตำบลทุ่งกวาว อำเภอเมืองแพร่ จังหวัดแพร่ ดำรงตำแหน่ง : 5 ปี	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพ ถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์	มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน

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

## ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

**กลุ่มศาสนสถานในพื้นที่ :** ผลการสอบถามความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน แพร่ ในกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ประเภทศาสนสถาน จำนวน 4 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

(1) **วัดนาแหลมเหนือ :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน

ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อวัด ซึ่งระบุว่าประสบปัญหาความสั่นสะเทือน ได้รับผลกระทบในระดับน้อย

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานแพร่ ระบุว่าไม่ต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมแก่ทางวัด

ความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในภาพรวม ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(2) **วัดเหมืองคำ :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่ารบกวน โดยได้รับผลกระทบในระดับน้อย

ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อวัดแต่อย่างใด

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานแพร่ ระบุว่าไม่ต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมแก่ทางวัด

ความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในภาพรวม ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(3) **วัดใหม่บ้านกาว :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน

ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อวัดแต่อย่างใด

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานแพร่ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมแก่ทางวัด โดยให้แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน และแจ้งข้อมูลผ่านทางวัดโดยตรง

ความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในภาพรวม ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**(4) วัดบ้านเหล่า :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน

ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อวัดแต่อย่างใด

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานแพร่ ระบุว่าไม่ต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมแก่ทางวัด

ความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในภาพรวม ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น โดยไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**กลุ่มสถานศึกษาในพื้นที่ :** ผลการสอบถามความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ ในกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ประเภทสถานศึกษา จำนวน 2 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

**(1) โรงเรียนแพร่ปัญญานุกูล :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน

ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อโรงเรียนแต่อย่างใด

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานแพร่ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารแก่ทางโรงเรียน โดยให้แจ้งข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือกระจายเสียง และโซเชียลมีเดีย เช่น Facebook, Line

ความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในภาพรวม ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับนักท่องเที่ยว

**(2) โรงเรียนอนุบาลน้ำทอง :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน

ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อโรงเรียน ซึ่งระบุว่าประสบปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และกลิ่นเหม็น เป็นต้น โดยได้รับผลกระทบในระดับน้อย

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานแพร่ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารแก่ทางโรงเรียน โดยให้แจ้งข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในภาพรวม ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับนักท่องเที่ยว

**กลุ่มสถานพยาบาลในพื้นที่ :** ผลการสอบถามความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ ในกลุ่มพื้นที่ก่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ ประเภทสถานพยาบาล จำนวน 2 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

**รพ.สต.บ้านสะบะ :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน

ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อ รพ.สต. แต่อย่างใด

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานแพร่ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารแก่ทาง รพ.สต. โดยให้แจ้งข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในภาพรวม ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่ปรับปรุงสภาพแวดล้อมภายในท่าอากาศยาน เนื่องจากมีหญ้าและวัชพืชขึ้นรกภายในท่าอากาศยาน

**รพ.สต.บ้านทุ่งกวาว :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน

ความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อ รพ.สต. แต่อย่างใด

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานแพร่ ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานฯ ให้ข้อมูลข่าวสารแก่ทาง รพ.สต. โดยให้แจ้งข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

ความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในภาพรวม ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่ เพิ่มการประชาสัมพันธ์มาตรการความปลอดภัยให้กับทางชุมชน และเข้าร่วมทำกิจกรรมกับชุมชน

#### 4) เปรียบเทียบผลการศึกษา

จากผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ในปัจจุบัน เปรียบเทียบกับผลการสำรวจในเดือนกันยายน พ.ศ.2565 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 และเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน มีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ที่ระบุได้รับการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเอกชนหรือส่วนราชการอื่นมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแพร่ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงรบกวนต่อชุมชนใกล้เคียง

#### 5) สรุปผลการศึกษา

**กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานแพร่ :** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 100.0) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และขณะบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต และความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และขณะบินลง รบกวนการใช้ชีวิต

**กลุ่มผู้นำชุมชน :** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 22 ราย ระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า การรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ส่วนใหญ่ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ซึ่งทั้งหมดให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น รวมทั้งมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่มีส่วนร่วมทำกิจกรรมกับทางชุมชนให้มากขึ้น รวมทั้งเปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ และปรับปรุงสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน

**กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม :** ผู้ให้สัมภาษณ์ 9 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ต่างให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต รวมทั้งมีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานแพร่เปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ รวมทั้งเพิ่มการประชาสัมพันธ์มาตรการความปลอดภัยของท่าอากาศยาน และปรับปรุงสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน



## บทที่ 6

### แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

## บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานแพร่ โดยมีรายละเอียดแสดงดังบทที่ 4 และบทที่ 5 ข้างต้น พบว่า ควรเพิ่มเติมแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม อีก 1 แผนฯ คือ แผนปฏิบัติการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้การดำเนินงานของท่าอากาศยานแพร่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีรายละเอียดของแผนปฏิบัติการดังนี้

### 6.1 แผนปฏิบัติการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

#### 1) เหตุผลและความจำเป็น

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 50 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด นก จำนวน 35 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่มีจำนวนทั้งสิ้น 55 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน 7 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก 7 ชนิด และนก 37 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยพบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ พบจำนวน 3 ชนิด คือ นก กระสาแดง นกเขาใหญ่ และนกนางแอ่นบ้าน แต่ไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง และระดับสูง ในการศึกษาครั้งนี้

ส่วนผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่ ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 มีจำนวน 55 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 37 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยพบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ แต่ไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง และระดับสูง ในการศึกษาครั้งนี้

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ ท่าอากาศยานแพร่ จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศ ซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานแพร่และพื้นที่ใกล้เคียง

#### 2) วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่

#### 3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานแพร่

#### 4) พื้นที่ดำเนินงาน

ภายในท่าอากาศยานแพร่และพื้นที่โดยรอบ

## 5) วิธีดำเนินการ

### 5.1) แผนระยะสั้น

#### 5.1.1) การจัดการแหล่งอาศัยของนกบริเวณทางวิ่ง

##### (1) สำรวจพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- (1.1) บริเวณพื้นที่ไม่มีน้ำท่วมขังให้ตัด/ถางวัชพืชออกให้หมดหรือใช้ สารฆ่าหญ้า ร่วมกับการตัด
- (1.2) บริเวณพื้นที่น้ำท่วมขังให้ถมด้วยดินลูกรัง โดยเริ่มจากพื้นที่ที่มีน้ำท่วมขัง น้อยหรือพื้นที่ที่เครื่องจักรกลเข้าไปได้ถึง โดยถมดินไม่ต่ำกว่า 50 เซนติเมตร

##### (2) หลังตัดวัชพืชและถมแล้ว ให้บดอัดทับอีกครั้ง

#### 5.1.2) การปรับปรุงหญ้า

- (1) ตัดหญ้าให้สั้นเสมอ และเก็บหญ้าที่ตัดแล้วให้เรียบร้อย หรือเผาทั้งบริเวณที่ไม่มี ผลกระทบต่อการบิน
- (2) ใช้ยาฆ่าหญ้าร่วมกับการตัดหญ้า เมื่อหญ้าตาย ให้นำไปเผาทั้งบริเวณที่ไม่มี ผลกระทบต่อการบิน
- (3) เลือกชนิดหญ้าปลูก เช่น หญ้านวลน้อย (*Zoysia matrella*) มีเมล็ดไม่มาก นกไม่ ชอบกิน
- (4) หากสนามหญ้ามีทางระบายน้ำ ให้ทำความสะอาดทางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ
- (5) ระบายน้ำออกจากสนามหญ้าและกลบหลุม เพื่อป้องกันน้ำขัง

#### 5.1.3) การจัดการบริเวณแหล่งน้ำ/พื้นที่น้ำขัง

- (1) กำจัดวัชพืชภายในแหล่งน้ำออกให้หมด
- (2) พื้นที่น้ำท่วมขังให้กำจัดวัชพืชออกให้หมด (ถ้ามี) หลังจากนั้นให้ระบายน้ำออกและ กลบด้วยดินลูกรังให้แห้ง
- (3) ขุดลอกสระน้ำ ทางเดินน้ำ และกำจัดวัชพืชในแหล่งน้ำ
- (4) กำจัดสัตว์ในแหล่งน้ำ เพื่อลดจำนวนนกที่มาหาสัตว์น้ำในพื้นที่

#### 5.1.4) การควบคุมนก

- (1) แผนการไล่นกด้วยวิธีกล
  - จุดประทัด ยิงพลุ และใช้เสียงปืน ในการขับไล่นก
  - ดักนกด้วยตาข่ายในล่อนโดยรอบท่าอากาศยาน โดยใช้ร่วมกับการจุดประทัด ยิงพลุ และใช้เสียงปืน
  - ใช้รถลาดตระเวนสำรวจ เก็บซากนก ซากสัตว์ และทำลายแหล่งสร้างรังวางไข่ ของนก
  - ไล่นกที่ใช้สระน้ำเป็นแหล่งอาศัยและแหล่งอาหาร

(2) มาตรการเล่นกด้วยสารเคมี

- ใช้ยาฆ่าสัตว์หน้าดินฉีดพ่นบริเวณสนามหญ้า เพื่อกำจัดอาหารของนก
- ใช้สารเคมีฉีดพ่นบริเวณสนามหญ้าทำให้นกเกิดการระคายเคือง
- แหล่งขยะมูลฝอย ให้ฉีดพ่นด้วย Avitrol

5.2) แผนการเฝ้าระวังระยะยาว

5.2.1) การติดตามตรวจสอบทางตรง

- (1) ลาดตะเวนพื้นที่ภายในและภายนอกท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ
- (2) เฝ้าสังเกตนกภายในและภายนอกท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ
- (3) ตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงแหล่งอาหารและที่อยู่อาศัยของนก
- (4) ควรทำการสำรวจพันธุ์พืช ต้นไม้ในพื้นที่ๆ เพื่อมิให้เป็นแหล่งอาศัยของนกที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยาน
- (5) ใช้ข้อมูลทุติยภูมิประกอบการเฝ้าระวัง เพื่อปรับปรุงวิธีการเฝ้าระวัง
- (6) ฝึกหัดเจ้าหน้าที่ขับไล่และจับนกด้วยวิธีต่างๆ รวมถึงการจำแนกชนิดของนกและซากที่พบจากคู่มือจำแนกนก (Field Birds Guide)

5.2.2) การรายงาน

- (1) จัดทำรายงานการสำรวจชนิดนกและจำนวนนกที่พบแต่ละวันอย่างต่อเนื่อง
- (2) จัดทำรายงานอากาศยานชนนก กรณีเกิดการชนนกทุกครั้ง
- (3) จัดทำสถิติอากาศยานชนนกเป็นประจำทุกปี
- (4) อบรมเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยาน สายการบิน และนักบิน เพื่อสร้างความตระหนักและความรู้เกี่ยวกับนก

6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยานแพร่

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานแพร่

บทที่ 7

ข้อเสนอแนะ

## บทที่ 7 ข้อเสนอแนะ

### 7.1 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 1) ท่าอากาศยานแพร่ต้องควบคุมให้เจ้าหน้าที่ภายในบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีการคัดแยกขยะและเศษอาหาร ก่อนนำมาทำความสะอาดในอ่างล้างภาชนะ รวมทั้งตรวจสอบไม่ให้มีเศษขยะ และเศษอาหารร่วงหล่นลงสู่รางระบายน้ำ
- 2) ท่าอากาศยานแพร่ต้องทำการกำจัดวัชพืชที่ปกคลุมบริเวณรางระบายน้ำเพื่อไม่ให้แหล่งอาศัยหรือแหล่งหากินของนกหรือสัตว์ต่างๆ
- 3) ท่าอากาศยานแพร่ ต้องตรวจสอบปริมาณตะกอนดินในคูระบายน้ำและบ่อน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคมหรือก่อนเข้าฤดูฝน หากพบว่าคูระบายน้ำและบ่อน้ำมีสภาพตื้นเขิน หรือพบว่ามีปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงคูระบายน้ำและบ่อน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนดินออกทันที และกำจัดวัชพืชที่ปกคลุม
- 4) ท่าอากาศยานแพร่ควรตรวจสอบปริมาณน้ำในบ่อเก็บน้ำในช่วงฤดูฝน หรือ กรณีที่ฝนตกหนัก เพื่อประเมินความสามารถในการรองรับน้ำ พร้อมทั้งตัดหญ้าและกำจัดวัชพืช เพื่อเพิ่มความจุของบ่อ และป้องกันการขวางการไหลของน้ำ
- 5) ในกรณีที่มิมีปัญหาด้านการระบายน้ำหรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ ท่าอากาศยานแพร่ ต้องประสานงานให้หน่วยงานอื่นๆ เข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานแพร่
- 6) ขอรับงบประมาณในการขุดลอกบ่อหนองน้ำ และคูระบายน้ำ

### 7.2 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**การปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ :** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ภายในท่าอากาศยานแพร่ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017 ส่วนคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนกันยายน พ.ศ. 2568 มีค่าปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017 รวมทั้งตรวจพบ Total Coliform Bacteria และ *Escherichia coli* ซึ่งท่าอากาศยานแพร่ควรดำเนินการแก้ไขดังนี้

- (1) ตรวจสอบการทำงานของระบบจ่ายน้ำและระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ
- (2) ทำความสะอาดถังสำรองน้ำใช้
- (3) เพิ่มการเติมคลอรีนเพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนนำน้ำมาใช้ในการอุปโภค-บริโภค