



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

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



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2
(FINAL REPORT II)
ทำอากาศยานนานาชาติแม่สอด



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)
งานจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานพิษณุโลก 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 ทำอาภาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง
แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และ แม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568
ประกอบด้วย (1) รายงานฉบับหลัก
(2) รายงานฉบับย่อ
(3) เครื่องบันทึกข้อมูลขนาดพกพา (Flash Drive)
จำนวน 12 ชุด

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

บัดนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 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

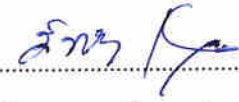






**การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทำอากาศยานนานาชาติแม่สอด**

วันที่ 23 เดือนมกราคม พ.ศ.2569

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทำอากาศยานนานาชาติแม่สอด ตั้งอยู่ ถนนสายเอเชีย ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ของกรมทำอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

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

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

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

ขอแสดงความนับถือ







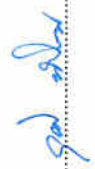
(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ








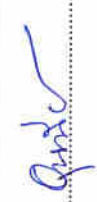
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



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

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา ภูมิพลัส - วท.บ. (สาขารณสุศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอมพิวเตอร์แดนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลิลาชัย - วท.บ. (สาขารณสุศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอมพิวเตอร์แดนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาขารณสุศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - สค.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอมพิวเตอร์แดนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
4	ว่าที่ รต.ดร.วิชญพงศ์ เกตุยงช่วย - วท.บ. (สาขารณสุศาสตร์) - วท.ม. (สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ประ.ด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสี่ยง ความสิ้นสะท้อน และแบบจำลองทาง คณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมรรค์ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	10	
5	ผศ.ดร.วุฒิ ทักสินธรรม - วท.บ. (ชีววิทยา) - วท.ม. (สัตววิทยา) - ประ.ด. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรสัตว์ป่า	คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	

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

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
6	รศ.ดร.รัตนาวัฒน์ ไชยรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ประด. (วนศาสตร์) สาขานิเวศวิทยาป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	10	
7	นายอภิชาติ วรสิงห์ - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยา ทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	
8	นายตฤณพงษ์ แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำ - นิเวศวิทยาทางน้ำ	บริษัท เอเซีย 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 เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
10	นางสาวพวรรณ แจ้งหาร - วท.บ. (การจัดการสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการจัดการน้ำเสีย - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
11	นางสาวเกษณี วงศ์หาญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
12	นางสาวกัญญรัตน์ กาญจนพันธุ์ - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการ ภัยพิบัติ)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
13	นางสาวอุษณีย์ เลิศอภิรติ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สุขภาพ) สาขานาณาสัตว์สิ่งแวดล้อม	ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ - ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	

รายงานฉบับหลัก ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

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

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	1
สารบัญผนวก	2
สารบัญตาราง	3
สารบัญรูป	5
สารบัญภาพ	6
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-2
1.3 ขอบเขตการดำเนินการ	1-3
บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ	
2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	2-1
2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	2-1
2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	2-3
2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
2.3.2 องค์ประกอบโครงการปัจจุบัน	2-5
2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ	2-8
2.5 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	2-8
2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน	2-11
2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่	2-11
2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	2-11
2.6.3 สถิติเที่ยวบิน	2-11
บทที่ 3 ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม	
3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา	3-16
บทที่ 4 ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
4.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา	4-1
4.2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน	4-2

	หน้า
บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-7
5.2.1 คุณภาพอากาศ	5-7
5.2.2 ระดับเสียง	5-27
5.2.3 คุณภาพน้ำผิวดิน	5-45
5.2.4 นิเวศวิทยาทางน้ำ	5-61
5.2.5 การจัดการน้ำเสีย	5-80
5.2.6 การจัดการน้ำใช้	5-109
5.2.7 ทรัพยากรสัตว์ป่า	5-117
5.2.8 การระบายน้ำ	5-158
5.2.9 เศรษฐกิจและสังคม	5-161
บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม	
6.1 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ	6-1
6.2 แผนปฏิบัติการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน	6-2
บทที่ 7 ข้อเสนอแนะ	
7.1 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7-1
7.2 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7-1
7.3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	7-1

สารบัญภาคผนวก

	หน้า
ภาคผนวก ทำอากาศยานนานาชาติแม่สอด	
ภาคผนวก ก หนังสือแจ้งผลพิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
ภาคผนวก ข เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	
ภาคผนวก ค ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ	
ภาคผนวก ง ผลการตรวจวัดระดับเสียง	
ภาคผนวก จ ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน	
ภาคผนวก ฉ ผลสำรวจนิเวศวิทยา	
ภาคผนวก ช ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย	
ภาคผนวก ซ ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้	
ภาคผนวก ฌ แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชน	

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.3-1	สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	1-3
ตารางที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการบินท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	2-8
ตารางที่ 2.6.3-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปี พ.ศ.2568	2-12
ตารางที่ 2.6.3-2	เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568	2-13
ตารางที่ 3.1-1	ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	3-3
ตารางที่ 4.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา	4-1
ตารางที่ 4.1-2	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา	4-2
ตารางที่ 4.2-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่าง เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	4-3
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-2
ตารางที่ 5.2.1-1	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2537-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก	5-14
ตารางที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-17
ตารางที่ 5.2.1-3	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบันกับผลการคาดการณ์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-21
ตารางที่ 5.2.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-24
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-33
ตารางที่ 5.2.2-2	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567-เมษายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-34
ตารางที่ 5.2.2-3	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2567-กันยายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-39
ตารางที่ 5.2.2-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-43
ตารางที่ 5.2.3-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-52
ตารางที่ 5.2.3-2	เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-56
ตารางที่ 5.2.4-1	ผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-70
ตารางที่ 5.2.4-2	เปรียบเทียบผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-75
ตารางที่ 5.2.5-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-90
ตารางที่ 5.2.5-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-94
ตารางที่ 5.2.5-3	การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-99
ตารางที่ 5.2.5-4	การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกนอก พื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-105
ตารางที่ 5.2.6-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-113
ตารางที่ 5.2.7-1	รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-123
ตารางที่ 5.2.7-2	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-124
ตารางที่ 5.2.7-3	รายชื่อนกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-125
ตารางที่ 5.2.7-4	รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-128

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5.2.7-5	จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-6	จำแนกตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า
ตารางที่ 5.2.7-6	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่พบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-7	จำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562
ตารางที่ 5.2.7-7	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-8	จำแนกตามสภาพเพื่อการอนุรักษ์
ตารางที่ 5.2.7-8	ความสัมพันธ์ของนกที่พบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดกับแหล่งอาหาร
ตารางที่ 5.2.7-9	สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-10	โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด
ตารางที่ 5.2.7-11	ที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-11	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน
ตารางที่ 5.2.7-12	ที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-12	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-13	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-14	เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-15	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-16	เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-17	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.7-18	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.9-1	กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น
ตารางที่ 5.2.9-2	ที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.9-2	ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.9-3	ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.9-4	ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภค
ตารางที่ 5.2.9-5	ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.9-5	ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.9-6	ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.9-7	ข้อมูลปัญหาด้านสังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.9-8	ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงาน
ตารางที่ 5.2.9-9	ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.9-9	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
ตารางที่ 5.2.9-10	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำการสำรวจข้อมูล
ตารางที่ 5.2.9-11	รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการสำรวจข้อมูล
ตารางที่ 6.1-1	ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย
	ที่ติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

สารบัญรูป		หน้า
รูปที่ 2.1-1	ที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	2-2
รูปที่ 2.3.1-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-4
รูปที่ 2.3.2-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในปัจจุบัน	2-6
รูปที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ในเขตปลอดภัยการบินอากาศ	2-9
รูปที่ 2.5-2	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานแม่สอด	2-10
รูปที่ 2.6.3-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน	2-14
รูปที่ 5.2.1-1	สถานที่ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ และระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-8
รูปที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-18
รูปที่ 5.2.1-3	ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-19
รูปที่ 5.2.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-26
รูปที่ 5.2.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-35
รูปที่ 5.2.2-2	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568	5-37
รูปที่ 5.2.2-3	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568	5-40
รูปที่ 5.2.2-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-44
รูปที่ 5.2.3-1	ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-46
รูปที่ 5.2.3-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-53
รูปที่ 5.2.3-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-59
รูปที่ 5.2.4-1	ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในปัจจุบัน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-71
รูปที่ 5.2.4-2	เปรียบเทียบผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-78
รูปที่ 5.2.5-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัด ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-81
รูปที่ 5.2.5-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-91
รูปที่ 5.2.5-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-95
รูปที่ 5.2.5-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง จากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-102
รูปที่ 5.2.5-5	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-106
รูปที่ 5.2.6-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-110
รูปที่ 5.2.6-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-114
รูปที่ 5.2.7-1	ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-145
รูปที่ 5.2.9-1	กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสุขภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-163

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.3.2-1 องค์ประกอบภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ในปัจจุบัน (เดือนกันยายน พ.ศ.2568)	2-7
ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-9
ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-29
ภาพที่ 5.2.3-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-47
ภาพที่ 5.2.4-1 การสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-62
ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-82
ภาพที่ 5.2.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-112
ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-129
ภาพที่ 5.2.8-1 การตรวจสอบสภาพรางระบายน้ำภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-160
ภาพที่ 5.2.9-1 การติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือน ที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	5-169

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

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้มอบหมายให้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบ การปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานภาคเหนือ ดังนี้

1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท เอ บี อี เอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานเน็ท คอนซัลแตนท์ จำกัด

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

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

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

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

1.2 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมาอย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป

2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความคิดเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติของแต่ละท่าอากาศยาน

3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการที่เกิดขึ้นจริง พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM ₁₀) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO ₂) - ทิศทางและความเร็วลม	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน 2) โรงเรียนบ้านแม่ตาว 3) วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า)
2. ระดับเสียง 2.1 ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10 (L ₁₀) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 50 (L ₅₀) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L ₉₀) - ค่าระดับเสียง SEL (Sound Exposure Level)	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน 2) โรงเรียนบ้านแม่ตาว 3) วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า)
2.2 ระดับเสียงจากเครื่องบิน - NEF	ปีละ 2 ครั้ง	- บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
2.3 ทิศนาคิดด้านระดับเสียง* - ทิศนาคิดด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนาคิดต่อมลพิษทางเสียง	ปีละ 1 ครั้ง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
3. คุณภาพน้ำผิวดิน - อุณหภูมิ - ความโปร่งแสง (Transparency) - ความขุ่น (Turbidity) - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และ ฤดูแล้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด 2) ห้วยสาขาห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด 3) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด
4. นิเวศวิทยาทางน้ำ - แพลงก์ตอนพืชและสัตว์ - สัตว์หน้าดิน - พืชน้ำ	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และ ฤดูแล้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด 2) ห้วยสาขาห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด 3) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด
5. การจัดการน้ำเสีย - อุณหภูมิ - ความโปร่งแสง (Transparency) - ความขุ่น (Turbidity) - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)* - ตะกอนหนัก (Settleable Solids)* (เฉพาะคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ทีเคเอ็น (TKN)* - ซัลไฟด์ (Sulfide)* - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ 2) จุดระบายน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ 3) ก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ 4) จุดระบายน้ำเสียหลังผ่านการบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ 5) ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ*

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานที่ตรวจวัด
6. 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	- ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
7. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก	ปีละ 2 ครั้ง*	- ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และบริเวณใกล้เคียง
8. การระบายน้ำ - การสะสมของตะกอนและวัชพืช - การอุดตัน - การกัดเซาะและการทรุดตัว - การไหลของน้ำ	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และ ฤดูฝน	- รางระบายน้ำ - ปากท่อระบายน้ำ
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	ปีละ 1 ครั้ง	กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานฯ รวม 6 หมู่บ้าน ได้แก่ 1) หมู่ 1 บ้านข้างสหกรณ์ 2) หมู่ 1 บ้านแม่ดาวใต้ 3) หมู่ 1 บ้านเหนือ (แม่ดาว) 4) หมู่ 1 บ้านบัวคูณ 5) หมู่ 1 ชุมชนอิสลาม 6) หมู่ 5 บ้านหนองกิ้งฟ้า กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* : รวม 8 ราย ประกอบด้วย ผู้นำชุมชนของชุมชนทั้ง 6 หมู่บ้าน และตัวแทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในตำบลท่าสายลวด

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานี่ตรวจวัด
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ) - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกรับการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	ปีละ 1 ครั้ง	กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม : รวม 14 แห่ง แบ่งเป็น 1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนภัทรวิทยา โรงเรียนอิสลาม และโรงเรียนบ้านแม่ตาว 2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ วัดนักบุญเทเรซา แม่สอด วัดตรีรัตนาราม วัดหนองกิงฟ้า มัสยิดอารอฟะฮ์ มัสยิด ญันนะตุลฟิรเตส มัสยิดมุฮัมหมัดรีน มัสยิดโตมทอง (ดาร์ลุ อิสลาม) แม่สอด และวัดไทยวัฒนธรรม 3) สถานพยาบาลในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลจุฬา รัตน์ แม่สอด โรงพยาบาลแม่สอด-ราม และโรงพยาบาลส่งเสริม สุขภาพตำบลท่าสายลวด

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตราย ใน
การทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง

3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณการณ้ระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม 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 หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอนะของคณะกรรมการ ให้ที่ปรึกษา
เสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรองรับผลกระทบจากการร้องเรียนดังกล่าว

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

ท่าอากาศยานแม่สอด หรือสนามบินแม่สอด (MAQ) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 16 องศา 40 ลิปดา 15 พิลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 98 องศา 30 ลิปดา 25 พิลิปดาตะวันออก ในพื้นที่ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (รูปที่ 2.1-1) ห่างจากตัวอำเภอแม่สอด ประมาณ 4 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ 988 ไร่

2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

ท่าอากาศยานแม่สอด เดิมเป็นท่าอากาศยานขนาดเล็ก ก่อสร้างตั้งแต่สมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 สำหรับกิจการทหาร กระทั่งปี พ.ศ.2473 จึงดำเนินการเป็นสนามบินพาณิชย์ สังกัดกองการบินพลเรือน กระทรวงพาณิชย์ โดยในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ประเทศญี่ปุ่น ได้ใช้สนามบินแห่งนี้เป็นหน่วยบินในการปฏิบัติการทางอากาศ โจมตีฝ่ายสัมพันธมิตรในประเทศพม่า ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 สงบลง กองทัพอากาศจึงได้เริ่มดำเนินการบินขึ้นใหม่ ในปี พ.ศ.2489 ต่อมาในปี พ.ศ.2503-2504 สำนักงานการบินพลเรือน (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้ปรับปรุงสภาพสนามบิน และทำการสร้างอาคารท่าอากาศยานและหอบังคับการบิน โดยมีบริษัทเดินอากาศไทย จำกัดได้นำเครื่อง DC-3 หรือ DAGOTA มาให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร สินค้า และพัสดุภัณฑ์

ในปี พ.ศ.2513 กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้ดำเนินการพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอดอีกครั้ง โดยมีการสร้างทางวิ่งใหม่ กำหนดทางวิ่ง 09 และ 27 พื้นผิวลาดยางแอสฟัลต์ขนาด กว้าง 30 เมตร ยาว 1,500 เมตร และสร้างหอควบคุมจราจรทางอากาศ และได้เปิดให้บริการกับสายการบินและผู้โดยสารเรื่อยมา โดยอยู่ในการกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

ต่อมา กรมท่าอากาศยานมีแผนปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ.2547 โดยในการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด ได้ดำเนินการเพิ่มความยาวทางวิ่งจาก 1,500 เมตร เป็น 2,100 เมตร พร้อมก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย และเพื่อรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ ซึ่งส่งผลให้ประชาชนมีความเชื่อมั่นในการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น รวมทั้งยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวได้รับความสะดวกและรวดเร็ว จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการ หรือกิจการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำหนดให้โครงการก่อสร้างหรือขยายสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวหรือการพาณิชย์ ที่มีขนาดความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร ขึ้นไป ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมท่าอากาศยาน จึงได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สนผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 31/2549 เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ.2559 โดยให้กรมท่าอากาศยาน ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/15813 ลงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ.2559 อย่างเคร่งครัด (รายละเอียดดังภาคผนวก ก)



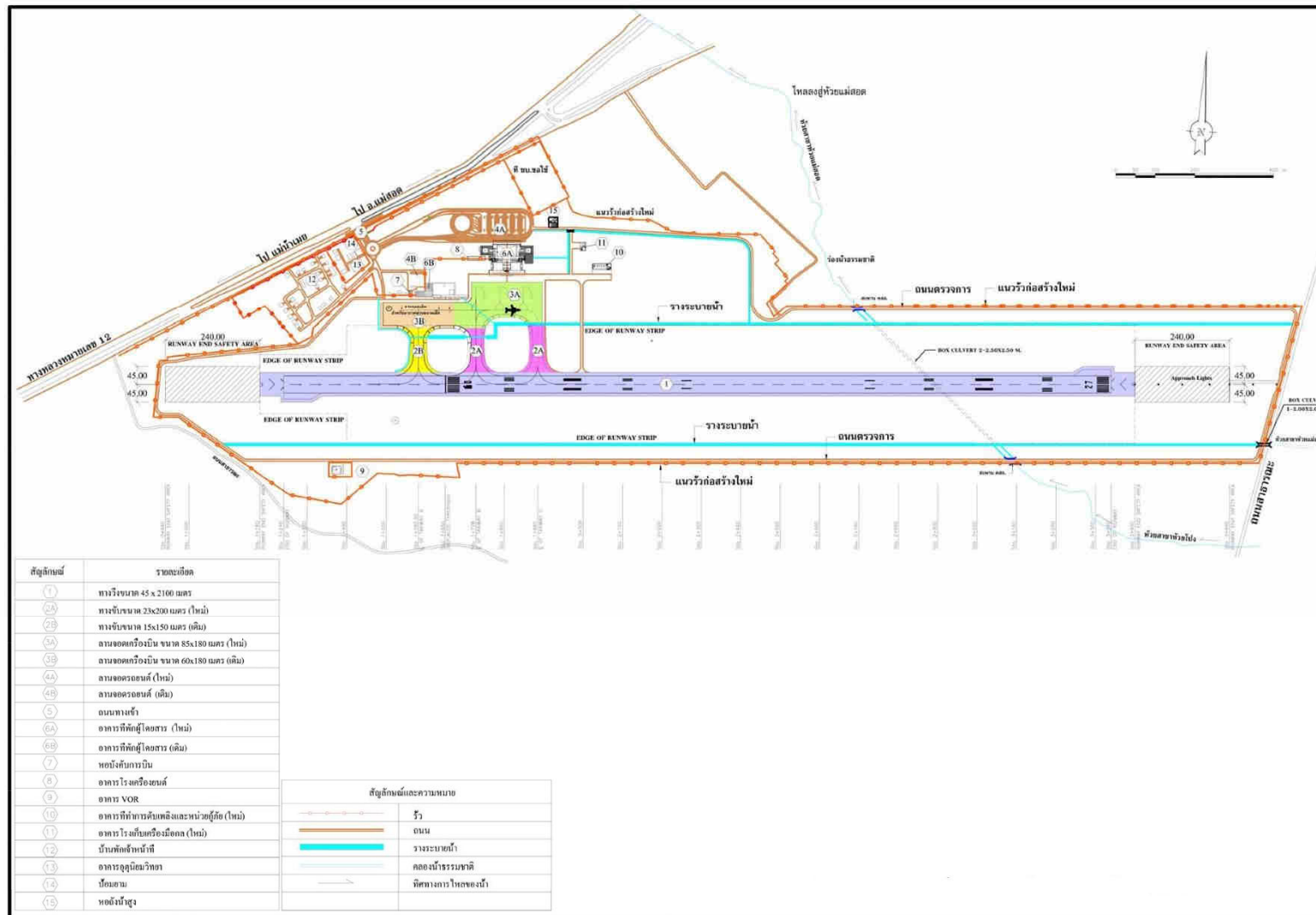
ในปี พ.ศ.2560-2562 ท่าอากาศยานแม่สอด ได้รับงบประมาณ ในการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ อาคารประกอบพร้อมงานระบบอื่นๆ รวมทั้งงานก่อสร้างทางขับ ลานจอดเครื่องบิน การเสริมผิวทางวิ่งเดิม และก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง โดยได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2562

2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานแม่สอด ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3.1-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) : เดิมมีความกว้าง 30 เมตร ยาว 1,500 เมตร จะดำเนินการปรับปรุงให้มีขนาด กว้าง 45 เมตร ยาว 2,100 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลติก
- 2) ทางขับ (Taxiway) : เดิมมีความกว้าง 15 เมตร ยาว 150 เมตร จะดำเนินการปรับปรุงให้มีขนาดความกว้าง 23 เมตร ยาว 200 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลติก
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) : เดิมมีขนาดกว้าง 60 เมตร ยาว 180 เมตร สามารถรองรับเครื่องบินขนาด ATR-72 ได้จำนวน 2 ลำ จะดำเนินการปรับปรุงให้มีขนาดความกว้าง 85 เมตร ยาว 180 เมตร พื้นผิวเป็นคอนกรีต สามารถรองรับเครื่องบิน Boeing 737 ได้พร้อมกัน จำนวน 3 ลำ
- 4) ลานจอดรถยนต์ สามารถจอดรถยนต์ได้ ประมาณ 40 คัน และก่อสร้างลานจอดรถยนต์ใหม่ ให้สามารถรองรับรถยนต์ได้ประมาณ 200 คัน
- 5) อาคารที่พักผู้โดยสาร เดิมมีขนาด 2 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอย 1,098 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 200 คน/ชั่วโมง จะดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ความสูง 2 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอย 12,000 ตารางเมตร
- 6) อาคารหอบังคับการบิน
- 7) อาคารโรงเครื่องยนต์ และกำเนิดไฟฟ้า
- 8) ระบบไฟฟ้าสนามบิน PAPI, Runway Light, Taxiway Light
- 9) เครื่องช่วยเดินอากาศ VOR
- 10) อาคารทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย
- 11) อาคารโรงเก็บเครื่องมือกล
- 12) บ้านพักเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน ลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น จำนวน 10 หลัง
- 13) อาคารอู่ศูนย์มิยา
- 14) หอถังน้ำสูง คสล.ขนาด 50 ลบ.ม. และถังเก็บน้ำใต้ดิน คสล.ขนาด 200 ลูกบาศก์เมตร



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สลด อำเภอแม่สลด จังหวัดตาก (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ.2567)

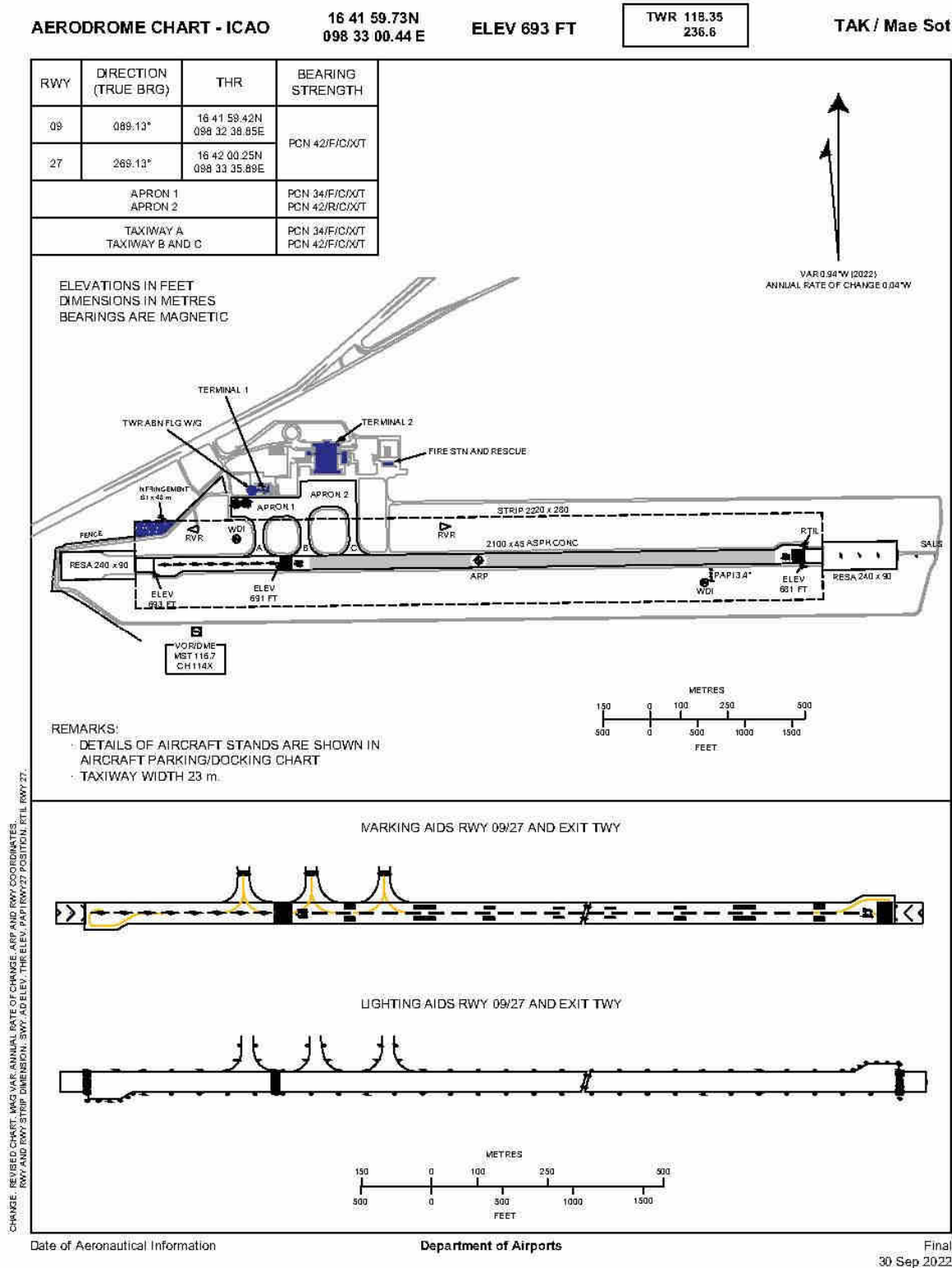
รูปที่ 2.3.1-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานแม่สลดที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.3.2 องค์ประกอบโครงการปัจจุบัน

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2, มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า องค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3.2-1 และภาพที่ 2.3.2-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 45 เมตร ยาว 2,100 เมตร
- 2) ทางขับ (Taxiway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต จำนวน 3 เส้น ดังนี้
 - 2.1) TAXI A ขนาด 23 x 122.65 เมตร กว้าง 15 เมตร ยาว 150 เมตร
 - 2.2) TAXI B และ C ขนาด 23 x 154.29 เมตร
- 3) ลานจอดอากาศยาน (APRON) ประกอบด้วย
 - 3.1) ลานจอดอากาศยานเดิม ขนาดกว้าง 60 เมตร ยาว 180 เมตร
 - 3.2) ลานจอดอากาศยานใหม่ ขนาดกว้าง 85 เมตร ยาว 180 เมตร สามารถรองรับเครื่องบินขนาด BOEING จำนวน 3 ลำ และ ATR-72 จำนวน 2 ลำ
- 4) ทางวิ่งเผื่อ (Over Run) กว้าง 45 เมตร ยาว 60 เมตร
- 5) อาคารที่พักผู้โดยสารมีขนาดพื้นที่รวม 12,000 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 600 คน/ชั่วโมง หรือ 1.7 ล้านคน/ปี
- 6) ลานจอดรถยนต์ จำนวน 2 ลานจอด ได้แก่
 - 6.1) ลานจอดรถยนต์เดิมบริเวณด้านหลังอาคารที่พักผู้โดยสารเดิม สามารถรองรับรถยนต์ได้ 36-40 คัน
 - 6.2) ลานจอดรถยนต์ใหม่บริเวณด้านหน้าทางเข้าสนามบิน ขนาดพื้นที่ประมาณ 9,000 ตารางเมตร สามารถรองรับรถยนต์ได้ 200 คัน
- 7) อาคารหอบังคับการบิน
- 8) อาคารโรงเครื่องยนต์และกำเนิดไฟฟ้า ระบบไฟฟ้าสนามบิน PAPI, Runway Light, Taxiway Light
- 9) อาคารที่ทำการดับเพลิงและกู้ภัย
- 10) เครื่องช่วยในการเดินอากาศ VOR
- 11) อาคารโรงเก็บเครื่องมือกล
- 12) บ้านพักเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน เป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น จำนวน 10 หลัง

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในปัจจุบัน พบว่า มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ที่มา : eAIP สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, มิถุนายน พ.ศ.2568

รูปที่ 2.3.2-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในปัจจุบัน



ทางวิ่ง (Runway)



อาคารที่พักผู้โดยสาร



ลานจอดอากาศยาน (Apron)



หอบังคับการบิน



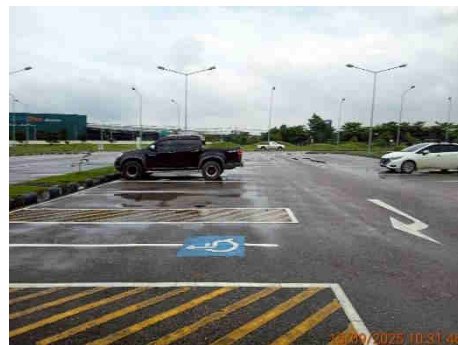
อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย



ลานจอดรถยนต์



หอถังสูงสำหรับเก็บน้ำใช้



ลานจอดรถ

ภาพที่ 2.3.2-1 องค์ประกอบภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในปัจจุบัน (เดือนกันยายน พ.ศ.2568)

2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินแม่สอด ในท้องที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2538 ครอบคลุมพื้นที่ 9 ตำบล ในอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก รายละเอียดดังภาคผนวก ข

2.5 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2564) โดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 340,604.72 ไร่ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานร้อยละ 46.29 เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 157,681.17 ไร่ รองลงมาคือ พื้นที่ป่าไม้ 128,459.69 ไร่ (ร้อยละ 37.72) และมีพื้นที่พักอาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม สถานที่ราชการและสถาบันต่างๆ รวมทั้งพื้นที่อุตสาหกรรม รวมกันเพียง 28,265.95 ไร่ (ร้อยละ 8.30) ตามลำดับ (ตารางที่ 2.5-1 และรูปที่ 2.5-1)

ตารางที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. พื้นที่ที่พักอาศัย	20,396.14	5.99
2. พื้นที่พาณิชยกรรม	5,102.51	1.50
3. สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	2,762.30	0.81
4. พื้นที่อุตสาหกรรม	4,379.09	1.29
5. สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	1,824.61	0.54
6. ถนน	3,222.60	0.95
7. พื้นที่เกษตรกรรม	157,681.17	46.29
8. พื้นที่ป่าไม้	128,459.69	37.72
9. พื้นที่น้ำ	7,094.93	2.08
10. พื้นที่เบ็ดเตล็ด	9,671.67	2.84
รวม	340,604.72	100.00

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2564, กรมพัฒนาที่ดิน

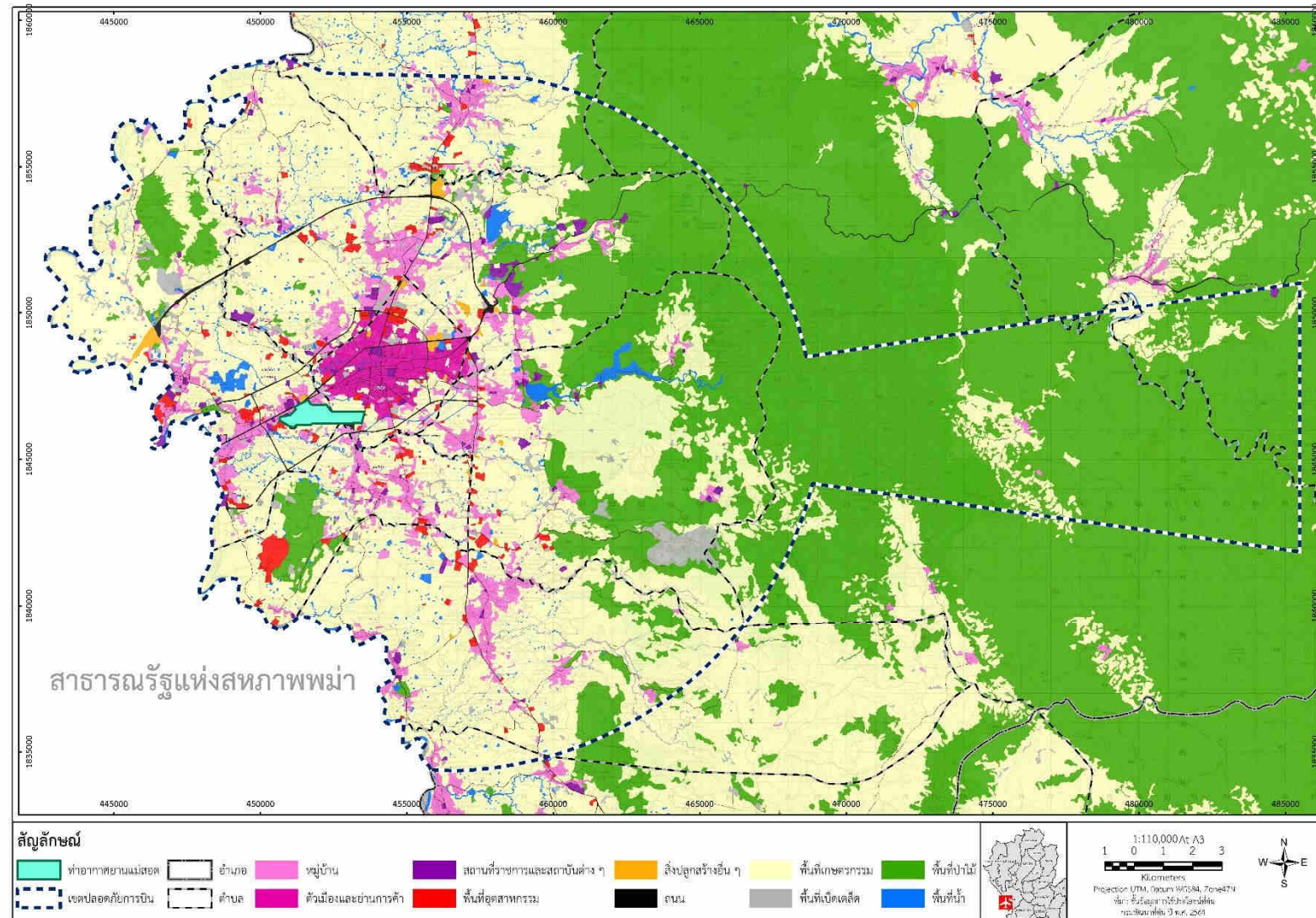
สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (รูปที่ 2.5-2) พบว่า

ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน ประชิดถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว ถัดออกไปเป็นพื้นที่ชุมชนที่อาศัยอาศัยสลับกับพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ และพบพื้นที่ตัวเมืองและย่านการค้าบริเวณอำเภอแม่สอด

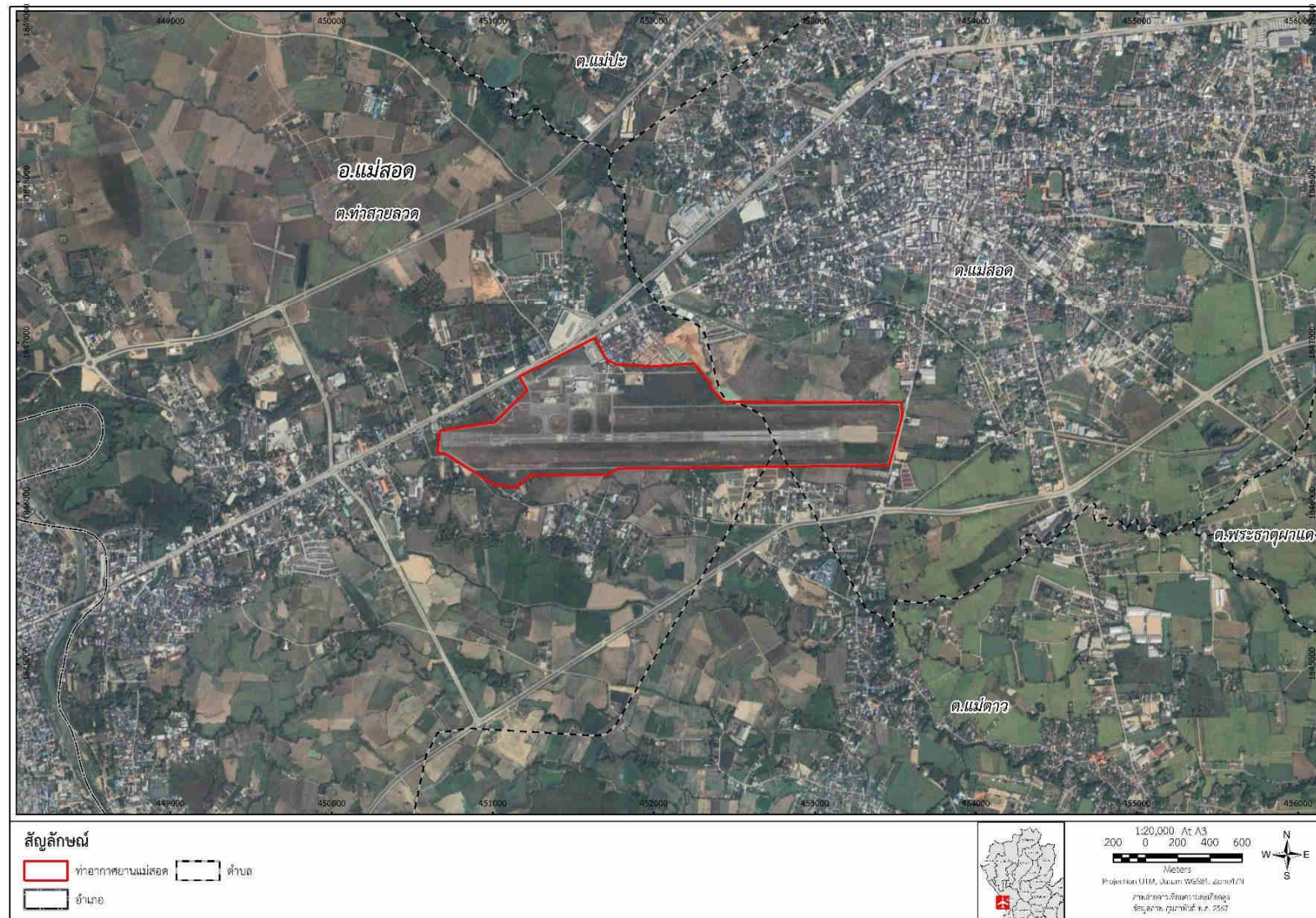
ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ถนน ถัดออกไปเป็นพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรม พื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่ไม้ผล

ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า พื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว พืชไร่ ถัดออกไปเป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย สลับพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว พืชไร่ ไม้ผล

ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่โล่ง และพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรม ถัดออกไปเป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย พื้นที่โรงเรียนบ้านแม่ดาว และโรงเรียนภัทรวิทยา ตามลำดับ



รูปที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอย ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ



รูปที่ 2.5-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานแม่สอด

2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (ธันวาคม พ.ศ.2568) ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด รวมทั้งสิ้น 50 คน (ไม่นับรวมเจ้าหน้าที่สายการบิน)

2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

จากการรวบรวมข้อมูลสายการบินที่ให้บริการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ธันวาคม พ.ศ.2568) พบว่า มีสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ 1 สายการบิน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ ให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-แม่สอด-ดอนเมือง วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) เป็นประจำทุกวัน

2.6.3 สถิติเที่ยวบิน

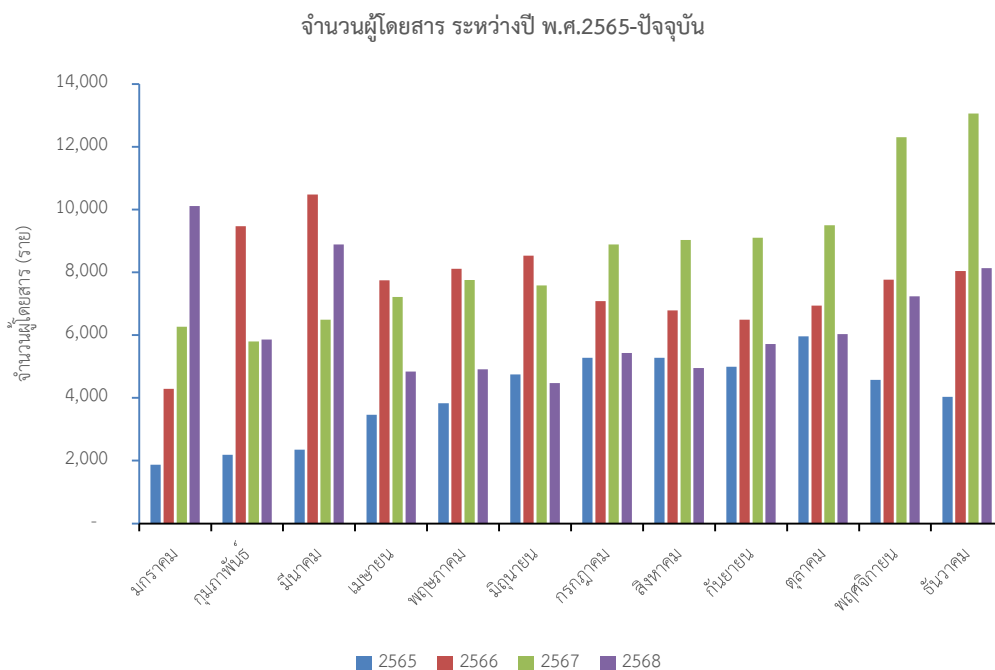
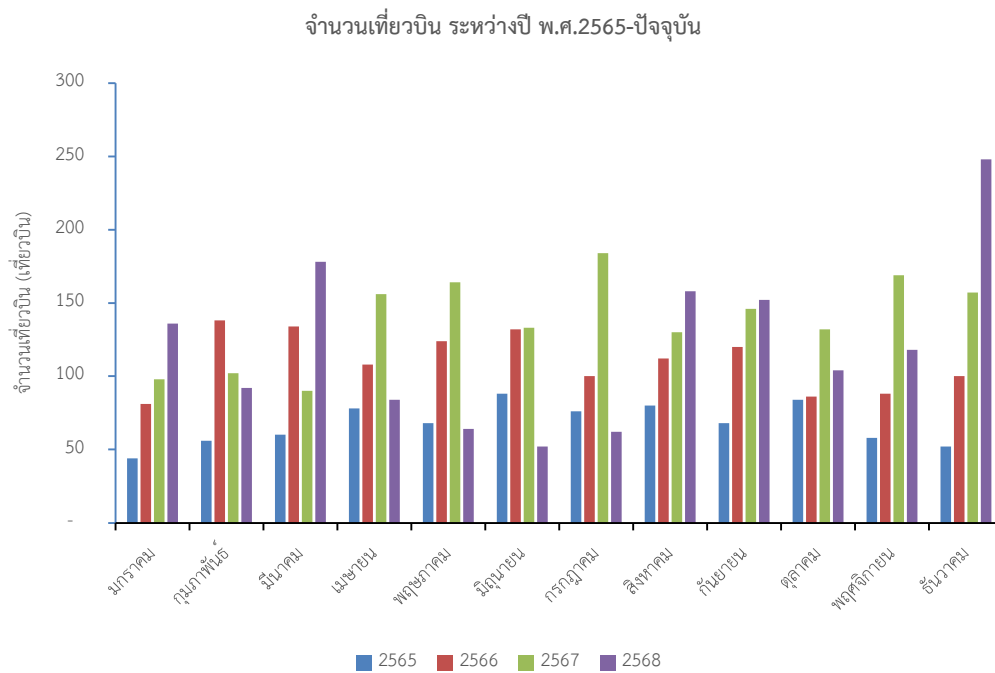
สถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า ท่าอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประกอบด้วย สายการบินพาณิชย์ในประเทศ สายการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ และอากาศยานทหาร/ฝึกบิน มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 52-248 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลง ระหว่าง 4,477-10,105 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6.3-1) ซึ่งใกล้เคียงกับสถิติการขนส่งทางอากาศย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ.2565-2567) ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 44-184 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสาร ระหว่าง 1,875-13,057 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6.3-2 และ รูปที่ 2.6.3-1)

ตารางที่ 2.6.3-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปี พ.ศ.2568												
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)						จำนวนผู้โดยสาร (ราย)					
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม
มกราคม	-	136	-	-	-	136	-	10,105	-	-	-	10,105
กุมภาพันธ์	26	62	-	4	-	92	621	5,235	-	-	-	5,856
มีนาคม	108	62	4	4	-	178	4,040	4,851	-	-	-	8,891
เมษายน	20	64	-	-	-	84	754	4,083	-	-	-	4,837
พฤษภาคม	-	62	2	-	-	64	-	4,909	2	-	-	4,911
มิถุนายน	-	52	-	-	-	52	-	4,477	-	-	-	4,477
กรกฎาคม	-	62	-	-	-	62	-	5,426	-	-	-	5,426
สิงหาคม	-	144	-	10	-	158	94	4,835	-	20	-	4,949
กันยายน	-	142	2	6	2	152	-	5,710	3	-	-	5,713
ตุลาคม	-	76	-	28	-	104	-	6,020	-	8	-	6,028
พฤศจิกายน	-	60	14	42	2	118	-	6,363	861	7	-	7,231
ธันวาคม	86	66	-	94	2	248	1,825	6,302	-	3	-	8,130
รวม	244	988	22	188	6	1,448	7,334	68,316	866	38	-	76,554

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มกราคม พ.ศ.2569

ตารางที่ 2.6.3-2 เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568								
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)				จำนวนผู้โดยสาร (ราย)			
	2565	2566	2567	2568	2565	2566	2567	2568
มกราคม	44	81	98	136	1,875	4,287	6,271	10,105
กุมภาพันธ์	56	138	102	92	2,185	9,472	5,802	5,856
มีนาคม	60	134	90	178	2,351	10,480	6,489	8,891
เมษายน	78	108	156	84	3,459	7,743	7,213	4,837
พฤษภาคม	68	124	164	64	3,834	8,116	7,753	4,911
มิถุนายน	88	132	133	52	4,743	8,530	7,586	4,477
กรกฎาคม	76	100	184	62	5,274	7,084	8,883	5,426
สิงหาคม	80	112	130	158	5,273	6,791	9,031	4,949
กันยายน	68	120	146	152	4,990	6,487	9,101	5,713
ตุลาคม	84	86	132	104	5,965	6,936	9,502	6,028
พฤศจิกายน	58	88	169	118	4,574	7,764	12,306	7,231
ธันวาคม	52	100	157	248	4,037	8,038	13,057	8,130
รวม	812	1,323	1,661	1,448	48,543	91,728	102,994	76,554

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มกราคม พ.ศ.2569



รูปที่ 2.6.3-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด 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) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากแบบก่อสร้าง/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 รวมทั้งจะ

ทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

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

2.3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

3) ผลการศึกษา

กรมท่าอากาศยาน ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 31/2549 เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ.2559 โดยให้กรมท่าอากาศยาน ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/15813 ลงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ.2559 อย่างเคร่งครัด

สำหรับผลกระทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว โดยมีองค์ประกอบต่างๆ สอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังข้อ 7.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด สำหรับผลกระทบทวนวิธีการศึกษา รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
1. สภาพภูมิประเทศ	- ใช้ข้อมูลจากแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมต่างๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	-
2. สภาพภูมิอากาศและคุณภาพอากาศ	- รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอแม่สอด และข้อมูลหุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศของอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก - ตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน โรงเรียนบ้านแม่ตาว และสำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย TSP, CO และ NO ₂ เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2549 - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ไดจากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม โดยมีดัชนีตรวจวัดครอบคลุมผลกระทบจากการดำเนินการ แต่มีความถี่ในการตรวจวัดไม่เหมาะสม เนื่องจากยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุม	- ประเมินผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AMS/EPA Regulatory Model หรือ AERMOD ของ USEPA และประเมินผลกระทบคุณภาพอากาศที่เกิดจากการระบายสารมลพิษจากยานพาหนะต่างๆ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป ซึ่งสามารถแสดงผลกระทบได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น ● รถยนต์ที่จอดบริเวณลานจอดรถยนต์ ต้องดับเครื่องยนต์เมื่อทำการจอดเรียบร้อยแล้ว ● จัดระบบการจราจรบริเวณพื้นที่ลานจอดรถยนต์และอาคารรับส่งผู้โดยสาร ให้มีความคล่องตัวเพื่อป้องกันปัญหาการกักตัวของมลสารในพื้นที่ ● หากได้รับเรื่องร้องเรียนจากผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ ต้องตรวจสอบแก้ไข และรับผิดชอบผลกระทบที่เกิดขึ้น - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ตรวจวัด CO, NO ₂ , SO ₂ , PM10, ทิศทางและความเร็วลม จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน โรงเรียนบ้านแม่ตาว และสำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงาน 2 วัน วันหยุด 1 วัน) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง ในปี 1, 2, 3, 5, 10, 15 และ 20 ของระยะดำเนินการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ฯ ที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศให้ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูม ร ส ู ม (ล ม ม ร ส ู ม ตะวันออกเฉียงเหนือและลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
3. เสียง	<p>- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย L_{eq} 24 ชม. และ L_{max} จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน โรงเรียนบ้านแม่ดาว และสำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2549</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัด/สำรวจจริงในภาคสนาม โดยมีดัชนีตรวจวัดครอบคลุมผลกระทบจากการดำเนินการ</p>	<p>- ประเมินผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากแบบจำลอง FAA Integrated Noised Model (INM) Version</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เป็นที่ได้รับการยอมรับโดยทั่วไป ซึ่งสามารถแสดงผลกระทบได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● หลีกเลี่ยงการกำหนดเที่ยวบินในช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00 น.) ● ท่าอากาศยานที่ขึ้นลงท่าอากาศยานแม่สอดต้องผ่านหลักเกณฑ์การควบคุมมลพิษทางเสียงตามข้อกำหนดของ ICAO ● หากได้รับเรื่องร้องเรียนจากผลกระทบด้านเสียง หรือกรณีที่เกิดการตรวจวัดระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานที่กำหนดกรมท่าอากาศยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องตรวจสอบ แก้ไข และรับผิดชอบผลกระทบที่เกิดขึ้น <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ตรวจวัด L_{eq} (24 ชม.), L_{dn}, L_{max}, L_{10}, L_{50}, L_{90}, SEL และเส้นระดับเสียง NEF ทุก 5 ปี จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน โรงเรียนบ้านแม่ดาว และสำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง จำนวน 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ในปีที 1-20 ของระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ รวมทั้งมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินการ</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	<p>- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินในลำห้วยแม่ตาว จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณบ้านแม่ตาวได้ บ้านหนองกึ่งฟ้า และบ้านแม่ตาว โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ pH, DO, BOD, SS, Nitrate, TKN, Oil & Grease, Phosphate, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 2 ครั้ง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2549 และเดือนมกราคม พ.ศ.2550</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม โดยมีดัชนีตรวจวัดที่สามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของแหล่งน้ำ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีสถานีวิจัยตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินการ รวมทั้งมีความครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียชนิดถังกรองไร้อากาศแบบมีตัวกลาง (Anaerobic Filter) ขนาด 11.2 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 ถัง เพื่อรองรับน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมของอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ ● ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียชนิดถังกรองไร้อากาศแบบมีตัวกลาง (Anaerobic Filter) ขนาด 21 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ถัง เพื่อรองรับน้ำเสียจากภัตตาคารห้องอาหารของอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ ● ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณอาคารที่ทำการดับเพลิง/หน่วยกู้ภัยใหม่และอาคารโรงเก็บเครื่องมือกลใหม่ จำนวน 1 ถัง ในแต่ละอาคาร ● จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย และให้ผู้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียถ่ายทอดเทคโนโลยีและดูแลระบบ <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ตรวจวัดคุณภาพน้ำจำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) ห้วยสาขาลำห้วยแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด (2) ห้วยสาขาลำห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด (3) ห้วยสาขาลำห้วยแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด โดยดำเนินการตรวจวัดอุณหภูมิ น้ำ ความโปร่งแสง ความขุ่น ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ออกซิเจนละลาย (DO) บีโอดี (BOD) ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ในปีที่ 1, 2, 3, 5, 10, 15 และ 20 ของระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีตรวจวัดแสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
5. คุณภาพน้ำใต้ดิน	<p>- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใต้ดิน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ่อบาดาลบริเวณบ้านหนองกิ้งฟ้า บ่อน้ำต้นบริเวณบ้านหนองกิ้งฟ้า และ บ่อน้ำต้นบริเวณบ้านแม่ดาว โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ ความขุ่น, pH, เหล็ก, แอมโมเนีย, ซัลเฟต, คลอไรด์, Nitrate, ความกระด้างทั้งหมด, ความนำไฟฟ้า, SS และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 2 ครั้ง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2549 และเดือนมกราคม พ.ศ.2550</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม โดยมีดัชนีตรวจวัดที่สามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของแหล่งน้ำ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมีสถานีวิจัยวัดครอบคลุมพื้นที่ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินการ รวมทั้งมีความครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดินที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำใต้ดิน</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำใต้ดิน</p>	-
6. ดินและการชะล้างพังทลายของดิน	<p>- ใช้ข้อมูลจากรายงานการสำรวจดินของจังหวัดตาก ของกรมกรมนพัฒนาที่ดิน และแผนที่จำแนกชุดดิน มาตราส่วน 1:50,000</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อดินและการชะล้างพังทลายของดินที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของดินและการชะล้างพังทลายของดิน</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของดินและการชะล้างพังทลายของดิน</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
7. ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว	- ใช้ข้อมูลจากแผนที่ธรณีวิทยา มาตราส่วน 1:250,000 ของกรมทรัพยากรธรณี ร่วมกับ ข้อมูลบันทึกประวัติการเกิดแผ่นดินไหวของ กรมอุตุนิยมวิทยา - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ	- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจาก ลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่ส่งผล กระทบต่อสภาพธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว ที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม สามารถแสดง ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของ โครงการได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการ ให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการ ให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว	-
8. ทรัพยากรป่าไม้	- สำรวจสภาพทรัพยากรป่าไม้ บริเวณพื้นที่ ท่าอากาศยานแม่สอด และบริเวณโดยรอบ พื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มา จากผลการสำรวจจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจาก ลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่ส่ง ผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ที่อาจเกิดขึ้น จากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม สามารถแสดง ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของ โครงการได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการ ให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรป่าไม้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการ ให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรป่าไม้	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
9. ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ศึกษาความหลากหลายชนิด ความชุกชุม และการกระจายของสัตว์ป่า บริเวณท่าอากาศยานแม่สอด - มีความเหมาะสม เนื่องจากข้อมูลที่ได้มาจากการสำรวจจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่าที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● ห้ามติดตั้งเสาไฟฟ้าที่ ต้องพาดสายไฟฟ้า เพื่อป้องกันนกใช้เป็นที่พักอาศัยในบริเวณใกล้เคียงแนวทางวิ่ง ● หลอดไฟที่ใช้ในพื้นที่โครงการควรเป็นหลอดไฟที่ไม่ดึงดูดแมลง ● จำกัดขนาดและชนิดของต้นไม้ที่ปลูกบริเวณท่าอากาศยาน ไม่ให้มีลักษณะเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งหากินของนก ● ตัดแต่งหญ้าและกำจัดวัชพืชในพื้นที่ข้างทางวิ่งและรางระบายน้ำให้สั้นเสมอ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการฯ ที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- จัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้ แต่ควรเพิ่มเติมระยะเวลาในการติดตามตรวจสอบให้ครอบคลุม 2 ช่วงฤดูกาล โดยดำเนินการปีละ 2 ครั้ง	เพิ่มเติมระยะเวลาในการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าให้ครอบคลุม 2 ช่วงฤดูกาล โดยดำเนินการปีละ 2 ครั้ง

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
10. นิเวศวิทยา ทางน้ำ	<p>- เก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำในลำห้วยแม่ตาว จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณบ้านแม่ตาวได้ บ้านหนองกึ่งฟ้า และบ้านแม่ตาว โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์แพลงก์ตอนพืชและสัตว์ สัตว์หน้าดิน และปลา ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2549</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม โดยมีดัชนีตรวจวัดที่สามารถแสดงถึงสภาพปัจจุบันของแหล่งน้ำ</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียชนิดถังกรองไร้อากาศแบบมีตัวกลาง (Anaerobic Filter) ขนาด 11.2 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 ถัง เพื่อรองรับน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมของอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ ● ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียชนิดถังกรองไร้อากาศแบบมีตัวกลาง (Anaerobic Filter) ขนาด 21 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ถัง เพื่อรองรับน้ำเสียจากภัตตาคารห้องอาหารของอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ ● ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณอาคารที่ทำการดับเพลิง/หน่วยกู้ภัยใหม่และอาคารโรงเก็บเครื่องมือกลใหม่ จำนวน 1 ถัง ในแต่ละอาคาร ● จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย และให้ผู้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียถ่ายทอดเทคโนโลยีและดูแลระบบ <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำจำนวน 4 สถานี ได้แก่ (1) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด (2) ห้วยสาขาห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด (3) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด โดยดำเนินการตรวจวัด แพลงก์ตอนพืชและสัตว์ สัตว์หน้าดิน และพันธุ์ไม้น้ำ ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง ในปีที่ 1, 2, 3, 5, 10, 15 และ 20 ของระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีตรวจวัดแสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
11. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	- ศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในรัศมี 5 กิโลเมตร โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน โดยใช้ภาพถ่ายทางอากาศมาตราส่วน 1 : 15,000 รวมทั้งสำรวจภาคสนามเพื่อตรวจสอบความถูกต้อง - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ที่ดิน	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ที่ดิน	-
12. เกษตรกรรม	- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านพื้นที่ถือครองทางการเกษตร จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง	- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากลักษณะโครงการ และกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อด้านเกษตรกรรมที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงด้านเกษตรกรรม	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงด้านเกษตรกรรม	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
13. การคมนาคม	<p>- ศึกษาข้อมูลสถิติภูมิปริมาณจราจรทางบกจากกรมทางหลวง ประกอบด้วย ลักษณะโครงข่ายการคมนาคม ปริมาณจราจรบนเส้นทางหลัก (พ.ศ.2554-2556)</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบจากปริมาณรถที่รับ-ส่งผู้โดยสารและความสามารถของถนนในการให้บริการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● จัดป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอดกับทางหลวงหมายเลข 12 เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้เส้นทาง ● กรมท่าอากาศยานประสานงานกับแขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าสนามบิน เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้นในระยะดำเนินการ <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
14. สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลด้านระบบสาธารณูปโภคที่สำคัญ ได้แก่ ไฟฟ้า น้ำประปา และการสื่อสาร เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประเมินผลกระทบของชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณาจากปริมาณการใช้น้ำ รวมทั้งการบำบัดน้ำเสีย การกำจัดขยะ และกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการเปรียบเทียบกับความสามารถในการให้บริการของหน่วยงานท้องถิ่น - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถนำมาใช้ในการประเมินผลกระทบได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● โครงการต้องสูบน้ำประปาเข้าสู่หอถังน้ำสูงและถังเก็บน้ำใต้ดินหลังเวลา 21.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงช่วงเวลาการใช้น้ำหนาแน่นของประชาชนในชุมชน ● ประสานงานกับการประปาส่วนภูมิภาค สาขาแม่สอด เพื่อแจ้งการสูบน้ำประปาเข้าสู่หอถังน้ำสูงและถังเก็บน้ำใต้ดินของโครงการ ● จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยที่มีฝาปิดมิดชิด และมีรูปทรงที่เหมาะสมต่อการใช้ในบริเวณท่าอากาศยาน โดยตั้งกระจายตามจุดต่างๆ ในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน ● จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดและเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานมาไว้ยังที่พักขยะมูลฝอย เพื่อรอเทศบาลตำบลท่าสายลวดมาเก็บขนและดูแลความสะอาดบริเวณที่พักมูลฝอย - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม 	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
15. การระบายน้ำ และควบคุมน้ำท่วม	- ศึกษากระบวนการระบายน้ำบริเวณพื้นที่ ท่าอากาศยาน และบริเวณโดยรอบ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ	- วิเคราะห์ผลกระทบด้านการระบายน้ำ โดย การคำนวณปริมาณน้ำหลากจากสมการ Rational Method - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถ นำมาใช้ในการประเมินผลกระทบได้ อย่างถูกต้อง	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ เช่น ● ตรวจสอบอาคารระบายน้ำบริเวณพื้นที่ โครงการก่อนถึงฤดูฝนเป็นประจำทุกปี หากพบว่ามีการชำรุดเสียหายของ อาคารระบายน้ำให้ดำเนินการซ่อมแซม อาคารระบายน้ำ ● ตรวจสอบการสะสมตะกอนดินและ วัชพืชของอาคารระบายน้ำ หากพบว่ามี การสะสมของตะกอนและวัชพืชใน บริเวณดังกล่าว ต้องดำเนินการขุดลอก และกำจัดวัชพืชเพื่อมิให้เกิดขวางการ ระบายน้ำ ● ทำการขุดลอกทางระบายน้ำภายใน โครงการทั้งหมด อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ● ร่วมมือกับเทศบาลนครแม่สอดในการ ขุดลอกลำห้วยแม่สอด เพื่อรักษาภาพ การระบายน้ำของลำห้วยแม่สอดตาม ความเหมาะสม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่ กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจ เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ตรวจสอบการสะสมของตะกอน และวัชพืช ในรางระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ และการไหล ของน้ำในห้วยสาขาห้วยแม่สอด โดย ดำเนินการตรวจวัชพืช/ตะกอน, การอุดตัน ของรางระบายน้ำ/ปากท่อระบายน้ำ, การกัดเซาะหรือการทรุดตัวของรางระบาย น้ำและปากท่อระบายน้ำ ปีละ 2 ครั้ง ในช่วง ฤดูฝน และฤดูแล้ง - มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีตรวจวัด แสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ได้อย่างชัดเจน	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
16. เศรษฐกิจ-สังคม	<p>- รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร รายงาน และงานวิจัย/ศึกษาของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานส่วนกลางและระดับภูมิภาค</p> <p>- สืบเสาะสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยใช้แบบสอบถามผู้นำชุมชน และครัวเรือน โดยรอบพื้นที่ ท่าอากาศยานแม่สอด ประกอบด้วย ชุมชนบ้านแม่สอด บ้านวังตะเคียน บ้านริมเมย บ้านหนองกิ้งฟ้า บ้านแม่ตาว บ้านแม่ตาวสันแป บ้านแม่ตาวไต้ บ้านแม่ตาวกลาง บ้านแม่ตาวสันโรงเรียน บ้านแม่ตาวแพะบ้านห้วยม่วง บ้านห้วยม่วงไต้ บ้านห้วยม่วงเหนือ</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม เนื่องจากกิจกรรมโครงการ</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนโครงการให้ชัดเจน บริเวณฝ่ายประชาสัมพันธ์ที่อยู่ชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลและรับเรื่องราวร้องเรียน ● มีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องราวร้องเรียนที่เด่นชัด สามารถมองเห็นและเข้าถึงได้ง่าย ● ประชาสัมพันธ์และแจ้งผลการตรวจวัดระดับเสียงให้ประชาชนในชุมชนใกล้เคียงทราบอย่างต่อเนื่อง <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- สอบถามความคิดเห็นต่อภาวะเศรษฐกิจ การบริการพื้นฐาน ความเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อม และทัศนคติต่อโครงการบริเวณชุมชนโดยรอบโครงการ จำนวน 6 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านข้างสหกรณ์ ชุมชนบ้านไต้ ชุมชนบ้านเหนือ ชุมชนบ้านหนองกิ้งฟ้า ชุมชนบ้านบัวคูณ และชุมชนอิสลาม ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<p>ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมกลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในขณะศึกษาผลกระทบเบื้องต้น และในการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
17. การสาธารณสุข	- รวบรวมข้อมูลด้านสภาพสาธารณสุขโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ	- ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และระดับเสียงจากการดำเนินการโครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจาก ผลกระทบด้านอากาศและระดับเสียงจากการดำเนินการนับเป็นผลกระทบหลักที่อาจเกิดขึ้นต่อสุขภาพอนามัยชุมชน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านการสาธารณสุข	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านการสาธารณสุข	-
18. ความปลอดภัย	- รวบรวมข้อมูลสถิติด้านความปลอดภัยสถิติการเกิดอุบัติเหตุ โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากสถิติด้านความปลอดภัย สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เช่น ● ซ่อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง ● ตรวจสอบดูแลสภาพของทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน อุปกรณ์ช่วยเดินอากาศให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ ● จัดป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอดกับทางหลวงหมายเลข 12 เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้เส้นทาง - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม	-

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

3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ในระยะที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้จัดให้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท เอ บี อี เอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 3) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 5) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2567 โดย บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาที่เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะ 5 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 และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาคือหรือไม่ รวมทั้งศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

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

3) ผลการศึกษา

ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด** มีรายละเอียดดังนี้

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

(1) จัดทำป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องร้องเรียน หรือกล่องรับฟังความคิดเห็น / รับเรื่องร้องเรียน บริเวณจุดประชาสัมพันธ์ของอาคารที่พักผู้โดยสาร

(2) ประชาสัมพันธ์ผลการตรวจวัดระดับเสียงให้ประชาชนในชุมชนใกล้เคียงรับทราบ โดยอาจประสานผ่านทางผู้นำชุมชน เพื่อประกาศผ่านเสียงตามสาย หรือจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์ให้ผู้นำชุมชนทราบ

(3) จัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการต่างๆ ที่ท่าอากาศยานดำเนินการ และผลการตรวจวัดระดับเสียงติดตั้งบริเวณจุดประชาสัมพันธ์

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และนิเวศวิทยาทางน้ำ รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการสำรวจทัศนคติต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน จากชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานแม่สอ ด โดยเน้นชุมชนที่อยู่ใกล้กับแนวบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน ได้แก่ ชุมชนข้างสหกรณ์ ชุมชนหนองกิ้งฟ้า ชุมชนบ้านเหนือ ชุมชนบ้านใต้ ชุมชนบ้านบัวควง และชุมชนอิสลาม พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการ รวมทั้งไม่รู้สึกรับได้รับการรบกวนจากการดำเนินการของท่าอากาศยานแม่สอ ด

ส่วนผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานแม่สอ ด พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอ ด มีจำนวนทั้งสิ้น 54 ชนิด โดยพบนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินสูง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกปากห่าง และพบนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำแต่ต้องมีการเฝ้าระวัง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า และนกกระปูดใหญ่

3.2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานแม่สอ ด), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2564) พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และนิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม บริเวณชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานแม่สอ ด จำนวน 6 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านข้างสหกรณ์ ชุมชนบ้านใต้ ชุมชนบ้านเหนือ ชุมชนบ้านหนองกิ้งฟ้า ชุมชนบ้านบัวควง และชุมชนอิสลาม นอกจากนี้ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมให้มีการสำรวจทัศนคติต่อผลกระทบด้านเสียงจากเครื่องบิน (แบ่งตามความรู้สึกรบกวนออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และไม่มี) ในชุมชนทั้ง 6 แห่งดังกล่าวข้างต้น

ผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ ด ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 63 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกเอี้ยงหงอน (*Acridotheres grandis*) และนกแอ่นทุ่งใหญ่ ส่วนนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำพบจำนวน 25 ชนิด แต่ต้องมีการเฝ้าระวังจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกยางเปีย นกยางกรอกพันธุ์จีน และนกยางโทนน้อย

3.3) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานแม่สอ ด), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, ธันวาคม พ.ศ.2564) พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และนิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ ด ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2564 พบว่า มีจำนวนทั้งสิ้น 62 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน ในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกยางโทนน้อย ส่วนนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ พบจำนวน 40 ชนิด แต่ต้องมีการเฝ้าระวังจำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกเอี้ยงสาริกา และนกกระแตแต้แว๊ด

สำหรับผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นบริเวณชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ ด จำนวน 6 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านข้างสหกรณ์ ชุมชนบ้านใต้ ชุมชนบ้านเหนือ ชุมชนบ้านหนองกิ้งฟ้า ชุมชนบ้านบัวควง และชุมชนอิสลาม ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2564 พบว่า มากกว่าครึ่งให้ความเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยาน

นานาชาติแม่สอด ไม่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับความคิดเห็นด้านการได้รับการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร /เอกชน/ ส่วนราชการอื่น พบว่า ส่วนใหญ่ไม่รู้สึกถูกรบกวน คิดเป็นร้อยละ 75.0 และร้อยละ 82.5 ตามลำดับ

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

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศ และระดับเสียง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4-5 ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด มีจำนวนทั้งสิ้น 72 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง คือ นกปากห่าง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ และนกตะขาบทุ่ง

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

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

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

(2) เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำบริเวณแหล่งรองรับน้ำทิ้งของโครงการ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศ และระดับเสียง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ในขณะที่ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติ

แม่สอด มีจำนวนทั้งสิ้น 49 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือนกปากห่าง

สำหรับผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น พบว่า ร้อยละ 20.0 ให้ความเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดไม่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับความคิดเห็นด้านการได้รับการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร /เอกชน/ ส่วนราชการอื่น พบว่า มากกว่าครึ่งไม่ได้รับรบกวน คิดเป็นร้อยละ 59.0 และร้อยละ 51.0 ตามลำดับ

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

3.6) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, กรกฎาคม พ.ศ.2566) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน ซึ่งมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน โดยท่าอากาศยานแม่สอดต้องดำเนินการซ่อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพน้ำทิ้ง และการระบายน้ำ พบว่า คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทิ้ง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนห้วยสาขาแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินได้ เนื่องจากมีสภาพแห้ง ไม่มีน้ำ ผลการตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า ห้วยสาขาแม่สอดก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และห้วยโป่งก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่สามารถสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำได้ เนื่องจากมีสภาพลำน้ำตื้นเขิน ห้วยสาขาแม่สอดก่อนผ่านท่าอากาศยาน พบพรรณไม้ 4 ชนิด คือ ผักปราบใบแคบ เทียนนา หญ้าขน และผักไผ่น้ำ ส่วนห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด พบเพียงพรรณไม้ 1 ชนิด คือ ไมยราบยักษ์ สำหรับห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด แพลงก่ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มโปรโตซัว ส่วนสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนชีปะขาว และตัวอ่อนริ้นน้ำจืด) และพรรณไม้ที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย ซึ่งมีความสอดคล้องกับสภาพจุดสำรวจที่มีลักษณะน้ำนิ่ง และระดับน้ำไม่ลึกมาก ซึ่งมีสภาพเป็นไปตามฤดูกาล ในขณะที่ผลการสำรวจการระบายน้ำ พบว่า รางระบายน้ำและท่อระบายน้ำต่างๆ มีน้ำไหลผ่าน แต่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมบริเวณปากท่อระบายน้ำ และภายในรางระบายน้ำเล็กน้อย โดยยังคงระบายน้ำได้ สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด มีทั้งสิ้น 32 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง คือ นกกระแตแต้แว๊ด

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2566 พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

3.7) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2566, มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพน้ำทิ้ง และการระบายน้ำ พบว่า คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทิ้ง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ส่วนห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ผลการตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด แพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มโปรโตซัว ส่วนสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และตัวอ่อนซีปะขาว) และพรรณไม้น้ำที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย ส่วนห้วยสาขาแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด แพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียว และแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ นอเพเลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และตัวอ่อนซีปะขาว) และหอยคัน และพรรณไม้น้ำที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย ซึ่งมีความสอดคล้องกับสภาพจุดสำรวจที่มีลักษณะน้ำนิ่ง และระดับน้ำไม่ลึกมาก ซึ่งมีสภาพเป็นไปตามฤดูกาล ในขณะที่ผลการสำรวจการระบายน้ำ พบว่า รางระบายน้ำและท่อระบายน้ำต่างๆ มีน้ำไหลผ่าน แต่มิวัชพืชขึ้นปกคลุมบริเวณปากท่อระบายน้ำ และภายในรางระบายน้ำเล็กน้อย โดยยังคงระบายน้ำได้ สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด มีจำนวนทั้งสิ้น 48 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง คือ นกกระแตแต้แว๊ด และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่

สำหรับผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังมากขึ้น (ร้อยละ 75.1) รองลงมา ระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 24.0) และระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 1.1) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง รบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย สำหรับความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ขณะบินขึ้น และบินลง รบกวนการใช้ชีวิตในระดับปานกลาง ส่วนขณะบินผ่าน รบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงธันวาคม พ.ศ.2566 พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

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

(1) ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดต้องดำเนินการตรวจสอบโครงการสร้างทางวิ่ง ทางขับ และอาคารที่พักผู้โดยสารโครงการ ภายหลังการเกิดแผ่นดินไหวอย่างเร่งด่วน หากเกิดแผ่นดินไหว บริเวณพื้นที่โครงการหรือพื้นที่ใกล้เคียงในรัศมี 150 กิโลเมตร

(2) ต้องตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และตรวจสอบการทำงานของเครื่องเติมอากาศในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่าระบบบำบัดน้ำเสียหรือเครื่องเติมอากาศชำรุดเสียหาย ต้องเร่งดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมทันที

(3) ต้องตรวจสอบปริมาณตะกอนสะสมในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงของส่วนเก็บตะกอน ต้องดำเนินการสูบน้ำออกทันที

(4) ต้องตรวจสอบปริมาณตะกอนดินและวัชพืชในรางระบายน้ำอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคม หรือก่อนเข้าสู่ฤดูฝน หากพบว่ารางระบายน้ำมีสภาพตันหรือมีปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงรางระบายน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนดินออกทันที รวมทั้งหากพบว่าวัชพืชขึ้นปกคลุมหรือกีดขวางรางระบายน้ำ ให้ดำเนินการกำจัดวัชพืชในรางระบายน้ำออกทันที

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพน้ำทิ้ง และการระบายน้ำ พบว่า คุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ขาเข้า และคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ขาออก บริเวณจุดระบายน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารขาเข้า และบริเวณจุดระบายน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารขาออก มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า ห้วยสาขแม่สอด บริเวณก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และห้วยโป่ง บริเวณก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด มีสภาพแห้งจึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้ ส่วนห้วยสาขแม่สอด บริเวณหลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 และมีแหล่งกักตุนพีชีส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และแหล่งกักตุนสัตว์ส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มโปรโตซัว ส่วนสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด ไข่เดือนน้ำจืด และหอยเจดีย์) ในขณะที่ผลการสำรวจการระบายน้ำ พบว่า รางระบายน้ำและท่อระบายน้ำต่างๆ อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ จากการตรวจสอบไม่พบวัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด

ส่วนผลการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 พบทั้งสิ้น 42 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ หมาย่าน และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด และนกแอ่นทุ่งใหญ่

สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่

ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

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

(1) หากเกิดแผ่นดินไหว บริเวณพื้นที่โครงการหรือพื้นที่ใกล้เคียงในรัศมี 150 กิโลเมตร ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ต้องดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างทางวิ่ง ทางขับ และอาคารที่พักผู้โดยสารโครงการภายหลังการเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวดังกล่าวในทันทีหรืออย่างช้าที่สุดภายในระยะเวลา 24 ชั่วโมง โดยมีข้อเสนอแนะสำหรับใช้เป็นแนวทางการดำเนินการเพื่อตรวจสอบกรณีเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดต้องดำเนินการ ดังนี้

(1.1) ท่าอากาศยานฯ ดำเนินการประสานงานกับกองเฝ้าระวังแผ่นดินไหว กรมอุตุนิยมวิทยา เพื่อขอความอนุเคราะห์ให้หน่วยงานดังกล่าวแจ้งหรือรายงานข้อมูลการเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวซึ่งมีค่าระดับความรุนแรงแผ่นดินไหวตั้งแต่ระดับ 6 ตามมาตราเมอร์คัลลี หรือตั้งแต่ขนาด 5.0 ริคเตอร์ขึ้นไป ที่เกิดขึ้นในบริเวณท่าอากาศยานฯ และพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 150 กิโลเมตรจากท่าอากาศยานฯ ให้ท่าอากาศยานฯ ได้รับทราบทุกครั้งที่มีเหตุการณ์แผ่นดินไหวเกิดขึ้น เพื่อที่ท่าอากาศยานฯ จะได้ดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างทางวิ่ง ทางขับ และอาคารที่พักผู้โดยสาร ได้ตามที่มาตรการกำหนด

(1.2) ดำเนินการตรวจสอบเฉพาะในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวซึ่งมีค่าระดับความรุนแรงแผ่นดินไหว ตั้งแต่ระดับ 6 ตามมาตราเมอร์คัลลี ขึ้นไป (หรือตั้งแต่ขนาด 5.0 ริคเตอร์) บริเวณท่าอากาศยานฯ หรือพื้นที่ใกล้เคียงในระยะ 150 กิโลเมตรจากท่าอากาศยานฯ

(1.3) ต้องดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างทางวิ่ง ทางขับ และอาคารที่พักผู้โดยสารภายในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ภายหลังการเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวดังกล่าวในทันทีหรืออย่างช้าที่สุดภายในระยะเวลา 24 ชั่วโมง

(1.4) รายละเอียดที่ต้องตรวจสอบ โดยท่าอากาศยานฯ ต้องตรวจสอบตามรายการอย่างน้อยดังนี้ คือ ต้องความเสียหายของส่วนโครงสร้างอาคาร เช่น เสา คาน และพื้น เป็นต้น และส่วนที่ไม่ใช่โครงสร้าง เช่น ฝ้า ผนัง ประตู และหน้าต่าง เป็นต้น และต้องตรวจสอบโครงสร้างทางวิ่ง ทางขับ รวมทั้งตรวจสอบสภาพพื้นผิวทาง หากพบว่าการชำรุดของพื้นผิวทางจะต้องซ่อมแซมพื้นผิวทางในทันที

(2) ต้องตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และตรวจสอบการทำงานของเครื่องเติมอากาศในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่าระบบบำบัดน้ำเสียหรือเครื่องเติมอากาศชำรุดเสียหาย ต้องเร่งดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมทันที

(3) ต้องตรวจสอบปริมาณตะกอนสะสมในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงของส่วนเก็บตะกอน ต้องดำเนินการสูบน้ำออกทันที

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพน้ำทิ้ง และการระบายน้ำ พบว่า คุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ฯ เข้า คุณภาพน้ำบริเวณจุดระบายน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารฯ และคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำ

เสียงของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ขาออก และคุณภาพน้ำบริเวณจุดระบายน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารขาเข้ามีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า ห้วยสาขาแม่สอด บริเวณก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด ห้วยโป่ง บริเวณก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด และห้วยสาขาแม่สอด บริเวณหลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และผลการสำรวจนิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่า ห้วยสาขาแม่สอด บริเวณก่อนผ่านท่าอากาศยาน และห้วยโป่ง บริเวณก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด พบว่า แพลงก์ตอนพืชที่พบส่วนใหญ่ คือ ยูกลีนา และแพลงก์ตอนสัตว์ส่วนใหญ่ที่พบ คือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนซีแพค ตัวอ่อนริ้นน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด) สำหรับห้วยสาขาแม่สอด บริเวณหลังผ่านท่าอากาศยาน พบว่า แพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนริ้นน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด) ในขณะที่ผลการสำรวจการระบายน้ำ พบว่า รางระบายน้ำและท่อระบายน้ำต่างๆ อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ จากการตรวจสอบไม่พบวัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด

ส่วนผลการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบทั้งสิ้น 57 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 2 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และนกเขาใหญ่

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

- **กลุ่มครัวเรือน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 148 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่ง ร้อยละ 66.2 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันมีเสียงดังน้อยลง และระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 33.8) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ขณะบินขึ้น และบินลง รบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย ส่วนในขณะบินผ่าน ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ขณะบินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนในขณะบินขึ้น รบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย

- **กลุ่มผู้นำชุมชน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 1 ราย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงมากขึ้น โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต โดยผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน รวมทั้งให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากการเดินทางสะดวกขึ้น

- **กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 8 ราย พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 4 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงมากขึ้น ส่วนอีก 3 ราย ระบุว่ามีความดังของเสียงน้อยลง และมีเพียง 1 ราย (มัสยิดญันนะตุลฟิรเตส) ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 8 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 7 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนอีก 1 ราย ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 8 ราย ต่างระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 8 ราย ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากการเดินทางสะดวกมากขึ้น

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมด อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฮ่องสอน จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน นานาชาติแม่ฮ่องสอน ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

7.8 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

7.8.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตาม มาตรการที่กำหนดครบถ้วน โดยมีมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน สามารถสรุปได้ดัง ตารางที่ 7.8.1-1 และตารางที่ 7.8.1-2

ตารางที่ 7.8.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฮ่องสอน ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว	ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวบริเวณ โครงการหรือพื้นที่ใกล้เคียง ผู้รับ จ้างก่อสร้างต้องดำเนินการ ตรวจสอบโครงการสร้างทางวิ่ง ทาง ขับ และอาคารที่พักผู้โดยสาร โครงการ	ยังไม่ได้มีการตรวจสอบโครงสร้างทาง วิ่ง ทางขับ และอาคารที่พัก ผู้โดยสาร จากการตรวจสอบสถิติ ข้อมูลแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อ ประเทศไทย จากกองเฝ้าระวัง แผ่นดินไหว กรมอุตุนิยมวิทยา ในช่วงเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567 พบว่า มีประวัติบันทึกการ เกิดแผ่นดินไหวในระยะ 150 กิโลเมตร จำนวน 12 ครั้ง	หากเกิดแผ่นดินไหว บริเวณพื้นที่ โครงการหรือพื้นที่ใกล้เคียงในรัศมี 150 กิโลเมตร ท่าอากาศยาน นานาชาติแม่ฮ่องสอน ต้องดำเนินการ ตรวจสอบโครงการสร้างทางวิ่ง ทาง ขับ และอาคารที่พักผู้โดยสาร โครงการ ภายหลังการเกิด แผ่นดินไหวอย่างเร่งด่วน

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติ
ตามที่มีมาตรการกำหนดครบถ้วน โดยมีมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน สามารถสรุปได้ดัง
ตารางที่ 4.1-1 และตารางที่ 4.1-2



ตารางที่ 4.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ที่ไม่ปฏิบัติ ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว	ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวบริเวณ โครงการหรือพื้นที่ใกล้เคียง ผู้รับ จ้างก่อสร้างต้องดำเนินการ ตรวจสอบโครงการสร้างทางวิ่ง ทาง ขับ และอาคารที่พักผู้โดยสาร โครงการ	ยังไม่มีตรวจสอบโครงสร้างทาง วิ่ง ทางขับ และอาคารที่พัก ผู้โดยสาร จากการตรวจสอบสถิติ ข้อมูลแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อ ประเทศไทย จากกองเฝ้าระวัง แผ่นดินไหว กรมอุตุนิยมวิทยา ในช่วงเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567 พบว่า มีประวัติบันทึกการ เกิดแผ่นดินไหวในระยะ 150 กิโลเมตร จำนวน 12 ครั้ง	หากเกิดแผ่นดินไหว บริเวณพื้นที่ โครงการหรือพื้นที่ใกล้เคียงในรัศมี 150 กิโลเมตร ท่าอากาศยาน นานาชาติแม่สอด ต้องดำเนินการ ตรวจสอบโครงการสร้างทางวิ่ง ทาง ขับ และอาคารที่พักผู้โดยสาร โครงการ ภายหลังการเกิด แผ่นดินไหวอย่างเร่งด่วน

ตารางที่ 4.1-2 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
คุณภาพน้ำผิวดิน	กรมท่าอากาศยานต้องดูแลระบบ บำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพการ บำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตาม มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคาร	จากผลการตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำทั้งบริเวณอาคาร ที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ขาเข้า มีค่า เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพ ทั้งจากอาคารประเภท ข ส่วน คุณภาพน้ำทั้งที่บริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสารหลังใหม่ ขาออก มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตาม เกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ข ซึ่งเป็นผลมาจากการ เติมอากาศที่ไม่เพียงพอ และไม่มี การสูบน้ำทิ้งและสิ่งปฏิกูลใน ระบบบำบัดน้ำเสียไปกำจัด	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ต้องดำเนินการดังนี้ คือ (1) ต้อง ดำเนินการตรวจสอบการทำงานของ ระบบบำบัดน้ำเสีย และตรวจสอบ การทำงานของเครื่องเติมอากาศใน ระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุก เดือน หากพบว่าระบบบำบัดน้ำเสีย หรือเครื่องเติมอากาศชำรุดเสียหาย ต้องเร่งดำเนินการแก้ไขซ่อมแซม ทันที และ (2) ต้องดำเนินการตรวจ สอบปริมาณตะกอนสะสมในระบบ บำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของ ความสูงของส่วนเก็บตะกอน ต้อง ดำเนินการสูบน้ำออกทันที

4.2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในปัจจุบัน


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

ปฏิบัติครบถ้วน	42	มาตรการ
ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	2	มาตรการ
ไม่ปฏิบัติ	0	มาตรการ
ประเมินผลไม่ได้	6	มาตรการ
ไม่เกี่ยวข้อง	0	มาตรการ
รวม	50	มาตรการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. สภาพภูมิอากาศ และคุณภาพอากาศ	1) กำหนดให้รถยนต์ที่จอดบริเวณลานจอดรถยนต์ ต้องดับเครื่องยนต์เมื่อทำการจอดเรียบร้อยแล้ว	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่จัดการจราจร บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร รวมทั้งมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้รถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการที่ท่าอากาศยานจอดรอในพื้นที่ที่กำหนดและดับเครื่องยนต์ทุกครั้งเมื่อจอดเรียบร้อยแล้ว ตลอดจน มีการประชาสัมพันธ์ให้รถยนต์ที่จอดบริเวณลานจอดรถ ดับเครื่องยนต์ทุกครั้ง	ไม่มี	 ป้ายเตือนดับเครื่องยนต์
	2) กรมท่าอากาศยานต้องจัดระบบการจราจร บริเวณพื้นที่ลานจอดรถยนต์และอาคารรับ-ส่งผู้โดยสาร ให้มีความคล่องตัวเพื่อป้องกันปัญหาการกักตัวของมลสารในพื้นที่	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลการจราจรบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร รวมทั้งมีการติดป้ายสัญญาณจราจร แสดงทิศทางการเดินรถบริเวณอาคารรับ-ส่งผู้โดยสาร และลานจอดรถยนต์อย่างชัดเจน	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ดูแลการจราจรบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร
	3) หากได้รับเรื่องร้องเรียนจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ หรือกรณีที่เกิดการตรวจวัดคุณภาพอากาศเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด กรมท่าอากาศยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องตรวจสอบ แก้ไข และรับผิดชอบผลกระทบที่เกิดขึ้น	⊗	การดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า ยังไม่มีข้อร้องเรียนผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 14-16 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร โรงเรียนบ้านแม่ตาว และสำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	ไม่มี	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ แสดงดังภาคผนวก ฉ-3



** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. สภาพภูมิอากาศ และคุณภาพอากาศ (ต่อ)	4) กรมท่าอากาศยานต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด มีการปฏิบัติตามมาตรการด้านคุณภาพอากาศครบถ้วน	ไม่มี	-
2. เสียง	1) หลักเสียงการกำหนดเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวัน (22.00-07.00 น.)	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด กำหนดช่วงเวลาขึ้น-ลงของอากาศยานต่างๆ เฉพาะในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น จากการตรวจสอบตารางการบินระหว่างวันที่ 1 พฤษภาคม ถึง 25 ตุลาคม พ.ศ.2568 พบว่า เที่ยวบินแรกเดินทางมาถึงท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด เวลา 16.25 น. ส่วนเที่ยวบินสุดท้ายจะออกจากท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดเวลา 17.15 น.	ไม่มี	 ตารางเที่ยวบิน
	2) อากาศยานที่ขึ้นลงท่าอากาศยานแม่สอดต้องผ่านหลักเกณฑ์การควบคุมมลพิษทางเสียงตามข้อกำหนดของ ICAO	●	อากาศยานที่ขึ้น-ลงท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีการปฏิบัติตามเกณฑ์การควบคุมมลพิษทางเสียงตามข้อกำหนดของ ICAO อย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
	3) หากได้รับเรื่องร้องเรียนจากผลกระทบด้านเสียงหรือกรณีที่ผลการตรวจวัดระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด กรมท่าอากาศยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องตรวจสอบ แก้ไข และรับผิดชอบผลกระทบที่เกิดขึ้น	⊗	การดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า ยังไม่มีข้อร้องเรียนผลกระทบด้านระดับเสียง จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และจากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงระหว่างวันที่ 14-16 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่าบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร โรงเรียนบ้านแม่ดาว และสำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า มีค่าระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	ไม่มี	ผลการตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังภาคผนวก ฉ-4
	4) กรมท่าอากาศยานต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงอย่างเคร่งครัด	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีการปฏิบัติตามมาตรการด้านเสียงอย่างครบถ้วนตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-


** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำ ผิวดิน	<p>มาตรการลดผลกระทบจากการปนเปื้อนของน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่</p> <p>1) ในบริเวณพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย 4 จุด ดังนี้</p> <p>(1) ให้ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียชนิดถังกรองไร้อากาศแบบมีตัวกลาง (Anaerobic Filter) ขนาด 11.2 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 ถัง เพื่อรองรับน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมของอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่</p> <p>(2) ให้ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียชนิดถังกรองไร้อากาศแบบมีตัวกลาง (Anaerobic Filter) ขนาด 21 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ถัง เพื่อรองรับน้ำเสียจากภัตตาคาร ห้องอาหารของอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่</p>	●	ท่าอากาศยานแม่สอดมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ จำนวน 3 ชุด และห้องอาหารของอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ จำนวน 1 ชุด มีรายละเอียดสอดคล้องตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 <p>ระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่</p>
	2) ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณอาคารที่ทำการดับเพลิง/หน่วยกู้ภัยใหม่และอาคารโรงเก็บเครื่องมือกลใหม่ จำนวน 1 ถัง ในแต่ละอาคาร	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณอาคารที่ทำการดับเพลิง/หน่วยกู้ภัยใหม่ จำนวน 1 ชุด และอาคารโรงเก็บเครื่องมือกลใหม่ จำนวน 1 ชุด	ไม่มี	 <p>ถังบำบัดน้ำเสีย บริเวณอาคารดับเพลิง</p>

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)	3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย และให้ผู้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียถ่ายทอดเทคโนโลยี และดูแลระบบ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้จัดให้มีช่างเทคนิคซึ่งได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยี ในการดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย จากผู้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย เป็นผู้ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย	ไม่มี	-
	4) กรมท่าอากาศยานต้องดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ให้มีประสิทธิภาพการบำบัดน้ำเสีย ให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคาร	○	จากผลการตรวจสอบคุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย ของสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร สถานีผู้โดยสารในประเทศ และสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข	ตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณมากเกินไปใน 3 ของความสูงของถังตกตะกอน ต้องดำเนินการสูบน้ำออกทันที	ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งแสดงดังภาคผนวก ข
	มาตรการลดผลกระทบจากการรั่วไหลของน้ำมันเครื่อง และน้ำมันเชื้อเพลิง 1) ท่าอากาศยานแม่สอดดำเนินการซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้ดำเนินการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินแบบเต็มรูปแบบ (Full scale exercise) ประจำปี พ.ศ.2568 กรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุในบริเวณท่าอากาศยาน MAEMEX 2025 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	 การฝึกซ้อมแบบเต็มรูปแบบ

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



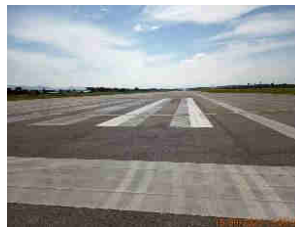

ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้





ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	1) ในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวบริเวณโครงการหรือพื้นที่ใกล้เคียง ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการตรวจสอบโครงสร้างทางวิ่งทางขับ และอาคารที่พักผู้โดยสารโครงการ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้รับความอนุเคราะห์จากสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตากในการตรวจสอบโครงสร้างทางวิ่ง ทางขับ และอาคารที่พักผู้โดยสาร หลังจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2568 ซึ่งมีจุดศูนย์กลางอยู่บริเวณ ประเทศเมียนมา ขนาด 8.2 ความลึก 10 กิโลเมตร ซึ่งนับว่ามีความรุนแรงที่สุด	ไม่มี	การรายงานผลการตรวจสอบสถานะโครงสร้างอาคารที่ได้รับผลกระทบจากแผ่นดินไหวขั้นต้น แสดงดังภาคผนวก ฉ-9
5. ทรัพยากรสัตว์ป่า	1) ห้ามติดตั้งเสาไฟฟ้าที่ต้องพาดสายไฟฟ้า เพื่อป้องกันนกใช้เป็นที่พักอาศัยในบริเวณใกล้เคียงแนวทางวิ่ง	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่มีการพาดสายไฟฟ้าบริเวณใกล้เคียงทางวิ่ง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 ทางวิ่ง (Runway)
	2) หลอดไฟที่ใช้ในพื้นที่โครงการควรเป็นหลอดไฟที่ไม่ดึงดูดแมลง	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด เลือกใช้หลอดไฟสีเหลืองในพื้นที่โครงการ เพื่อไม่ให้ดึงดูดแมลง	ไม่มี	 หลอดไฟที่ใช้ในพื้นที่โครงการ

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	3) จำกัดขนาดและชนิดของต้นไม้ที่ปลูกบริเวณท่าอากาศยาน ไม่ให้มีลักษณะเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งหากินของนก	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดจัดจ้างบริษัท เจอีพี แอนด์ ซัพพลาย จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตัดแต่งกิ่งไม้และต้นไม้ที่ปลูกในบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของนก	ไม่มี	 ต้นไม้ภายในท่าอากาศยาน
	4) ควรตัดแต่งหญ้าและกำจัดวัชพืชในพื้นที่ข้างทางวิ่งและรางระบายน้ำให้สั้นเสมอ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดจัดจ้างบริษัท เจอีพี แอนด์ ซัพพลาย จำกัด เป็นผู้ดูแลหญ้าคลุมดินและกำจัดวัชพืชในพื้นที่ข้างทางวิ่ง และรางระบายน้ำให้สั้นอยู่เสมอ	ไม่มี	 พืชคลุมดินบริเวณพื้นที่ข้างทางวิ่ง

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ





ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้




ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1) ในบริเวณพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย 4 จุดดังนี้ (1) ให้ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียชนิดถังกรองไร้อากาศแบบมีตัวกลาง (Anaerobic Filter) ขนาด 11.2 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 3 ถัง เพื่อรองรับน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมของอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ (2) ให้ติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียชนิดถังกรองไร้อากาศแบบมีตัวกลาง (Anaerobic Filter) ขนาด 21 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ถัง เพื่อรองรับน้ำเสียจากภัตตาคาร ห้องอาหารของอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่	●	ท่าอากาศยานแม่สอดมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ จำนวน 3 ถัง และห้องอาหารของอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ จำนวน 1 ถัง มีรายละเอียดสอดคล้องตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 ระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่
	2) ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณอาคารที่ทำการดับเพลิง/หน่วยกู้ภัยใหม่และอาคารโรงเก็บเครื่องมือกลใหม่ จำนวน 1 ถัง ในแต่ละอาคาร	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณอาคารที่ทำการดับเพลิง/หน่วยกู้ภัยใหม่ จำนวน 1 ถัง และอาคารโรงเก็บเครื่องมือกลใหม่ จำนวน 1 ถัง ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 ถังบำบัดน้ำเสีย บริเวณอาคารโรงเก็บเครื่องมือกลใหม่
	3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย และให้ผู้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียถ่ายทอดเทคโนโลยี และดูแลระบบ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดจัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)	4) กรมท่าอากาศยานต้องดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพการบำบัดน้ำเสีย ให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคาร	●	จากผลการตรวจสอบคุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร สถานีผู้โดยสารในประเทศ และสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย บริเวณสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข	ตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณมากเกินไป 1 ใน 3 ของความสูงของถังตกตะกอน ต้องดำเนินการสูบน้ำออกทันที	ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งแสดงดังภาคผนวก ข
	5) ท่าอากาศยานแม่สอดดำเนินการซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้ดำเนินการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานแม่สอดแบบเต็มรูปแบบ (Full scale exercise) ประจำปี พ.ศ.2568 กรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุในบริเวณท่าอากาศยาน MAEMEX 2025 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	 การฝึกซ้อมแบบเต็มรูปแบบ
7. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) กรมท่าอากาศยานต้องประสานงานกับจังหวัดตาก สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตาก และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ในการแจ้งเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศและควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างที่มีการขออนุญาตใหม่ต่อไป	●	ท่าอากาศยานแม่สอดมีการประสานงานกับจังหวัดตาก สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ให้ทราบเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ และควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างที่จะมีการอนุญาตใหม่	ไม่มี	-
	2) กรมท่าอากาศยานต้องปฏิบัติตามมาตรการการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงอย่างเคร่งครัด	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีการปฏิบัติตามมาตรการด้านเสียงอย่างครบถ้วน รายละเอียดดังข้อ 2. เสียง	ไม่มี	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



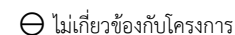
ไม่ปฏิบัติ






ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้






ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. การคมนาคม	1) จัดป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอดกับทางหลวงหมายเลข 12 เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้เส้นทาง	●	มีการติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดกับทางหลวงหมายเลข 12	ไม่มี	 ป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
	2) กรมท่าอากาศยานประสานงานกับแขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าสนามบิน เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้นในระยะดำเนินการ	●	จากการตรวจสอบ พบว่า แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด แล้วเสร็จ	ไม่มี	 สัญญาณไฟจราจรบริเวณทางเข้า-ออก
9. การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	1) ท่าอากาศยานแม่สอด ดำเนินการติดตั้งหอถังน้ำสูง คสล. ขนาด 50 ลูกบาศก์เมตร และถังเก็บน้ำใต้ดิน คสล. ขนาด 200 ลูกบาศก์เมตร	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้ดำเนินการติดตั้งหอถังน้ำสูง และถังเก็บน้ำใต้ดินตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 หอถังน้ำสูง

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
9. การ สาธารณสุขโรคและ สาธารณสุขการ (ต่อ)	2) โครงการต้องการสูบน้ำประปาเข้าสู่ท่อถึงน้ำสูง และถึงเก็บน้ำได้ดินหลังเวลา 21.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงช่วงเวลาการใช้น้ำหนาแน่นของประชาชนในชุมชน	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดขอรับน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาคสาขาแม่สอดและเก็บสำรองน้ำไว้ในถังเก็บน้ำได้ดินที่อยู่ด้านข้างท่อถึงน้ำสูง โดยดำเนินการสูบน้ำประปาเข้าสู่ท่อถึงน้ำสูง และถึงเก็บน้ำได้ดิน หลังเวลา 21.00 น. ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	3) ประสานงานกับการประปาส่วนภูมิภาคสาขาแม่สอด เพื่อแจ้งการสูบน้ำประปาเข้าสู่ท่อถึงน้ำสูง และถึงเก็บน้ำได้ดินของโครงการ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้ประสานงานกับการประปาส่วนภูมิภาคสาขาแม่สอด เพื่อแจ้งเวลาการสูบน้ำประปา ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 เอกสารประสานงาน
	4) จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยที่มีฝาปิดมิดชิด และมีรูปทรงที่เหมาะสมต่อการใช้ในบริเวณท่าอากาศยาน โดยตั้งกระจายตามจุดต่างๆ ในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน	●	ท่าอากาศยานมีการจัดวางถังขยะที่มีฝาปิดมิดชิด ไว้ตามจุดต่างๆ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร และด้านนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร	ไม่มี	 ถังรองรับขยะแยกประเภท
	5) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดและเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานมาไว้ยังที่พักขยะมูลฝอย เพื่อรอเทศบาลตำบลท่าสายลวดมาเก็บขนและดูแลความสะอาดบริเวณที่พักขยะมูลฝอย	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดจัดจ้างบริษัท เค.ซี.เค เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้ดูแลความสะอาดในพื้นที่ท่าอากาศยานและเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ ไปไว้ยังที่พักขยะมูลฝอย เพื่อรอเทศบาลตำบลท่าสายลวดมาเก็บขนไปกำจัด	ไม่มี	 โรงพักขยะ

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



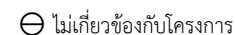
ไม่ปฏิบัติ




ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้




ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
9. การสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ (ต่อ)	6) ประสานงานกับเทศบาลตำบลท่าสายลวดให้เข้ามาดำเนินการเก็บขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานเป็นประจำทุกวัน โดยไม่ให้มีขยะมูลฝอยตกค้างอยู่	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีการประสานงานกับเทศบาลตำบลท่าสายลวด ให้เข้ามาจัดเก็บขยะทุกวัน จากการตรวจสอบไม่พบขยะตกค้างภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	ไม่มี	-
10. การระบายน้ำและควบคุมน้ำท่วม	1) ท่าอากาศยานแม่สอดดำเนินการตรวจสอบอาคารระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการก่อนถึงฤดูฝนเป็นประจำทุกปี หากพบว่ามี การชำรุดเสียหายของอาคารระบายน้ำให้ดำเนินการซ่อมแซมอาคารระบายน้ำ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่จากกลุ่มงานด้านความปลอดภัย ทำหน้าที่ดูแลและตรวจสอบรางระบายน้ำ เป็นประจำเดือนละ 1 ครั้ง จากการตรวจสอบพบว่า รางระบายน้ำอยู่ในสภาพดี สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ	ไม่มี	 รางระบายน้ำ
	2) ท่าอากาศยานแม่สอดดำเนินการตรวจสอบการสะสมตะกอนดินและวัชพืชของอาคารระบายน้ำ หากพบว่ามี การสะสมของตะกอนและวัชพืชในบริเวณดังกล่าว ต้องดำเนินการขุดลอกและกำจัดวัชพืชเพื่อมิให้เกิดขวางการระบายน้ำ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่จากกลุ่มงานด้านความปลอดภัย ทำหน้าที่ตรวจสอบการระบายน้ำเป็นประจำทุกวัน และตรวจสอบตะกอนดินและวัชพืชบริเวณอาคารระบายน้ำอยู่เสมอ รวมทั้งจัดจ้างจ้างหุ่นส่วนจำกัด เจอีพีแอนด์ซีพพลาย ให้ดำเนินการขุดลอกตะกอนดินและกำจัดวัชพืชบริเวณรางระบายน้ำ โดยดำเนินการครั้งสุดท้ายในเดือนเมษายน พ.ศ.2568	ไม่มี	-


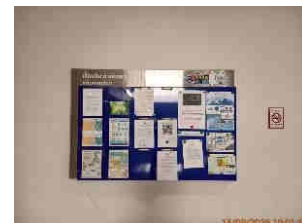
** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
10. การระบายน้ำ และควบคุมน้ำท่วม (ต่อ)	3) ทำการขุดลอกทรงระบายน้ำภายในโครงการทั้งหมด อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่จากกลุ่มงานด้านความปลอดภัย ทำหน้าที่ตรวจสอบการระบายน้ำเป็นประจำทุกวัน และตรวจสอบตะกอนดินและวัชพืชบริเวณอาคารระบายน้ำอยู่เสมอ รวมทั้งจัดจ้างช่างส่วนจำกัด เจอีพีแอนด์ซีพพลาย ให้ดำเนินการขุดลอกตะกอนดินและกำจัดวัชพืชบริเวณรางระบายน้ำ โดยดำเนินการครั้งล่าสุดในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ	ไม่มี	 รางระบายน้ำภายในโครงการ
	4) กรมท่าอากาศยานให้ความร่วมมือกับเทศบาลนครแม่สอดในการขุดลอกลำห้วยแม่สอด เพื่อรักษาสภาพการระบายน้ำของลำห้วยแม่สอดตามความเหมาะสม	⊗	การขุดลอกลำห้วยแม่สอดเป็นพื้นที่รับผิดชอบเทศบาลนครแม่สอด ซึ่งจากการดำเนินการที่ผ่านมา ยังไม่มีการร้องขอความร่วมมือจากเทศบาลนครแม่สอดในการขุดลอกลำห้วยแม่สอด	ไม่มี	-
	5) หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนในด้านการระบายน้ำของท่าอากาศยานให้ทางกรมท่าอากาศยานทำการตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขปัญหาดังกล่าว	⊗	การดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ไม่พบข้อร้องเรียนด้านการระบายน้ำ จากประชาชนบริเวณโดยรอบ	ไม่มี	-
	6) กรมท่าอากาศยานร่วมกับอำเภอแม่สอดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแล รักษา บำรุงรักษาลำห้วยสาขาห้วยแม่สอดที่ใช้เป็นทางระบายน้ำของพื้นที่โครงการ ตลอดระยะเวลาดำเนินการโดยจัดงบประมาณในการดูแลรักษาลำห้วยสาขาห้วยแม่สอดตามความเหมาะสม	⊗	การดูแล รักษา บำรุงรักษาลำห้วยสาขาห้วยแม่สอดเป็นพื้นที่รับผิดชอบเทศบาลนครแม่สอด ซึ่งจากการดำเนินการที่ผ่านมา ยังไม่มีการร้องขอความร่วมมือจากเทศบาลนครแม่สอดในการรักษา บำรุงรักษาลำห้วยสาขาห้วยแม่สอด	ไม่มี	-




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

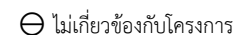
ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
11. เศรษฐกิจ-สังคม	1) จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนโครงการให้ชัดเจน บริเวณฝ่ายประชาสัมพันธ์ที่อยู่ชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลและรับเรื่องราวร้องเรียน	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีจุดรับเรื่องราวร้องเรียน ตั้งอยู่บริเวณชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อเผยแพร่ข้อมูล และรับเรื่องราวร้องเรียน ตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 จุดรับเรื่องราวร้องเรียน
	2) มีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องราวร้องเรียนที่เด่นชัด สามารถมองเห็นและเข้าถึงได้ง่าย	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดได้จัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องราวร้องเรียนบริเวณฝ่ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน และเข้าถึงได้ง่าย	ไม่มี	-
	3) กรมท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์และแจ้งผลการตรวจวัดระดับเสียงให้ประชาชนในชุมชนใกล้เคียงทราบอย่างต่อเนื่อง	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีการประชาสัมพันธ์และแจ้งผลการตรวจวัดระดับเสียงไว้บริเวณป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนในชุมชนใกล้เคียงได้ทราบอย่างต่อเนื่อง	ไม่มี	 บอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ
12. สาธารณสุข	1) หากได้รับเรื่องร้องเรียนจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและระดับเสียง กรมท่าอากาศยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องตรวจสอบและรับผิดชอบผลกระทบที่เกิดขึ้น	⊗	การดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ไม่พบข้อร้องเรียนด้านคุณภาพอากาศ และระดับเสียง จากประชาชนบริเวณโดยรอบ	ไม่มี	-
	2) กรมท่าอากาศยานต้องปฏิบัติตามมาตรการการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและระดับเสียงอย่างเคร่งครัด	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีการปฏิบัติตามมาตรการด้านคุณภาพอากาศและระดับเสียงที่กำหนดอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-



** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13. ความปลอดภัย	1) กรมท่าอากาศยานแม่สอดดำเนินการซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดดำเนินการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานแม่สอดแบบเต็มรูปแบบ (Full scale exercise) ประจำปี พ.ศ.2568 กรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุในบริเวณท่าอากาศยาน MAEMEX 2025 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	  <p>การฝึกซ้อมแบบเต็มรูปแบบ</p>
	2) ควบคุมการจราจรทางอากาศ การบำรุงรักษาอากาศยาน และการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด มีการควบคุมการจราจรทางอากาศ บำรุงรักษา และการรักษาความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO	ไม่มี	-
	3) ตรวจสอบดูแลสภาพของทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน อุปกรณ์ช่วยเดินอากาศให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด มีเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลสนามบิน ทำหน้าที่ตรวจสอบทางวิ่ง ทางขับ และอุปกรณ์ช่วยเดินอากาศ เป็นประจำทุกวัน จากการตรวจสอบพบว่าทางวิ่ง ทางขับ และอุปกรณ์ช่วยเดินอากาศยังอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 <p>ทางวิ่ง</p>

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13. ความปลอดภัย (ต่อ)	4) กรมท่าอากาศยานต้องประสานงานกับจังหวัดตาก สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตาก และองค์การปกครองท้องถิ่นในพื้นที่ ในการแจ้งเขตความปลอดภัยการเดินอากาศและควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างที่จะมีการขออนุญาตใหม่ต่อไป	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีการประสานงานกับจังหวัดตาก สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ (อบต.ท่าสายลวด) ให้ทราบเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ และควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างที่จะมีการขออนุญาตใหม่	ไม่มี	-
	5) จัดป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอดกับทางหลวงหมายเลข 12 เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้เส้นทาง	●	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีการติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดกับทางหลวงหมายเลข 12	ไม่มี	 ป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
	6) กรมท่าอากาศยานประสานงานกับแขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าสนามบินเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้นในระยะดำเนินการ	●	แขวงทางหลวงตากที่ 2 (แม่สอด) มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด แล้วเสร็จ	ไม่มี	 สัญญาณไฟจราจร บริเวณทางเข้า-ออก

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ

คุณภาพสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ ทรัพยากรสัตว์ป่า การระบายน้ำ และเศรษฐกิจ-สังคม มีรายละเอียดการดำเนินงานดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5.1-1)

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. คุณภาพอากาศ	- ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM ₁₀) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO ₂) - ทิศทางและความเร็วลม	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน 2) โรงเรียนบ้านแม่ตาว 3) สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง	●	ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังหัวข้อ 5.2.1) - ครั้งที่ 1 : ระหว่างวันที่ 1-3 เมษายน พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ) - ครั้งที่ 2 : ระหว่างวันที่ 14- 16 กันยายน พ.ศ. 2568 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)	ไม่มี	-
2. ระดับเสียง - ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L ₁₀) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L ₅₀) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L ₉₀) - ระดับเสียง SEL (Sound Exposure Level)	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน 2) โรงเรียนบ้านแม่ตาว 3) วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า)	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังหัวข้อ 5.2.2) - ครั้งที่ 1 : ระหว่างวันที่ 1-3 เมษายน พ.ศ.2568 - ครั้งที่ 2 : ระหว่างวันที่ 14- 16 กันยายน พ.ศ. 2568	ไม่มี	-
- ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์	- NEF	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	ปีละ 2 ครั้ง	●	ผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ มีรายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.2.2	-	-
- ทิศนาคิดด้านระดับเสียง	- ทิศนาคิดด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนาคิดต่อมลพิษทางเสียง	กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	ปีละ 1 ครั้ง	●	ดำเนินการสำรวจทัศนคติด้านระดับเสียง ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 ร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ



ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	- อุณหภูมิ - ความโปร่งแสง (Transparency) - ความขุ่น (Turbidity) - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด 2) ห้วยสาขาห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด 3) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง	●	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังหัวข้อ 5.2.3) - ครั้งที่ 1 : วันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2568 (ฤดูแล้ง) - ครั้งที่ 1 : วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2568 (ฤดูฝน)	ไม่มี	-
4. นิเวศวิทยาทางน้ำ	- แพลงก์ตอนพืชและสัตว์ - สัตว์น้ำดิน - พันธุ์ไม้น้ำ	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด 2) ห้วยสาขาห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด 3) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้ง	●	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างทางนิเวศวิทยาทางน้ำแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังหัวข้อ 5.2.4) - ครั้งที่ 1 : วันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2568 (ฤดูแล้ง) - ครั้งที่ 1 : วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2568 (ฤดูฝน)	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่ระบุไว้ในรายงานฯ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
5. การจัดการน้ำเสีย	- อุณหภูมิน้ำ - ความโปร่งแสง(Transparency) - ความขุ่น (Turbidity) - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)* - ตะกอนหนัก (Settleable Solids)* - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ทีเคเอ็น (TKN)* - ซัลไฟด์ (Sulfide)* - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) - แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	จำนวน 7 สถานี ได้แก่ 1) น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานี ตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร* 2) น้ำเสียหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของ สถานีตรวจคนเมืองและศุลกากร* 3) น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานี ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 4) น้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำของสถานี ผู้โดยสารระหว่างประเทศ* 5) น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานี ผู้โดยสารภายในประเทศ** 6) น้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำของสถานี ผู้โดยสารระหว่างประเทศ** 7) บ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกนอก พื้นที่โครงการ*	ปีละ 2 ครั้ง	●	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังหัวข้อ 5.2.5) - ครั้งที่ 1 : วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 - ครั้งที่ 2 : วันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงาน			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
6. 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>)	ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร	ปีละ 2 ครั้ง	●	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้แล้ว จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังหัวข้อ 5.2.6) - ครั้งที่ 1 : วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 - ครั้งที่ 2 : วันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568	ไม่มี	-
7. ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือ นิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก	บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และ บริเวณใกล้เคียง	ปีละ 2 ครั้ง	●	ได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังหัวข้อ 5.2.7) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 29-30 เมษายน พ.ศ. 2568 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 27-28 ตุลาคม พ.ศ. 2568	ไม่มี	-
8. การระบายน้ำ	- การสะสมของตะกอนและวัชพืช - การอุดตัน - การกัดเซาะและการทรุดตัว	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) รางระบายน้ำ 2) ปากท่อระบายน้ำ	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน	●	ได้ดำเนินการสำรวจสภาพการระบายน้ำแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (รายละเอียดดังหัวข้อ 5.2.8) - ครั้งที่ 1 วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 - ครั้งที่ 2 วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2568	ไม่มี	-
	- การไหลของน้ำ	- ห้วยสาขาแม่สอด					

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ
● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
9. เศรษฐกิจ-สังคม	- การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและ ความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกต่อการถูกรบกวน โดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของ ชุมชน - ทิศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อาศัยอยู่ใน ระยะ 1 กิโลเมตร รวม 2 หมู่บ้าน 3 ชุมชน ได้แก่ <u>ตำบลแม่สอด</u> 1) ชุมชนบ้านประชาลักษ์ 2) ชุมชนบ้านบัวคูณ 3) ชุมชนอิสลาม <u>ตำบลท่าสายลวด</u> 4) หมู่ 1 บ้านแม่ตาว 5) หมู่ 5 บ้านหนองกึ่งฟ้า กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* : รวม 13 ราย ประกอบด้วย 1) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จำนวน 9 ราย 2) ผู้นำชุมชนของชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จำนวน 4 ราย กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับ ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม: ที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากท่า อากาศยานนานาชาติแม่สอดรวม 10 แห่ง	ปีละ 1 ครั้ง	●	ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในเดือน ตุลาคม พ.ศ.2568 รายละเอียดตั้งข้อ 5.2.9	-	-

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 ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-1)

2.1.1) อาคารที่พักผู้โดยสาร

2.1.2) โรงเรียนบ้านแม่ตาว

2.1.3) วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า)

2.2) **ดัชนีตรวจวัด :** ประกอบด้วย ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) และทิศทางและความเร็วลม

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

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM ₁₀) (24 ชั่วโมง)	High-Volume PM-10 Size Selective Inlet	Gravimetric	US.EPA.
2. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (1 ชั่วโมง)	NO ₂ -Analyzer	Chemiluminescence	US.EPA
3. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (1 ชั่วโมง)	CO-Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	US.EPA.
4. ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO ₂) (1 ชั่วโมง)	SO ₂ -Analyzer	UV Fluorescence	US.EPA.
5. ทิศทางและความเร็วลม (Wind Direction and Wind Speed)	Davis Anemometer	Anemometer	ISA

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2537-2566) และเพิ่มเติมจนถึงปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก รวมถึงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาซึ่งท่าอากาศยานแม่สอดได้เก็บสถิติบันทึกไว้ (หากมี)

(ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



2.4) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยพิจารณาช่วงเวลาในการตรวจวัดให้สอดคล้องกับลมมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ กับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ โดยได้ดำเนินการตรวจวัดแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.1-1)

ครั้งที่ 1 : ระหว่างวันที่ 1-3 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

ครั้งที่ 2 : ระหว่างวันที่ 14-16 กันยายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้



อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน



โรงเรียนบ้านแม่ตาว



วัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-3 เมษายน พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน



โรงเรียนบ้านแม่ตาว



วัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า)

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-16 กันยายน พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

2.5) การประเมินผลการศึกษา : นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย

2.5.1) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

2.5.2) มาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 1 ชั่วโมง ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 พ.ศ. 2544

2.5.3) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

2.5.4) มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.6.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ. 2560) พบว่า ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณท่าอากาศยานแม่สอด โรงเรียนบ้านแม่ตาว และสำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า (วัดหนองกิ้งฟ้า) โดยตรวจวัดฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่างวันที่ 17-19 กรกฎาคม พ.ศ.2549 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

บริเวณท่าอากาศยานแม่สอด : มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.011-0.024 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.017 มก./ลบ.ม. มีค่าฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ระหว่าง 0.007-0.020 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.013 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.0066-0.0095 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.0095 มก./ลบ.ม. และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.61-0.91 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.91 มก./ลบ.ม.

โรงเรียนบ้านแม่ตาว : มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.014-0.034 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.022 มก./ลบ.ม. มีค่าฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ระหว่าง 0.010-0.022 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.014 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.0030-0.0042 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.0042 มก./ลบ.ม. และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.49-0.83 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.83 มก./ลบ.ม.

สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า (วัดหนองฟ้า) : มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.012-0.026 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.018 มก./ลบ.ม. มีค่าฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ระหว่าง 0.008-0.017 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.011 มก./ลบ.ม. มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่าง 0.0045-0.0080 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.0080 มก./ลบ.ม. และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.42-0.61 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.61 มก./ลบ.ม.

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศที่เกิดจากการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ในปี พ.ศ.2581) โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AMS/EPA Regulatory Model หรือ AERMOD คำนวณปริมาณความเข้มข้นของมลสาร ได้แก่ ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) โดยประเมินจากเครื่องบินแบบ Boeing 737-800 ,CF5678 จำนวน 20 เที่ยวบิน/วัน ที่เกิดขึ้น พื้นที่อ่อนไหวโดยรอบ รวม 118 แห่ง ในครั้งนี้จะพิจารณาเฉพาะพื้นที่อ่อนไหว รวม 2 แห่ง คือ โรงเรียนบ้านแม่ตาว และสำนักสงฆ์บ้านหนองกิ้งฟ้า (วัดหนองกิ้งฟ้า) ผลการคาดการณ์มีรายละเอียดดังนี้

ผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศที่เกิดจากการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอดในปี พ.ศ.2581				
สถานี	ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) (มก./ลบ.ม.)
โรงเรียนบ้านแม่ตาว	8.050	0.0203	0.0015	0.00064
สำนักสงฆ์บ้านหนองกิ้งฟ้า (วัดหนองกิ้งฟ้า)	14.598	0.0366	0.0028	0.00076
มาตรฐาน	30 ³	0.17 ²	0.12 ⁴	0.12 ¹

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก(รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ.2560)

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

² มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

³ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

⁴ มาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 1 ชั่วโมง ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 พ.ศ.2544

โรงเรียนบ้านแม่ตาว : มีค่าปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เท่ากับ 8.050 ส่วนในล้านส่วน มีปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เท่ากับ 0.0203 ส่วนในล้านส่วน มีปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เท่ากับ 0.0015 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) 0.00064 มก./ลบ.ม. ซึ่งพบว่ามีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

สำนักสงฆ์บ้านหนองกิ้งฟ้า (วัดหนองกิ้งฟ้า) : มีค่าปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เท่ากับ 14.598 ส่วนในล้านส่วน ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เท่ากับ 0.0366 ส่วนในล้านส่วน ปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เท่ากับ 0.0028 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เท่ากับ 0.00076 มก./ลบ.ม. ซึ่งพบว่ามีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

จากผลการคาดการณ์ระดับความเข้มข้นของมลพิษทางอากาศในแนวเส้นทางการบินของอากาศยานที่ให้บริการหลังจากการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอดในอนาคต (ในปี พ.ศ.2581) ต่อพื้นที่อ่อนไหวทั้ง 2 แห่งพบว่า มลสารที่เกิดขึ้นมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ประกอบด้วย อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน โรงเรียนบ้านแม่ตาว และสำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า ในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง และค่าความเข้มข้นของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ประกอบด้วย อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน โรงเรียนบ้านแม่ตาว และสำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง และค่าความเข้มข้นของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ประกอบด้วย อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน โรงเรียนบ้านแม่ตาว และวัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า) ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง และค่าความเข้มข้นของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศ

จากการทบทวนสถิติภูมิอากาศคาบ 30 ปี (ปี พ.ศ.2537-2566) ของสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก พบว่า บริเวณอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก มีปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,541.6 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนสิงหาคม ซึ่งมีวันที่ฝนตก 26.5 วัน โดยมีความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 1.5 น็อต โดยช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันตก มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 1.1-2.3 น็อต ส่วนในเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคมได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันออก ความเร็วลมเฉลี่ย 1.3-1.6 น็อต รายละเอียดดังตารางที่ 5.2.1-1

ตารางที่ 5.2.1-1
สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2537-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 1994-2023														
Station	MAE SOT	Elevation of station above MSL												
Index Station	48375	196.00 Meters												
Latitude	16° 39' 33.0" N	Height of barometer above MSL												
Longitude	98° 33' 3.0" E	197.46 Meters												
		Height of Thermometer above ground												
		1.50 Meters												
		Height of wind vane above ground												
		11.50 Meters												
		Height of rainguage												
		0.86 Meters												
Elements	N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	30	1011.80	1010.60	1008.90	1007.50	1006.10	1005.60	1006.00	1007.10	1009.10	1010.60	1012.20	1008.43
	Mean Daily Range	30	6.10	6.40	6.40	6.10	4.90	3.80	3.60	3.90	4.80	5.30	5.40	5.21
	Ext.Max.	30	1022.66	1020.59	1022.66	1017.51	1013.67	1012.76	1012.82	1014.75	1016.70	1019.37	1022.15	1022.66
	Ext.Min.	30	1002.61	1001.28	999.52	993.14	998.57	996.53	996.48	997.51	999.07	1001.68	1002.04	993.14
Temperature(Celsius)	Mean Max.	30	32.1	34.4	36.3	37.2	34.8	32.1	30.9	30.7	31.9	32.7	32.5	33.1
	Ext.Max.	30	36.2	38.5	40.3	41.6	41.8	38.2	37.2	36.0	36.0	38.7	36.5	41.8
	Mean Min.	30	16.1	17.5	20.5	23.4	24.3	23.9	23.4	23.3	22.5	19.9	16.8	21.3
	Ext.Min.	30	8.0	8.5	12.9	17.6	19.5	21.5	21.4	20.6	19.6	15.3	10.8	4.5
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	30	23.2	25.2	27.7	29.4	28.4	26.8	26.0	25.9	26.5	26.6	25.3	26.2
	Ext.Max.	30	16.6	16.6	18.4	21.0	23.0	23.5	23.3	23.4	22.6	20.2	17.4	20.8
	Mean	30	70	63	61	63	75	83	86	86	84	81	75	74.9
	Ext.Min.	30	92	88	84	84	90	94	95	96	95	94	93	91.6
Relative Humidity(%)	Mean Max.	30	41	35	36	41	56	67	71	72	67	59	51	53.4
	Mean Min.	30	15	15	10	14	22	42	48	48	41	31	30	20
	Ext.Min.	30	7.6	7.1	6.7	8.6	10.0	10.2	9.7	9.7	9.9	9.0	9.0	8.1
	07.00LST	30	4.5	4.7	4.6	6.8	8.7	9.2	8.9	8.7	8.3	6.5	6.3	6.8
Cloud Amount(1-10)	Mean	30	2.3	2.2	2.7	3.9	6.7	8.3	8.9	9.0	8.0	5.7	3.3	5.3
	Prev.Wind	30	W	W	W	W	W	W	W	W	W	E	E	-
	Mean	30	1.1	1.3	1.9	2.3	2.0	1.5	1.4	1.4	1.1	1.3	1.6	1.5
	Max.	30	26.0	33.0	30.0	47.0	46.0	27.0	31.0	26.0	27.0	23.0	26.0	47.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	30	119.5	136.4	176.7	195.0	158.9	112.0	98.9	94.2	105.7	122.3	116.1	1552.6
	Rainfall(mm)	30	9.6	6.2	25.0	39.6	160.4	242.0	389.4	353.2	199.6	90.5	20.7	1541.6
	Num. of Days	30	1.3	1.0	3.0	5.4	15.6	23.8	26.4	26.5	19.6	10.9	2.7	137.3
	Daily Max.	30	40.4	22.1	84.0	135.1	175.6	110.1	207.4	118.8	92.7	78.5	73.1	207.4
Sunshine Duration(hr.)	Mean	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
	Phenomena(Days)	30	4.9	0.8	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	1.7	2.9	18.4
	Haze	30	17.6	24.1	27.4	18.1	1.7	0.0	0.1	0.0	0.5	4.8	5.1	109.2
	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
ThunderStorm	ThunderStorm	30	0.2	0.3	1.2	3.1	4.8	1.6	1.3	1.2	3.1	2.8	0.5	20.2
	Squall	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

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

3.3.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในเดือนเมษายน และกันยายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-2 และ รูปที่ 5.2.1-2 ถึงรูปที่ 5.2.1-3 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

ครั้งที่ 1 : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างวันที่ 1-3 เมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน : มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ระหว่าง 0.048-0.060 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.055 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าระหว่าง 0.0146-0.0162 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0162 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.73-0.75 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.75 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) มีค่าระหว่าง 0.0021-0.0025 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0025 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างต่อเนื่องทางทิศใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 2.15 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน

โรงเรียนบ้านแม่ตาว : มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ระหว่าง 0.049-0.066 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.055 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าระหว่าง 0.0150-0.0154 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0154 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.71-0.76 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.76 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) มีค่าระหว่าง 0.0022-0.0028 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0028 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างต่อเนื่องทางทิศใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.56 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา

วัดหนองกิ้งฟ้า : มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ระหว่าง 0.045-0.050 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.048 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าระหว่าง 0.0142-0.0151 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0151 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.72-0.74 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.74 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) มีค่าระหว่าง 0.0023-0.0024 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0024 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างต่อเนื่องทางทิศตะวันออก มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.97 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา

ครั้งที่ 2 : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างวันที่ 14-16 กันยายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน : มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ระหว่าง 0.017-0.020 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.019 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าระหว่าง 0.0075-0.0083 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0083 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.52-0.56 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.56 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) มีค่าระหว่าง 0.0015-0.0018 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0018 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตก มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.91 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน

โรงเรียนบ้านแม่ตาว : มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ระหว่าง 0.021-0.025 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.023 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าระหว่าง 0.0076-0.0080 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0080 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.51-0.53 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.53 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) มีค่าระหว่าง 0.0015-0.0018 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0018 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.18 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา

วัดหนองกิ้งฟ้า : มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ระหว่าง 0.013-0.020 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.017 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) มีค่าระหว่าง 0.0067-0.0074 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0074 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.42-0.45 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.45 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) มีค่าระหว่าง 0.0016-0.0018 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0018 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.21 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา

ตารางที่ 5.2.1-2						
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด						
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		PM ₁₀ (มก./ลบ.ม.)	NO ₂ (ส่วนในล้านส่วน)	CO (ส่วนในล้านส่วน)	SO ₂ (ส่วนในล้านส่วน)
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร	ครั้งที่ 1	1-2 เม.ย. 68	0.060	0.0161	0.73	0.0024
		2-3 เม.ย. 68	0.056	0.0146	0.75	0.0025
		3-4 เม.ย. 68	0.048	0.0162	0.75	0.0021
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.055*	0.0162**	0.75**	0.0025**
	ครั้งที่ 2	14-15 ก.ย. 2568	0.020	0.0083	0.56	0.0017
		15-16 ก.ย. 2568	0.017	0.0075	0.52	0.0015
		16-17 ก.ย. 2568	0.019	0.0082	0.55	0.0018
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.019*	0.0083**	0.56**	0.0018**
2.โรงเรียนบ้านแม่ตาว	ครั้งที่ 1	1-2 เม.ย. 68	0.049	0.0154	0.76	0.0028
		2-3 เม.ย. 68	0.050	0.0153	0.71	0.0022
		3-4 เม.ย. 68	0.066	0.0150	0.73	0.0024
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.055*	0.0154**	0.76**	0.0028**
	ครั้งที่ 2	14-15 ก.ย. 2568	0.025	0.0080	0.52	0.0018
		15-16 ก.ย. 2568	0.022	0.0079	0.51	0.0015
		16-17 ก.ย. 2568	0.021	0.0076	0.53	0.0016
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.023*	0.0080**	0.53**	0.0018**
3.วัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า)	ครั้งที่ 1	1-2 เม.ย. 68	0.050	0.0151	0.74	0.0024
		2-3 เม.ย. 68	0.049	0.0142	0.72	0.0023
		3-4 เม.ย. 68	0.045	0.0144	0.72	0.0024
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.048*	0.0151**	0.74**	0.0024**
	ครั้งที่ 2	14-15 ก.ย. 2568	0.020	0.0067	0.42	0.0017
		15-16 ก.ย. 2568	0.018	0.0070	0.44	0.0016
		16-17 ก.ย. 2568	0.013	0.0074	0.45	0.0018
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.017*	0.0074**	0.45**	0.0018**
มาตรฐาน			0.12 ¹	0.17 ²	30 ³	0.30 ⁴

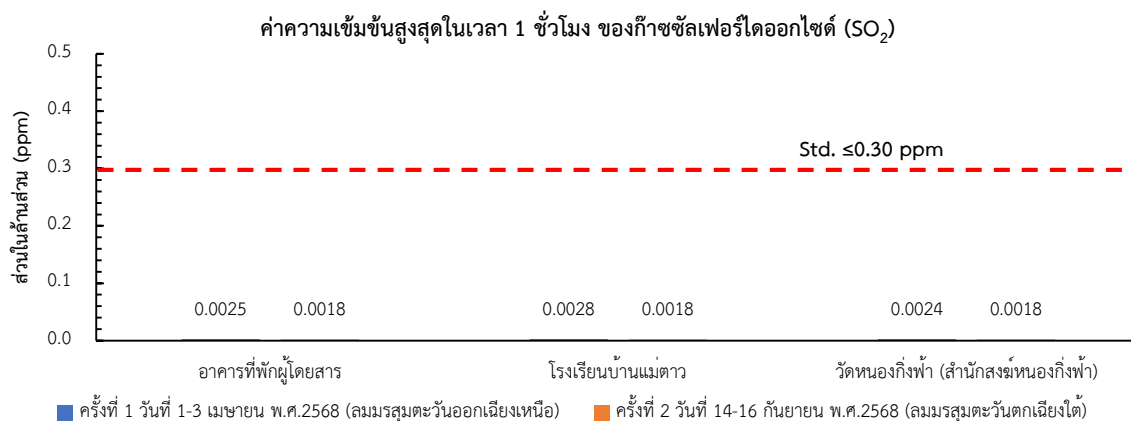
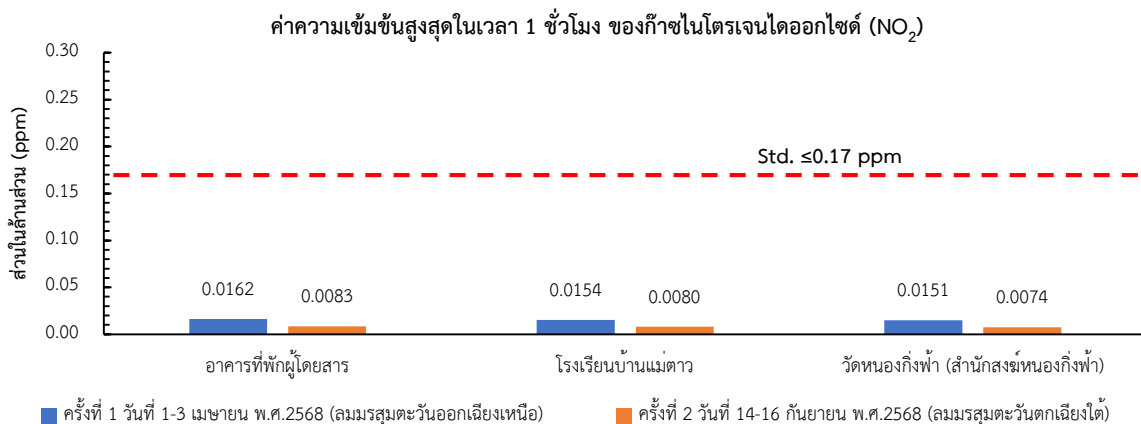
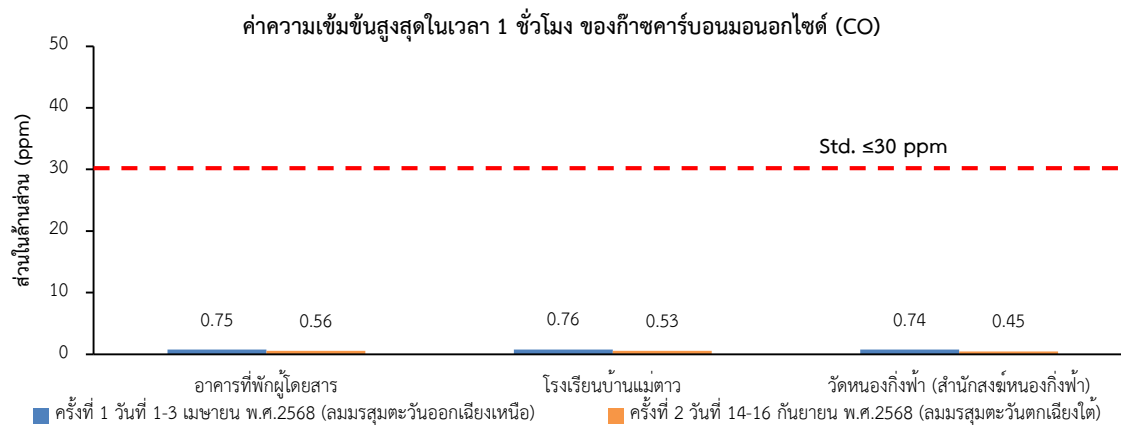
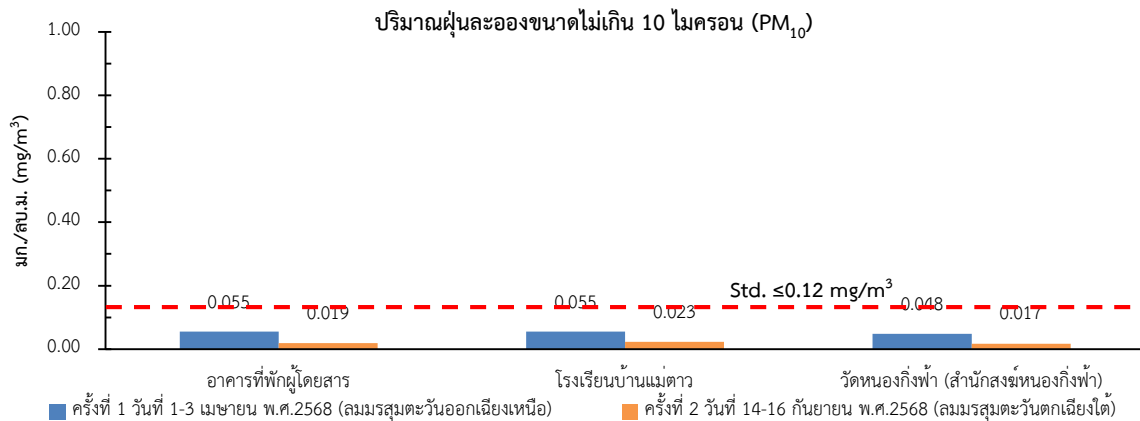
หมายเหตุ : ¹ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

² มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

³ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

⁴ มาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 1 ชั่วโมง ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 พ.ศ. 2544

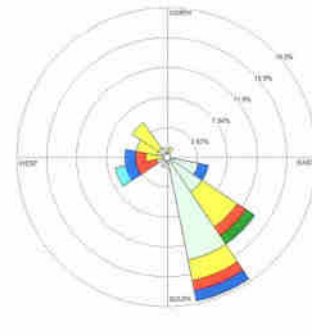
* ค่าเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ** เป็นค่าสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง



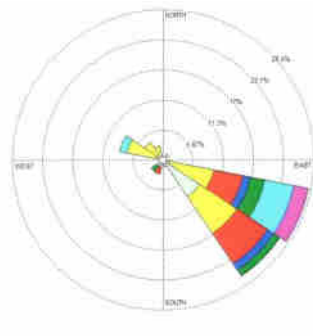
รูปที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



อาคารที่พักผู้โดยสาร

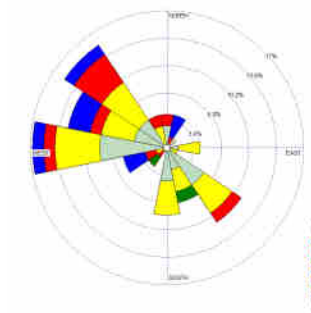


โรงเรียนบ้านแม่ตาว

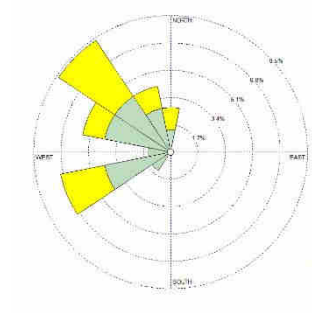


วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า)

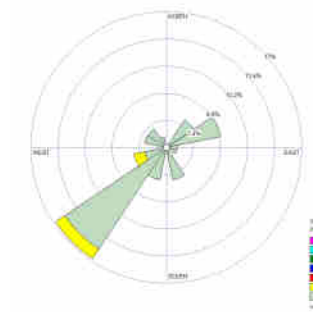
ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-3 เมษายน พ.ศ.2568



อาคารที่พักผู้โดยสาร



โรงเรียนบ้านแม่ตาว



วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า)

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-16 กันยายน พ.ศ.2568

รูปที่ 5.2.1-3 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน และกันยายน พ.ศ.2568 กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มกราคม พ.ศ.2560) ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศที่เกิดจากการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (ในปี พ.ศ.2581) โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AMS/EPA Regulatory Model หรือ AERMOD ในการคาดการณ์ปริมาณความเข้มข้นของมลสาร ได้แก่ ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) โดยประเมินจากเครื่องบินแบบ Boeing 737-800 ,CF5678 จำนวน 20 เที่ยวบิน/วัน ที่เกิดขึ้น พื้นที่อ่อนไหวโดยรอบ รวม 118 แห่ง ในครั้งนี้จะพิจารณาเฉพาะพื้นที่อ่อนไหว รวม 2 แห่ง คือ โรงเรียนบ้านแม่ดาว และวัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์บ้านหนองกิ้งฟ้า) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-3)

โรงเรียนบ้านแม่ดาว : การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) : ผลการตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.055 มก./ลบ.ม. ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ. 2568 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.023 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าสูงกว่าค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ไว้เท่ากับ 0.00064 มก./ลบ.ม.

ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) : ผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0162 ส่วนในล้านส่วน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0080 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าต่ำกว่าค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ไว้เท่ากับ 0.0203 ส่วนในล้านส่วน

ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) : ผลการตรวจวัด ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.76 ส่วนในล้านส่วน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.53 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าต่ำกว่าค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ไว้เท่ากับ 8.050 ส่วนในล้านส่วน

ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) : ผลการตรวจวัด ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0028 ส่วนในล้านส่วน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0018 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าต่ำกว่าค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ไว้เท่ากับ 0.0203 ส่วนในล้านส่วน

ตารางที่ 5.2.1-3												
การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม												
พื้นที่อ่อนไหว	PM ₁₀ (มก./ลบ.ม.)			NO ₂ (ส่วนในล้านส่วน)			CO (ส่วนในล้านส่วน)			SO ₂ (ส่วนในล้านส่วน)		
	ผลการคาดการณ์ ในรายงาน EIA*	ม.ย.68	ก.ย.68	ผลการคาดการณ์ ในรายงาน EIA*	ม.ย.68	ก.ย.68	ผลการคาดการณ์ ในรายงาน EIA*	ม.ย.68	ก.ย.68	ผลการคาดการณ์ ในรายงาน EIA*	ม.ย.68	ก.ย.68
โรงเรียนบ้านแม่ตาว	0.00064	0.055	0.023	0.0203	0.0162	0.0080	8.050	0.76	0.53	0.0203	0.0028	0.0018
สำนักสงฆ์บ้านหนองกึ่งฟ้า (วัดหนองกึ่งฟ้า)	0.00076	0.048	0.017	0.0366	0.0151	0.0074	14.598	0.74	0.45	0.0366	0.0024	0.0018
มาตรฐาน	0.12 ¹			0.17 ²			30 ³			0.30 ⁴		

ที่มา : * รายงานฉบับสมบูรณ์ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด, มกราคม พ.ศ.2560

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

² มาตรฐานค่าไมโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

³ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

⁴ มาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 1 ชั่วโมง ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 พ.ศ.2544

วัดทองกึ่งฟ้า (สำนักสงฆ์บ้านทองกึ่งฟ้า) : การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้

ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) : ผลการตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.048 มก./ลบ.ม. ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ. 2568 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.017 มก./ลบ.ม. ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าสูงกว่าค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ไว้เท่ากับ 0.00076 มก./ลบ.ม.

ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) : ผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0151 ส่วนในล้านส่วน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0074 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าต่ำกว่าค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ไว้เท่ากับ 0.0366 ส่วนในล้านส่วน

ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) : ผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.74 ส่วนในล้านส่วน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.45 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าต่ำกว่าค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ไว้เท่ากับ 14.598 ส่วนในล้านส่วน

ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) : ผลการตรวจวัดในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0024 ส่วนในล้านส่วน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าสูงสุดเท่ากับ 0.0018 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าต่ำกว่าค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้มีการคาดการณ์ไว้เท่ากับ 0.0366 ส่วนในล้านส่วน

4.2) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในการศึกษาครั้งนี้ (เดือนเมษายน และกันยายน พ.ศ.2568) กับผลการศึกษาในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565-กรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดในแต่ละช่วงฤดูมรสุมดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-4 และรูปที่ 5.2.1-4)

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ : เนื่องจากในการศึกษาขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2549 ซึ่งเป็นการตรวจวัดในช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน กับผลการศึกษาขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับผลการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดในปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และ มีนาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดการตรวจวิเคราะห์ดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) ไม่เกินค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และ มีนาคม พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

โรงเรียนบ้านแม่ตาว : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) ไม่เกินค่าคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และ มีนาคม พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

เวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ. 2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และ มีนาคม พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า) : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือน เมษายน พ.ศ.2568 มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และ มีนาคม พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ : ผลการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน (เดือนกันยายน พ.ศ.2568) กับผลการศึกษาขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกราย สถานีดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร : พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าใกล้เคียงกับ ผลการศึกษาในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐาน

โรงเรียนบ้านแม่ตาว : พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าใกล้เคียงกับ ผลการศึกษาในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐาน

วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า) : พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าใกล้เคียงกับ ผลการศึกษาในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตาม เกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 5.2.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด									
สถานีตรวจวัด	PM ₁₀ (มก./ลบ.ม.)								
	ก.ค.49 ¹	เม.ย.65 ²	ส.ค.65 ²	มี.ค.66 ²	ส.ค.66 ²	มี.ค.67 ²	ก.ค.67 ²	เม.ย.68	ก.ย.68
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร	0.013	0.035	0.037	0.068	0.035	0.058	0.016	0.055	0.019
2.โรงเรียนบ้านแม่ตาว	0.014	0.051	0.071	0.047	0.034	0.057	0.020	0.055	0.023
3.วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า)	0.011	0.063	0.067	0.050	0.033	0.055	0.015	0.048	0.017
มาตรฐาน	0.12 ^A								

ตารางที่ 5.2.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)									
สถานีตรวจวัด	NO ₂ (ส่วนในล้านส่วน)								
	ก.ค.49 ¹	เม.ย.65 ²	ส.ค.65 ²	มี.ค.66 ²	ส.ค.66 ²	มี.ค.67 ²	ก.ค.67 ²	เม.ย.68	ก.ย.68
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร	0.0095	0.0091	0.0089	0.0112	0.0093	0.0191	0.0093	0.0162	0.0083
2.โรงเรียนบ้านแม่ตาว	0.0042	0.0094	0.0093	0.0130	0.0089	0.0191	0.0100	0.0154	0.0080
3.วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า)	0.0080	0.0095	0.0094	0.0116	0.0092	0.0167	0.0090	0.0151	0.0074
มาตรฐาน	0.17 ^B								

ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด, มกราคม พ.ศ.2560

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

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

^B มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

^C มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

^D มาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 1 ชั่วโมง ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 พ.ศ. 2544

- ไม่ได้กำหนดไว้ ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ ด (ต่อ)									
สถานีตรวจวัด	CO (ส่วนในล้านส่วน)								
	ก.ค.49 ¹	เม.ย.65 ²	ส.ค.65 ²	มี.ค.66 ²	ส.ค.66 ²	มี.ค.67 ²	ก.ค.67 ²	เม.ย.68	ก.ย.68
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร	0.91	0.45	0.40	0.72	0.48	0.96	0.53	0.75	0.56
2.โรงเรียนบ้านแม่ตาว	0.83	0.32	0.36	0.70	0.48	0.95	0.49	0.76	0.53
3.วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า)	0.61	0.37	0.35	0.68	0.47	0.85	0.51	0.74	0.45
มาตรฐาน	30 ^c								

ตารางที่ 5.2.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ ด (ต่อ)									
สถานีตรวจวัด	SO ₂ (ส่วนในล้านส่วน)								
	ก.ค.49 ¹	เม.ย.65 ²	ส.ค.65 ²	มี.ค.66 ²	ส.ค.66 ²	มี.ค.67 ²	ก.ค.67 ²	เม.ย.68	ก.ย.68
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร	**	0.0020	0.0089	0.0022	0.0019	0.0020	0.0019	0.0025	0.0018
2.โรงเรียนบ้านแม่ตาว	**	0.0020	0.0093	0.0022	0.0020	0.0020	0.0019	0.0028	0.0018
3.วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า)	**	0.0021	0.0094	0.0020	0.0045	0.0019	0.0020	0.0024	0.0018
มาตรฐาน	0.30 ^d								

ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอ ด, มกราคม พ.ศ.2560

² รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ ด โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

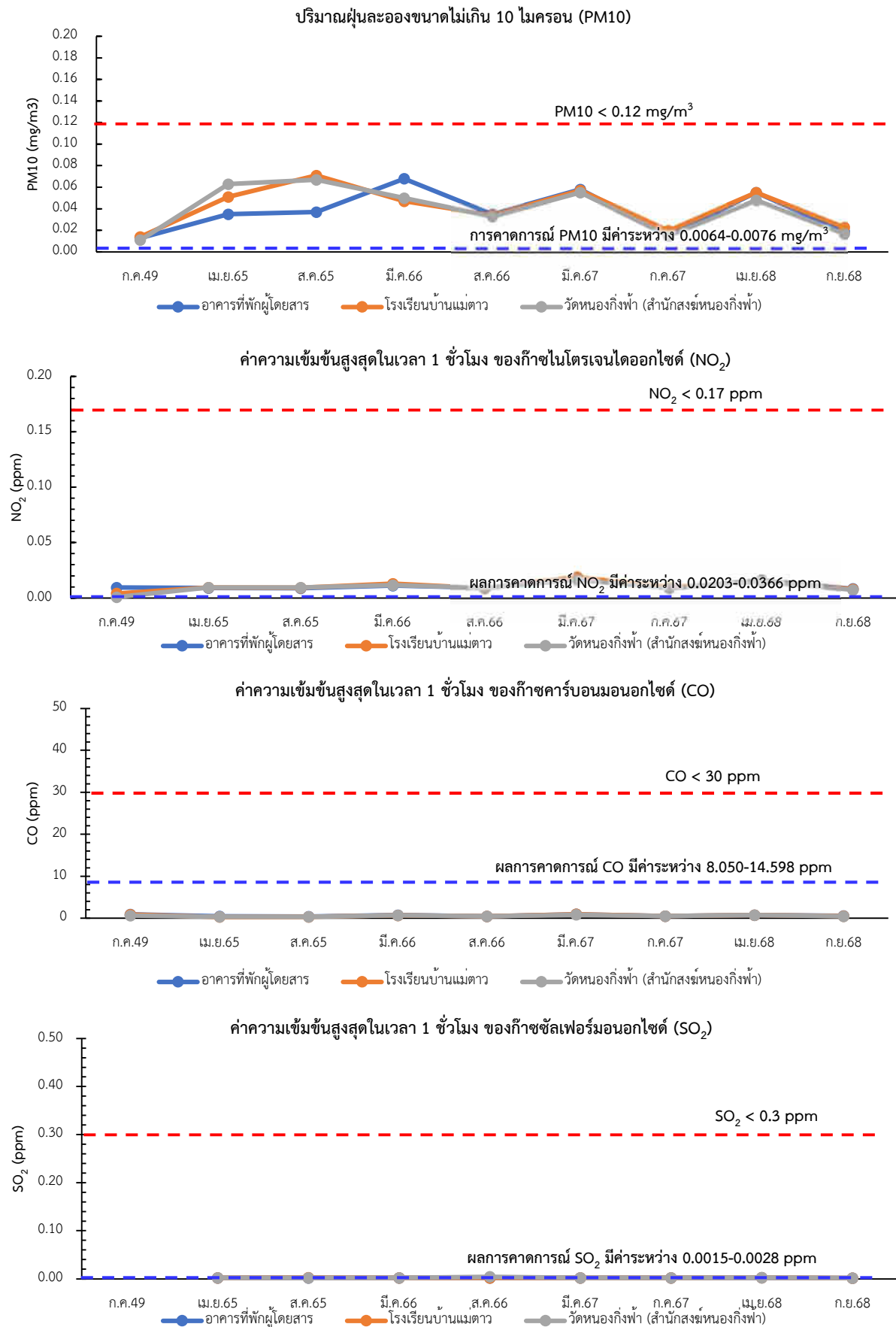
หมายเหตุ : ^A มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

^B มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

^C มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

^D มาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 1 ชั่วโมง ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 พ.ศ. 2544

- ไม่ได้กำหนดไว้ ** ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 5.2.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

5) สรุปผลการศึกษา

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) ต่ำกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) สูงกว่าผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในปัจจุบันมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ไว้ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) ไม่เกิน 0.30 ส่วนในล้านส่วน จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

5.2.2 ระดับเสียง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการฯ

1.2) เพื่อคาดการณ์ระดับเสียงที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการฯ

1.3) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการฯ

1.4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

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

2.1.1) **ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม :** จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร โรงเรียนบ้านแม่ตาว และวัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า) เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 10 (L₁₀) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 50 (L₅₀) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L₉₀) และระดับเสียง SEL (Sound Exposure Level)

2.1.2) **ระดับเสียงจากเครื่องบิน :** จำนวน 1 สถานี คือ บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ปีละ 2 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัด ได้แก่ Noise contour (NEF)

2.1.3) **ทัศนคติด้านระดับเสียง :** ทำการสอบถามทัศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน และทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ และกลุ่มพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม) โดยดำเนินการสอบถามปีละ 1

ครั้ง สำหรับการสอบถามทัศนคติและความคิดเห็นด้านเสียง จะแบ่งสเตตามระดับความรู้สึกรบกวน เป็น 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และไม่มีการรบกวน

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

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) 2. ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) 3. ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) 4. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) 5. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) 6. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90})	Integrating Sound Level Meter	Sound Level Recording ตาม ISO 1996-1	ISO

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยดำเนินการตรวจวัดช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวม 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.2-1)

ครั้งที่ 1 : ระหว่างวันที่ 1-3 เมษายน พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 : ระหว่างวันที่ 14-16 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
≥ 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 และขอบเขตพื้นที่ศึกษาโดยกำหนดให้รัศมีเท่ากับ 5 กิโลเมตร หรือ แปรผันตามขนาดของท่าอากาศยาน

(2) กำหนดตำแหน่งหัวทางวิ่งหลังจากดำเนินการปรับปรุงขยายแล้วเสร็จ พร้อมกำหนด Track สำหรับ สำหรับทางวิ่งใหม่

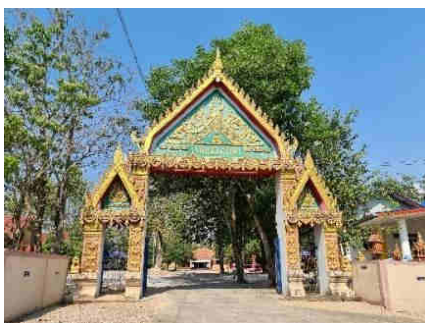
(3) ป้อนข้อมูลเข้าแบบจำลอง ประกอบด้วย ชนิดเครื่องบิน จำนวนเที่ยวบิน สัดส่วนการใช้หัวทางวิ่งในการขึ้น-ลงของเครื่องบินแต่ละชนิด (Take off-Landing) กำหนดช่วงเวลาในการบิน ช่วงเวลากลางวัน (07.00-22.00 น.) และช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00 น.) และจัดชุดข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในแต่ละกรณีศึกษา หลังจากป้อนข้อมูล (Input data) ข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงสั่งให้แบบจำลองทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยาน



อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน



โรงเรียนบ้านแม่ตาว



วัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-3 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน



โรงเรียนบ้านแม่ตาว



วัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า)

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-16 กันยายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

(4) สร้าง Contour เพื่อให้โปรแกรมแสดงเส้นระดับความเข้มของเสียงและหลังจากได้รูปเส้นระดับความเข้มเสียง ได้มีการปรับปรุงรูปภาพให้มีความสวยงามของเส้นเสียง

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 ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา รวมทั้งผลการคาดการณ์ระดับเสียงในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษารายผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ. 2560) พบว่า ได้มีการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ หรืออยู่ในแนวขึ้น-ลง ของเครื่องบิน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร โรงเรียนบ้านแม่ดาว และวัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า) โดยดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่างวันที่ 17-20 กรกฎาคม พ.ศ.2549 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

บริเวณท่าอากาศยานแม่สอด: มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) ระหว่าง 52.6-56.5 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 55.05 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระหว่าง 57.2-62.7 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 60.36 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 74.9-85.8 dB(A) คิดเป็นสูงสุด 85.8 dB(A)

โรงเรียนบ้านแม่ดาว : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) ระหว่าง 57.2-60.9 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 59.42 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระหว่าง 60.9-67.5 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 64.77 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 87.5-96.6 dB(A) คิดเป็นสูงสุด 96.6 dB(A)

วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) ระหว่าง 53.9-57.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 56.15 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระหว่าง 61.3-63.7 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ย 62.89 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 86.2-88.9 dB(A) คิดเป็นสูงสุด 88.9 dB(A)

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียง พบว่า การให้บริการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงในระดับต่ำ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน โรงเรียนบ้านแม่ตาว และวัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า) ในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน โรงเรียนบ้านแม่ตาว และวัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า) ในเดือนมีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน โรงเรียนบ้านแม่ตาว และวัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า) ในเดือนมีนาคม และกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-1 และรูปที่ 5.2.2-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ง)

ครั้งที่ 1 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 1-3 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่าทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 50.8-55.0 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 51.7-55.5 dB(A) มีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 83.2-95.8 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{10} มีค่าระหว่าง 53.7-63.2 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{50} มีค่าระหว่าง 51.7-59.0 dB(A) และมีค่าระดับเสียง L_{90} ระหว่าง 45.8-52.6 dB(A)

โรงเรียนบ้านแม่ตาว : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 54.0-56.5 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 56.9-58.7 dB(A) มีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 82.6-98.2 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{10} มีค่าระหว่าง 59.3-63.6 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{50} มีค่าระหว่าง 54.0-58.0 dB(A) และมีค่าระดับเสียง L_{90} ระหว่าง 48.8-54.1 dB(A)

วัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 54.8-58.2 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 62.4-64.4 dB(A) มีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 89.4-95.8 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{10} มีค่าระหว่าง 65.3-66.7 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{50} มีค่าระหว่าง 48.8-57.2 dB(A) และมีค่าระดับเสียง L_{90} ระหว่าง 44.9-54.3 dB(A)

ครั้งที่ 2 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 14-16 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า
ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดแยกสถานียังดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr}$)
ระหว่าง 52.7-54.7dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 55.1-56.9 dB(A) มีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max})
ระหว่าง 79.4-97.8 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{10} มีค่าระหว่าง 62.5-67.3 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{50} มีค่าระหว่าง 53.5-63.8
dB(A) และมีค่าระดับเสียง L_{90} ระหว่าง 52.1-59.1 dB(A)

โรงเรียนบ้านแม่ตาว : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr}$) ระหว่าง
59.7-61.0 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 61.8-62.4 dB(A) มีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง
91.2-102.9 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{10} มีค่าระหว่าง 65.7-70.0 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{50} มีค่าระหว่าง 60.6-62.6 dB(A) และ
มีค่าระดับเสียง L_{90} ระหว่าง 57.4-59.3 dB(A)

วัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง
($L_{eq}24\text{ hr}$) ระหว่าง 56.9-63.2 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 62.3-64.5 dB(A) มีค่าระดับเสียง
สูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 91.6-96.7 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{10} มีค่าระหว่าง 60.2-70.9 dB(A) ค่าระดับเสียง L_{50} มีค่าระหว่าง
49.0-67.7 dB(A) และมีค่าระดับเสียง L_{90} ระหว่าง 46.5-64.1 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-1								
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด								
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง (dB(A))					
			L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร ปัจจุบัน	ครั้งที่ 1	1-2 เม.ย. 68	50.8	51.7	83.2	53.7	51.7	45.8
		2-3 เม.ย. 68	52.5	53.0	85.2	60.6	59.0	52.6
		3-4 เม.ย. 68	55.0	55.5	95.8	63.2	58.8	50.1
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	55.0	55.5	95.8	63.2	59.0	52.6
	ครั้งที่ 2	14-15 ก.ย. 2568	52.8	55.6	85.1	64.8	62.2	54.4
		15-16 ก.ย. 2568	52.7	55.1	79.4	67.3	63.8	59.1
		16-17 ก.ย. 2568	54.7	56.9	97.8	62.5	53.5	52.1
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	54.7	56.9	97.8	67.3	63.8	59.1
2.โรงเรียนบ้านแม่ตาว	ครั้งที่ 1	1-2 เม.ย. 68	54.0	57.1	86.1	59.3	54.4	50.7
		2-3 เม.ย. 68	54.1	56.9	82.6	59.6	54.0	48.8
		3-4 เม.ย. 68	56.5	58.7	98.2	63.6	58.0	54.1
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	56.5	58.7	98.2	63.6	58.0	54.1
	ครั้งที่ 2	14-15 ก.ย. 2568	59.7	61.8	91.3	70.0	62.4	57.5
		15-16 ก.ย. 2568	60.7	62.4	93.9	65.7	60.6	57.4
		16-17 ก.ย. 2568	61.0	62.6	102.9	69.0	62.6	59.3
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	61.0	62.6	102.9	70.0	62.6	59.3
มาตรฐาน*			70	-	115	-	-	-

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

ตารางที่ 5.2.2-1								
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)								
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง (dB(A))					
			L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
3.วัดหนองกิ้งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า)	ครั้งที่ 1	1-2 เม.ย. 68	56.2	64.4	91.2	66.7	50.0	46.5
		2-3 เม.ย. 68	54.8	62.4	89.4	65.3	48.8	44.9
		3-4 เม.ย. 68	58.2	63.9	95.8	65.7	57.2	54.3
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	58.2	64.4	95.8	66.7	57.2	54.3
	ครั้งที่ 2	14-15 ก.ย. 2568	63.2	64.5	91.6	70.9	67.7	64.1
		15-16 ก.ย. 2568	58.6	63.3	95.9	61.1	49.0	46.5
		16-17 ก.ย. 2568	56.9	62.3	96.7	60.2	49.8	47.3
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	63.2	64.5	96.7	70.9	67.7	64.1
มาตรฐาน*			70	-	115	-	-	-

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

- ไม่ได้กำหนด

3.3.2) ผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ครั้งที่ 1 : การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.258) 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 ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/} (เที่ยว/วัน)
Airbus 320-200 Neo	12	-
Commander 114	-	1
Boeing 737-800	2	4
BEECH 200 Super King Air	2	-
รวม	16	5

หมายเหตุ ^{1/} เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2568 และวันที่มีจำนวนเที่ยวเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ.2567

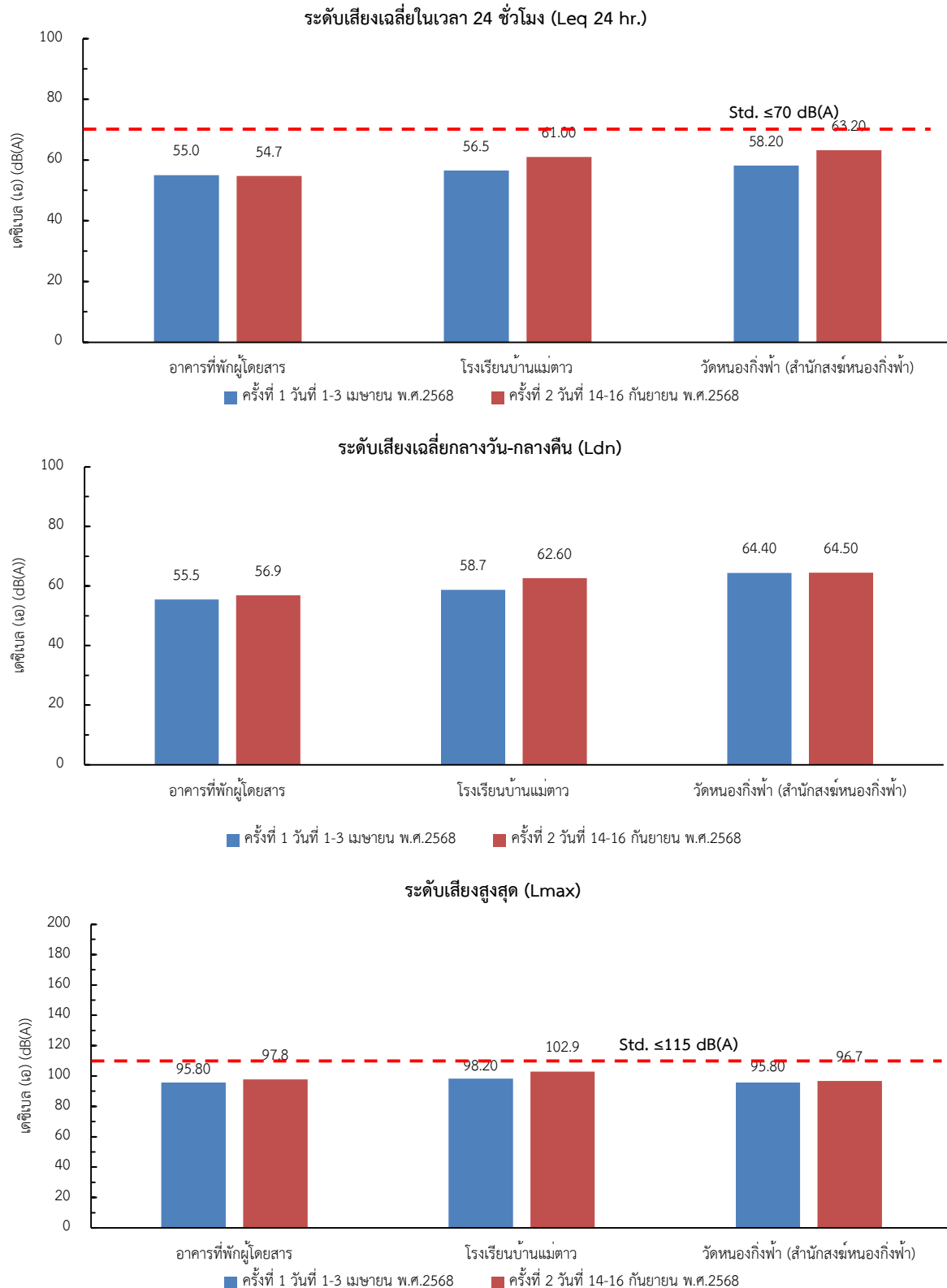
^{2/} ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน .พ.ศ.2568

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2567 ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบว่า ทุกเที่ยวบินมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 27 ในการร่อนลง และใช้ทางวิ่ง 09 ในการบินขึ้น

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 09	0	100
ทางวิ่งหมายเลข 27	100	0

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568



รูปที่ 5.2.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

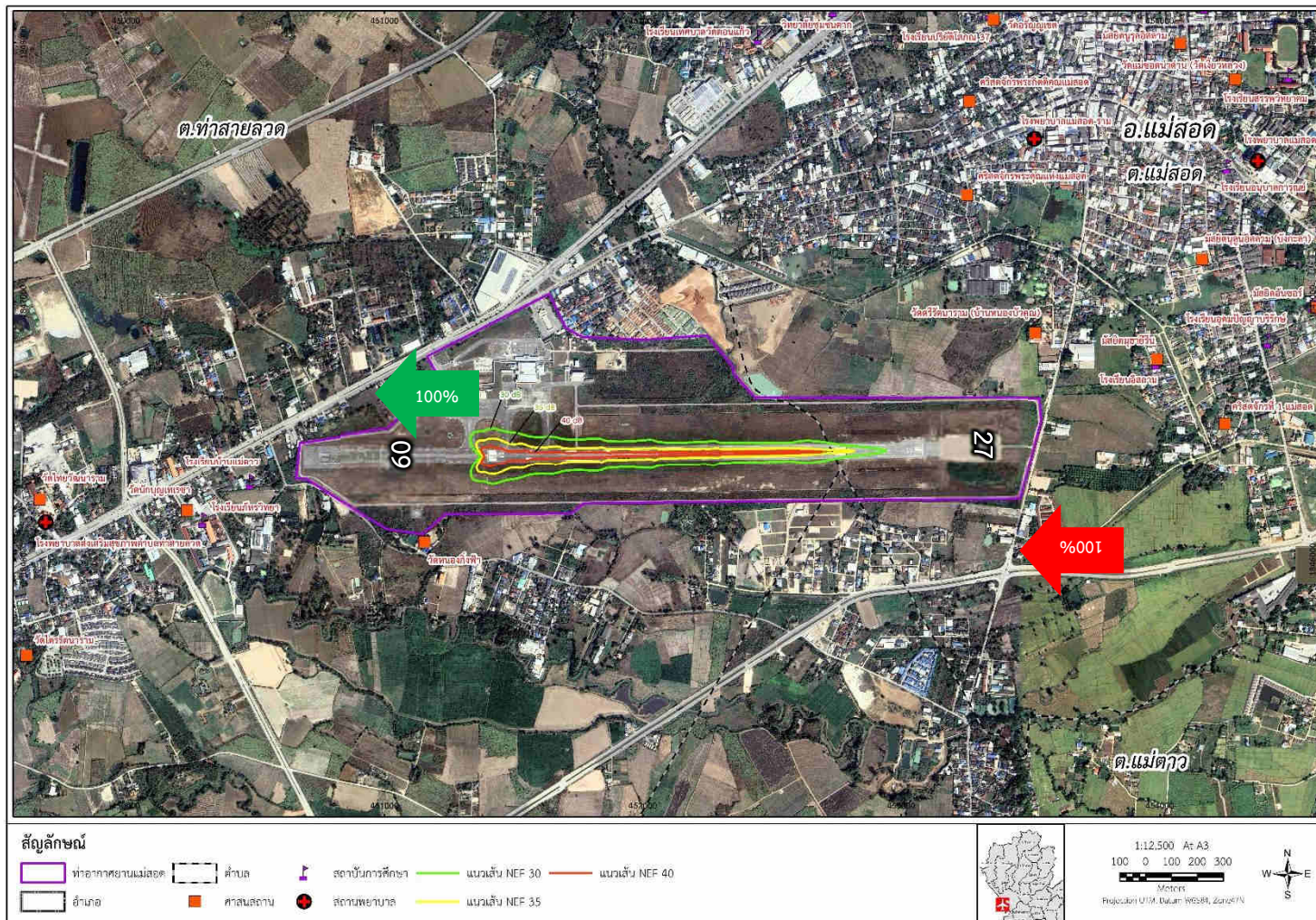
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าชนิดเครื่องบิน และจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 3,000 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 16 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 5 เที่ยวบิน/วัน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-2)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.163 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.069 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.025 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ตามแนวทางวิ่ง

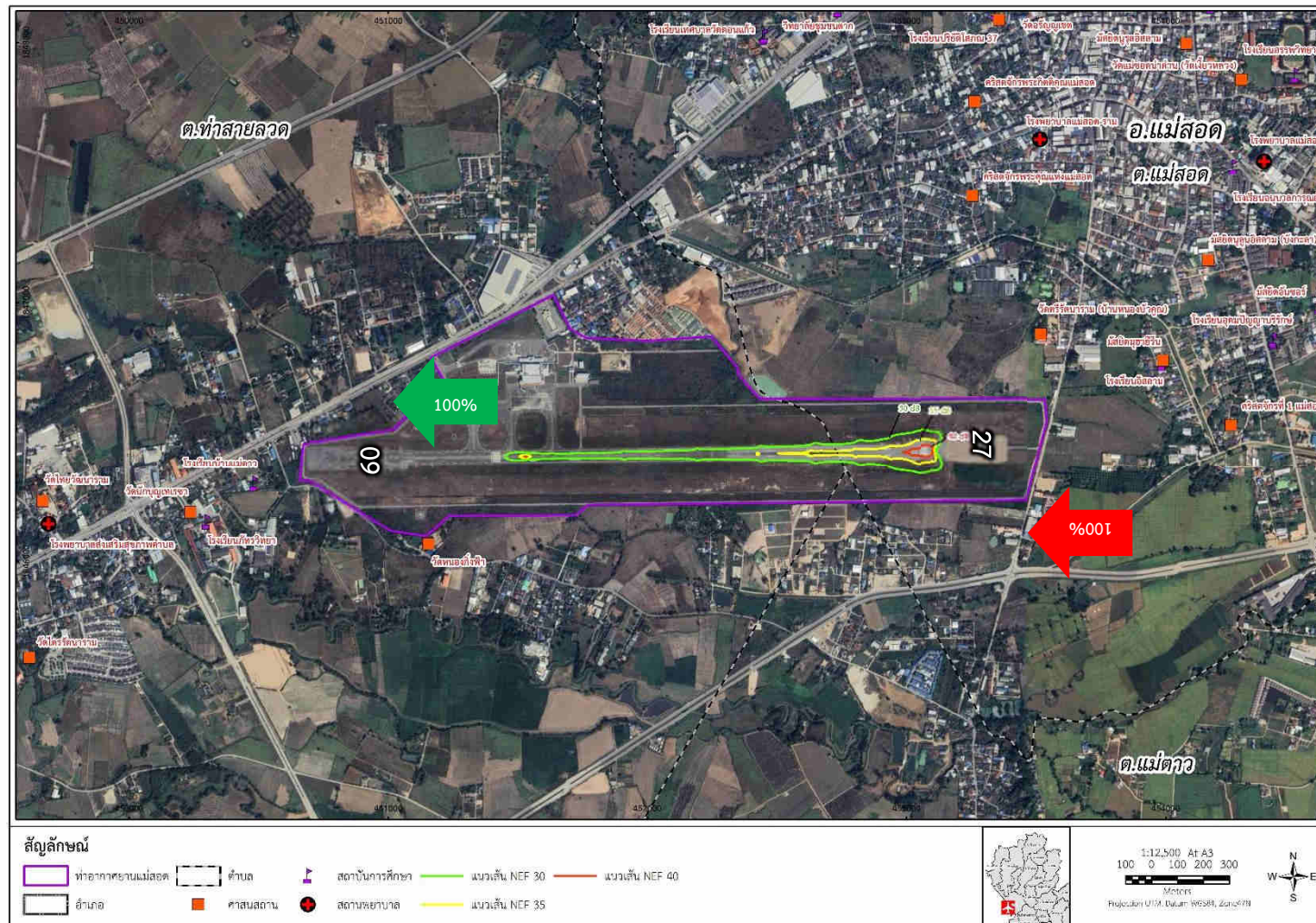
กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.106 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.042 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.010 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ตามแนวทางวิ่ง



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

รูปที่ 5.2.2-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2.2-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 (ต่อ)

ครั้งที่ 2 : การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 2
(ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) ซึ่งเป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.2-3

ตารางที่ 5.2.2-3 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2567-กันยายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/} (เที่ยว/วัน)
Airbus 320-200 Neo	12	-
Commander 114	-	1
Boeing 737-800	2	4
BEECH 200 Super King Air	2	-
รวม	16	5

หมายเหตุ ^{1/} เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2568 และวันที่มีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ.2567

^{2/} ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน .พ.ศ.2568

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 27 ในการร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 20 และบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 80 ส่วนการใช้ทางวิ่ง 09 มีสัดส่วนในการบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 20 และร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 80

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 09	80	20
ทางวิ่งหมายเลข 27	20	80

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

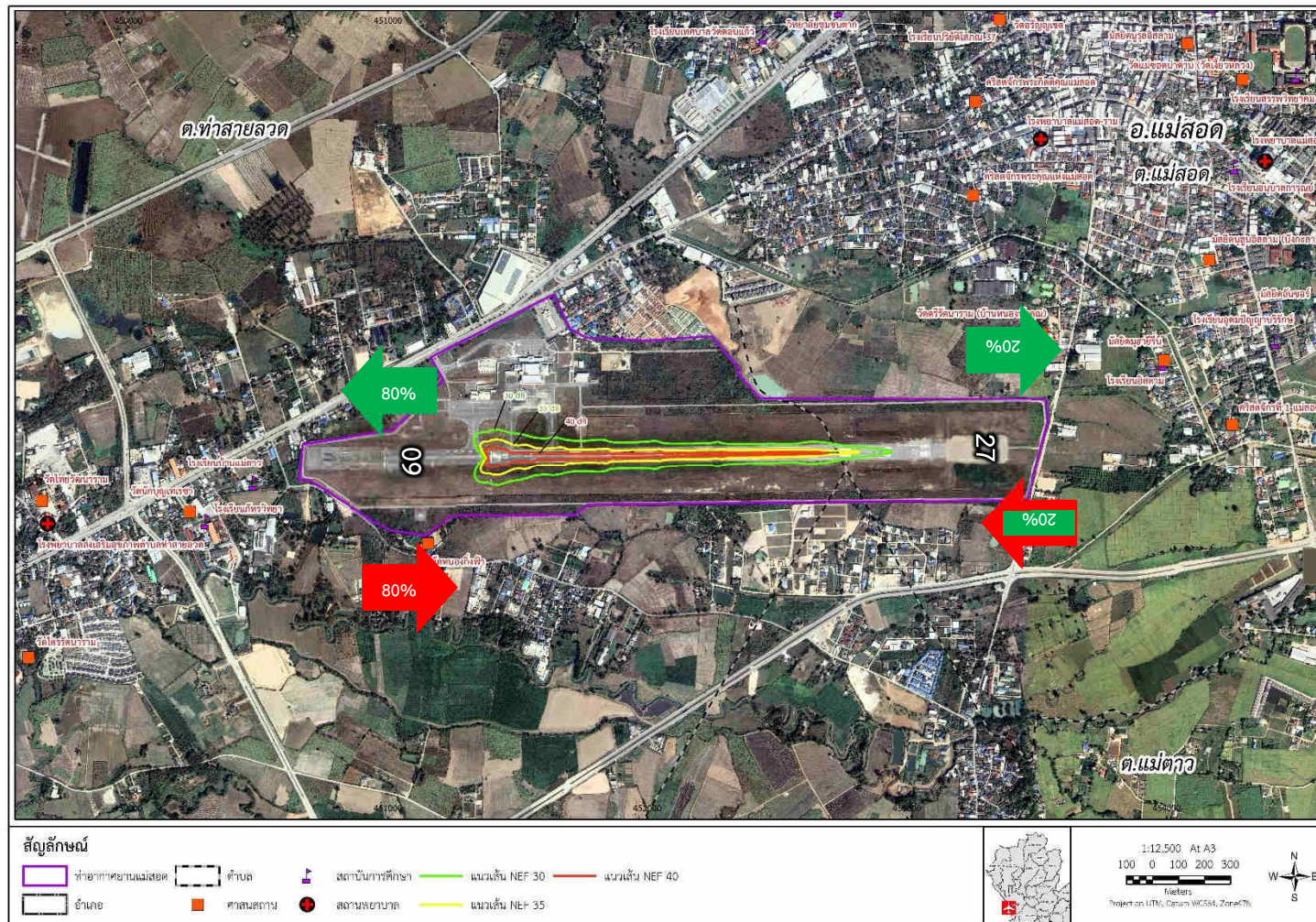
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าชนิดเครื่องบิน และจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ.2568 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 3,000 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 16 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 5 เที่ยวบิน/วัน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-3)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.163 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอดตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.069 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอดตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.025 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอดตามแนวทางวิ่ง

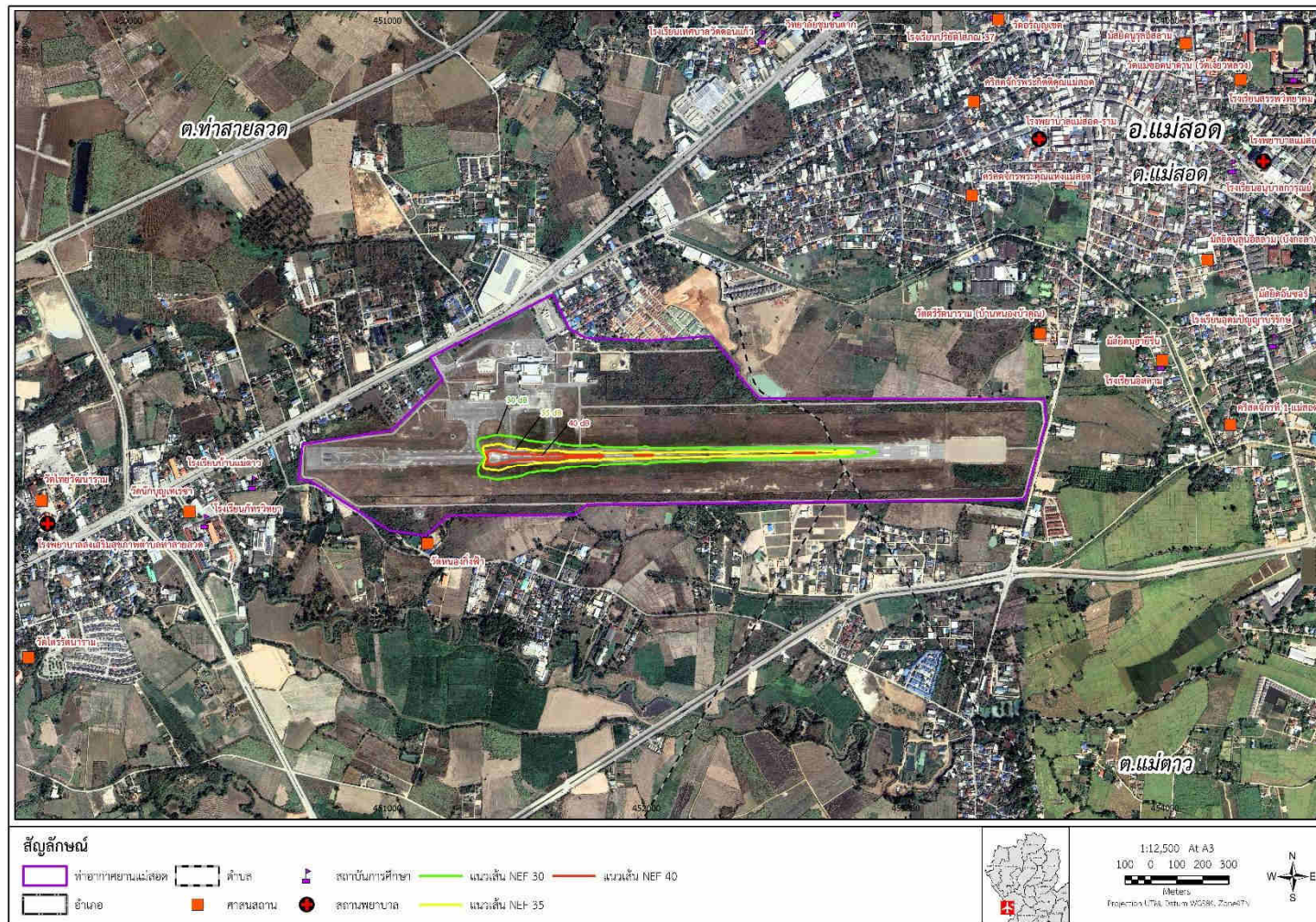
กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.106 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอดตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.042 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอดตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.010 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอดตามแนวทางวิ่ง



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

รูปที่ 5.2.2-3 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2.2-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในการศึกษาครั้งนี้ (เมษายน และกันยายน พ.ศ.2568) กับผลการศึกษาระดับเสียงผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (เมษายน พ.ศ.2565-กรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-4 และ รูปที่ 5.2.2-4)

อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

โรงเรียนบ้านแม่ตาว : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

วัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

5) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนเมษายน และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ hr.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A) จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า แนวเส้นเสียง NEF-30 ยังอยู่ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการของท่าอากาศยานพิษณุโลก ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง

ตารางที่ 5.2.2-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด							
สถานีตรวจวัด	ช่วงวันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))					
		L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max} *	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร	กรกฎาคม พ.ศ.2549 ¹	55.05	60.36	85.80	**	**	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ²	50.21	55.30	89.95	65.70	59.90	56.90
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ²	52.52	61.03	79.00	66.40	64.50	63.60
	มีนาคม พ.ศ.2566 ²	50.68	55.77	101.30	70.90	58.60	56.90
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ²	52.06	55.38	87.00	62.20	55.40	53.50
	มีนาคม พ.ศ.2567 ²	50.17	52.00	85.00	65.40	61.90	56.60
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ²	50.14	54.89	100.8	60.1	57.0	54.4
	เมษายน พ.ศ.2568	55.00	55.50	95.8	63.2	58.8	52.6
	กันยายน พ.ศ.2568	54.7	56.9	97.8	67.3	63.8	59.1
2.โรงเรียนบ้านแม่ตาว	กรกฎาคม พ.ศ.2549 ¹	59.42	64.77	96.60	**	**	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ²	54.93	59.20	87.70	69.10	67.30	65.80
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ²	60.33	66.85	95.40	74.50	69.00	64.70
	มีนาคม พ.ศ.2566 ²	60.34	63.87	93.90	75.90	65.30	63.90
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ²	59.18	62.30	97.40	65.10	62.40	58.40
	มีนาคม พ.ศ.2567 ²	57.80	59.64	84.9	68.6	58.7	52.7
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ²	55.97	58.31	92.6	69.9	59.1	55.2
	เมษายน พ.ศ.2568	56.50	58.70	98.2	63.6	58.0	54.1
	กันยายน พ.ศ.2568	61.0	62.4	102.9	70.0	62.6	59.3
3.วัดหนองกิ่งฟ้า (สำนักสงฆ์หนองกิ่งฟ้า)	กรกฎาคม พ.ศ.2549 ¹	56.15	62.89	88.90	**	**	**
	มีนาคม พ.ศ.2565 ²	53.41	58.84	92.50	69.80	53.90	53.1
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ²	55.97	61.21	94.00	78.70	74.90	55.10
	มีนาคม พ.ศ.2566 ²	55.58	60.81	95.70	84.60	68.10	61.80
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ²	57.80	61.49	93.50	73.10	66.80	55.30
	มีนาคม พ.ศ.2567 ²	58.77	65.21	91.20	68.30	54.40	47.50
	กรกฎาคม พ.ศ.2567 ²	57.07	64.74	93.7	65.9	53.9	52.5
	เมษายน พ.ศ.2568	58.20	64.40	95.8	66.7	57.2	54.3
	กันยายน พ.ศ.2568	63.2	64.5	96.7	70.9	67.7	64.1
มาตรฐาน*		70	-	115	-	-	-

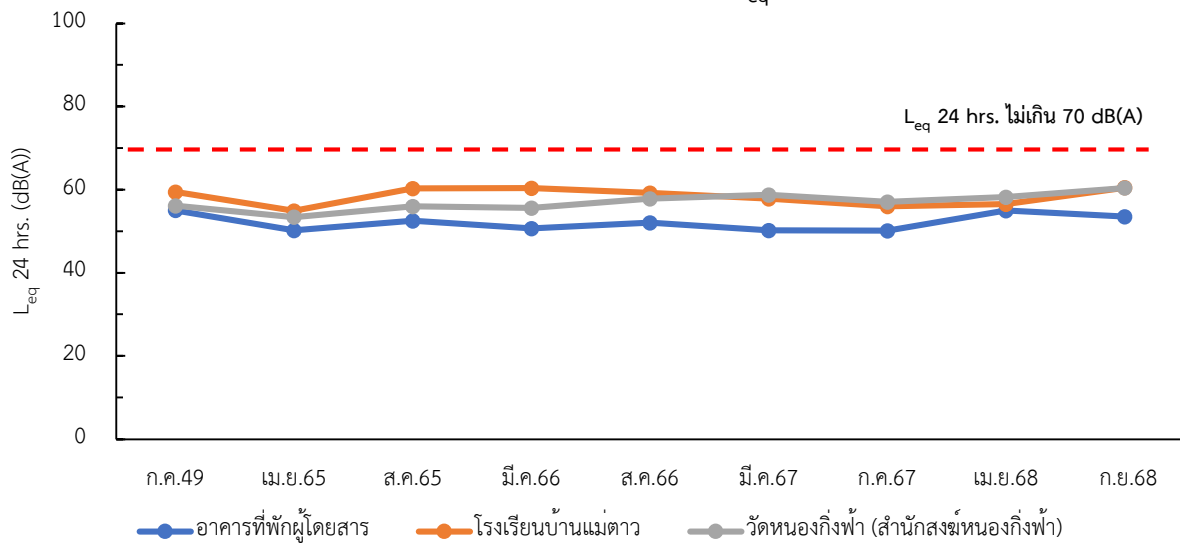
ที่มา : ¹รายงานฉบับสมบูรณ์ การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด, มกราคม พ.ศ.2560

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

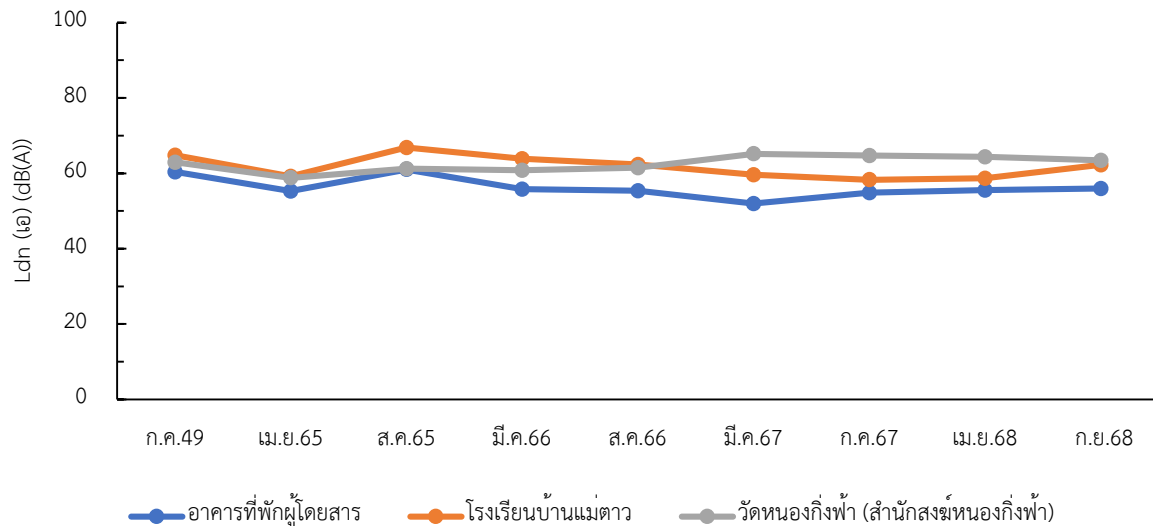
หมายเหตุ : * มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

** ไม่ได้ตรวจวัด - ไม่ได้กำหนด

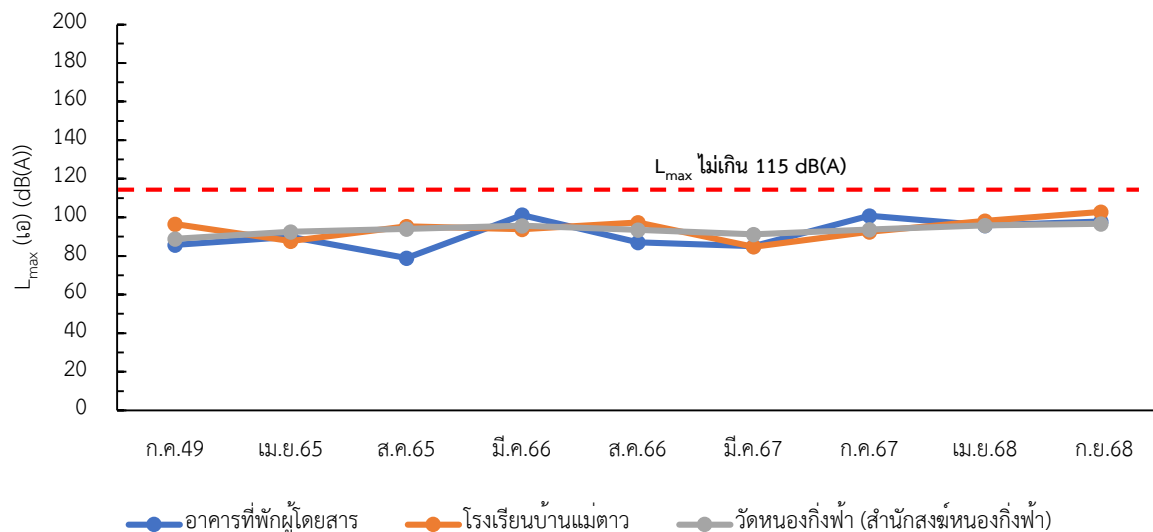
ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.)



ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})



ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})



รูปที่ 5.2.2-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

5.2.2.3 คุณภาพน้ำผิวดิน

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเป็นแหล่งน้ำสำคัญที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

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

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ** : ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (รูปที่ 5.2.2.3-1)

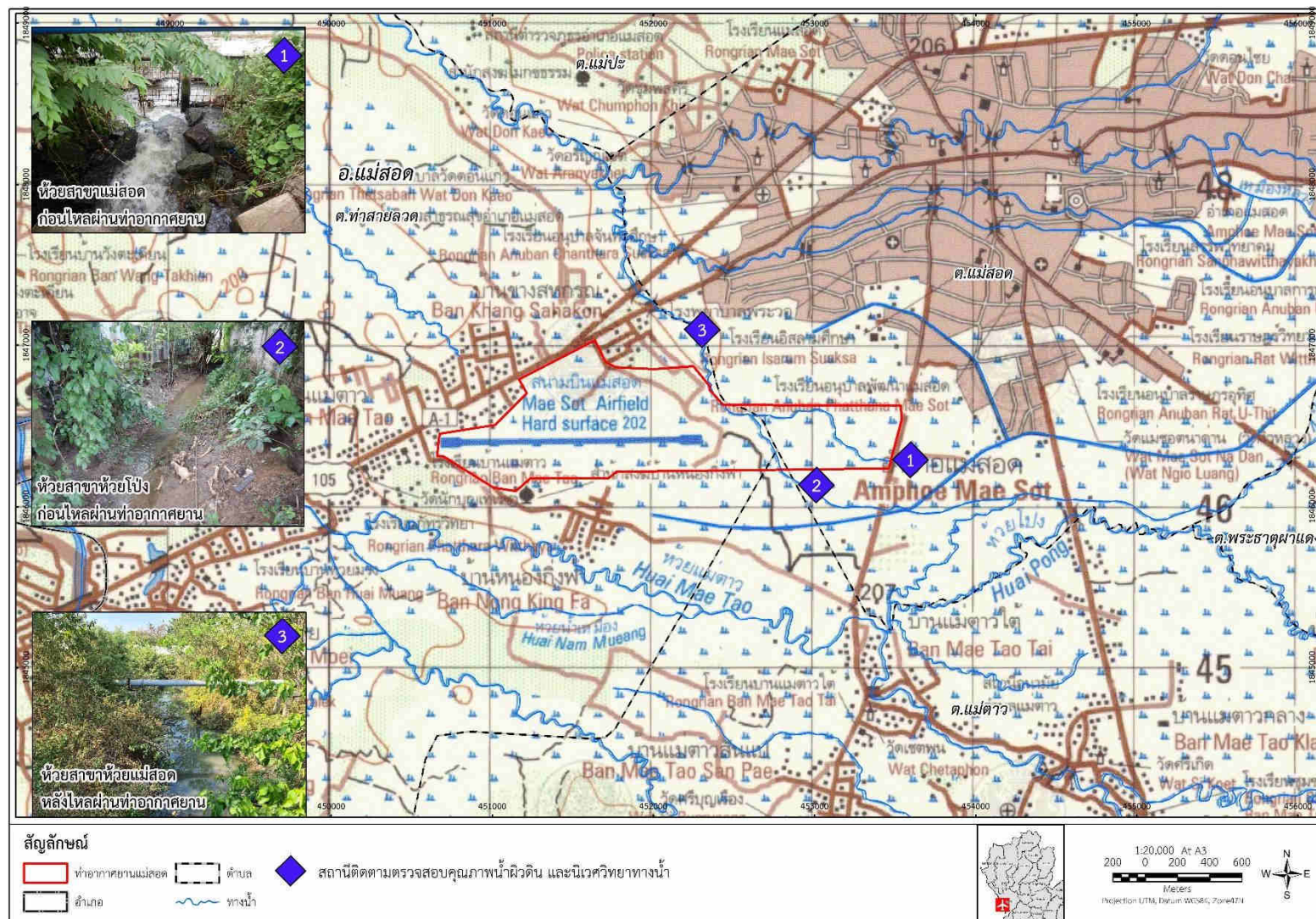
- 2.1.1) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
- 2.1.2) ห้วยสาขาห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด
- 2.1.3) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

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

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. อุณหภูมิ	วิเคราะห์ทันที	Laboratory and Field
2. ความโปร่งแสง (Transparency)	วิเคราะห์ทันที	Secchi Disk
3. ความขุ่น (Turbidity)	เก็บไว้ในที่มืด, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Nephelometric
4. ความเป็นกรดและด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
5. ออกซิเจนละลาย (DO)	วิเคราะห์ทันที	Membrane Electrode
6. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
7. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $103-105^{\circ}\text{C}$
8. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric
9. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $\leq 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique
10. แบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

(ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 5.2.2.3-1 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

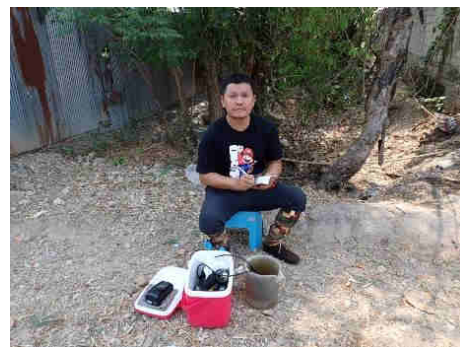
2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยมีความถี่ในการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.2.3-1)

ครั้งที่ 1 : เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง

ครั้งที่ 2 : เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน



ห้วยสาขาห้วยแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด



ห้วยสาขาห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด



ห้วยสาขาห้วยแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2568 (ฤดูแล้ง)

ภาพที่ 5.2.2.3-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



ห้วยสาขาห้วยแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด



ห้วยสาขาห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด



ห้วยสาขาห้วยแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2568 (ฤดูฝน)

ภาพที่ 5.2.2.3-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินซึ่งมีใช้น้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ.2537 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาฯ ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

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

2.5.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
สูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพ
ความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยาย ท่าอากาศยานแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ. 2560) พบว่า ได้มีการเก็บ ตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ ห้วยแม่ดาว บริเวณบ้านแม่ดาวใต้ ห้วยแม่ดาว บริเวณบ้าน หนองกิ่งฟ้า และห้วยแม่ดาว บริเวณบ้านแม่ดาว เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2549 และมกราคม พ.ศ.2550 พบว่า ทั้ง 3 สถานี จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 เนื่องจากบริเวณโดยรอบพื้นที่เป็นพื้นที่ทำการเกษตรที่มีการใช้ปุ๋ย รวมทั้งมีการปนเปื้อน ของปฏิภูลซึมถ่ายจากแหล่งชุมชน ซึ่งได้แก่ ชุมชนบ้านแม่ดาวใต้ บ้านหนองกิ่งฟ้า และบ้านแม่ดาว

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบ พบว่า กิจกรรมในระยะดำเนินการเป็นการสัญจรคมนาคมทาง อากาศ ซึ่งไม่มีกิจกรรมการขุดตัด/ปรับถมดิน หรือก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ จึงคาดว่าผลกระทบคมนาคมทางอากาศของโครงการจะไม่ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณตะกอนและความขุ่นในแหล่งน้ำเพิ่มเติม

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัด คุณภาพน้ำในห้วยสาขาแม่สอดก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด ห้วยโป่งก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด และห้วยแม่ สอดหลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำในห้วยโป่งก่อน ไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด เนื่องจากลำน้ำมีสภาพแห้ง ส่วนในห้วยสาขาแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด โดย จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 และห้วยแม่สอดหลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และการเก็บตัวอย่างน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำ 3 สถานี มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน โดยจัดเป็น แหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัด คุณภาพน้ำในห้วยสาขาแม่สอดก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด ห้วยโป่งก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด และห้วยแม่ สอดหลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด พบว่า ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด และห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินได้ เนื่องจากห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีสภาพแห้ง ไม่มีน้ำ ในขณะที่ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนการเก็บตัวอย่างน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำผิวดิน ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ส่วนห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัด คุณภาพน้ำในห้วยสาขาแม่สอดก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด ห้วยโป่งก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด และห้วยแม่ สอดหลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 บริเวณห้วยสาขาแม่สอด ก่อน ไหลผ่านท่าอากาศยาน และห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยาน มีสภาพแห้งจึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้ ส่วน ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยาน จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินทั้ง 3 แห่ง จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ในเดือนเมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2568 มีรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2.3-1 และรูปที่ 5.2.2.3-2 สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ใน ภาคผนวก จ)

ครั้งที่ 1 : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็น ตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดแยกสถานียังดังนี้

ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 29.9 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงพบมากกว่า 5 เซนติเมตร ความขุ่นมีค่า 31.5 เอ็นทียู ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.73 ปริมาณออกซิเจนละลาย (DO) มีค่าเท่ากับ 1.01 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 33.4 มก./ล. ปริมาณ ตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 43 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 4.15 มก./ล. มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) เท่ากันคือ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบาง ประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 25.5 องศาเซลเซียส ความ โปร่งแสงพบมากกว่า 15 เซนติเมตร ความขุ่นมีค่า 6.4 เอ็นทียู ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.50 ปริมาณออกซิเจน ละลาย (DO) มีค่าเท่ากับ 1.52 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 20.5 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 8 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 2.10 มก./ล. มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) เท่ากันคือ 440 เอ็มพีเอ็น/ 100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์ เพื่อการคมนาคม

ห้วยสาขาแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 26.7 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงพบมากกว่า 50 เซนติเมตร ความขุ่นมีค่า 31.5 เอ็นทียู ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.21 ปริมาณออกซิเจนละลาย (DO) มีค่าเท่ากับ 0.54 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 5.49 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 15 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 1.05 มก./ล. มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) เท่ากับ 430 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) เท่ากับ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ครั้งที่ 2 : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 29.1 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงเท่ากับ 20 เซนติเมตร ความขุ่นมีค่า 138 เอ็นทียู ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.68 ปริมาณออกซิเจนละลาย (DO) มีค่าเท่ากับ 4.4 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 3.74 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 77 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 1.30 มก./ล. มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) เท่ากัน คือ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 29.3 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงพบมากกว่า 20 เซนติเมตร ความขุ่นมีค่า 28.3 เอ็นทียู ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.31 ปริมาณออกซิเจนละลาย (DO) มีค่าเท่ากับ 2.6 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 5.78 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 21 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 1.80 มก./ล. มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) เท่ากับ 4,300 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) เท่ากับ 2200 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ห้วยสาขาแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 27.6 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงเท่ากับ 30 เซนติเมตร ความขุ่นมีค่า 55.1 เอ็นทียู ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.62 ปริมาณออกซิเจนละลาย (DO) มีค่าเท่ากับ 4.8 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.46 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 40 มก./ล. ปริมาณน้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 1.30 มก./ล. มีค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) เท่ากับ 320 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) เท่ากับ 280 เอ็มพีเอ็น/100 มล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และเพื่อการเกษตร

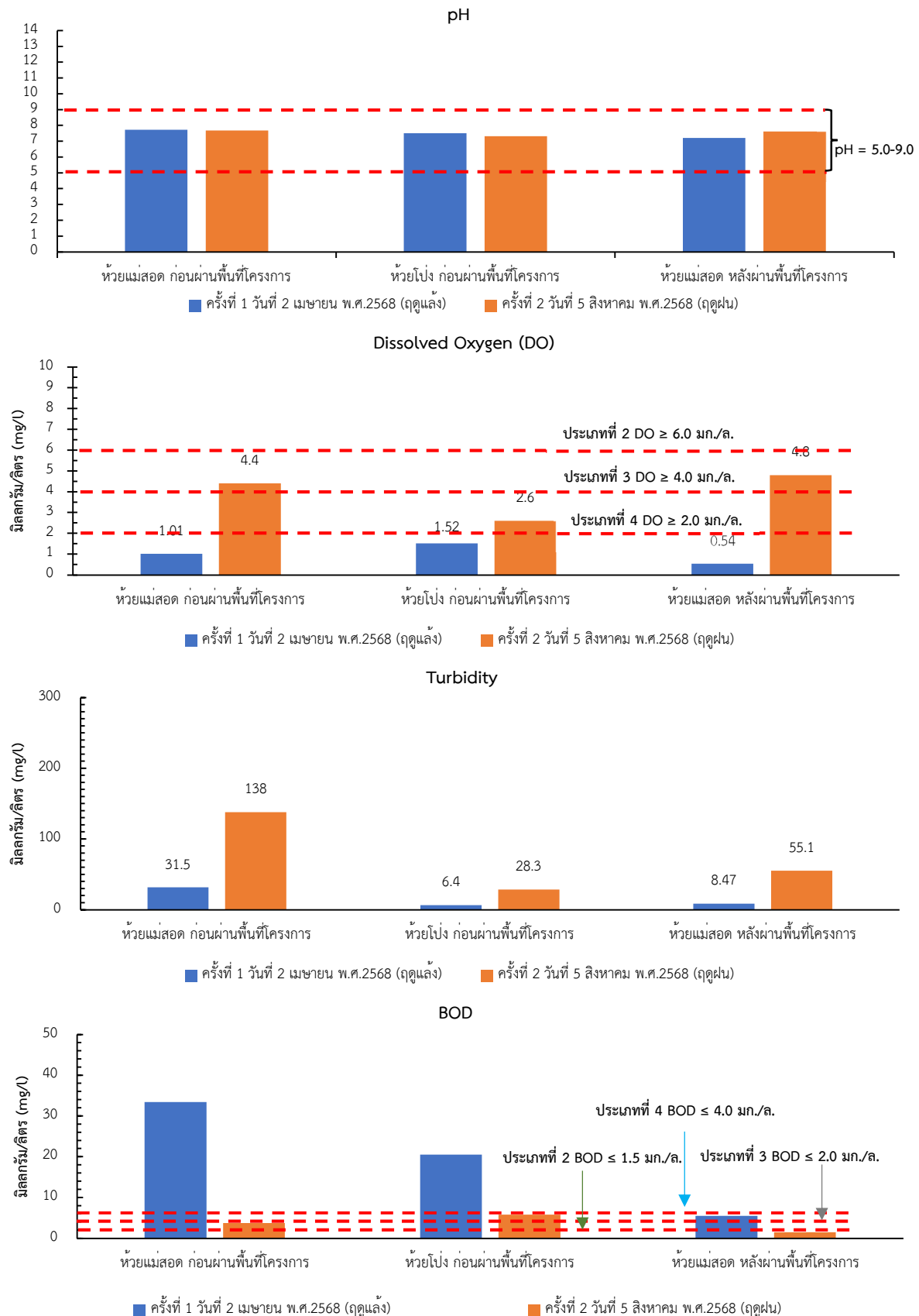
(ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

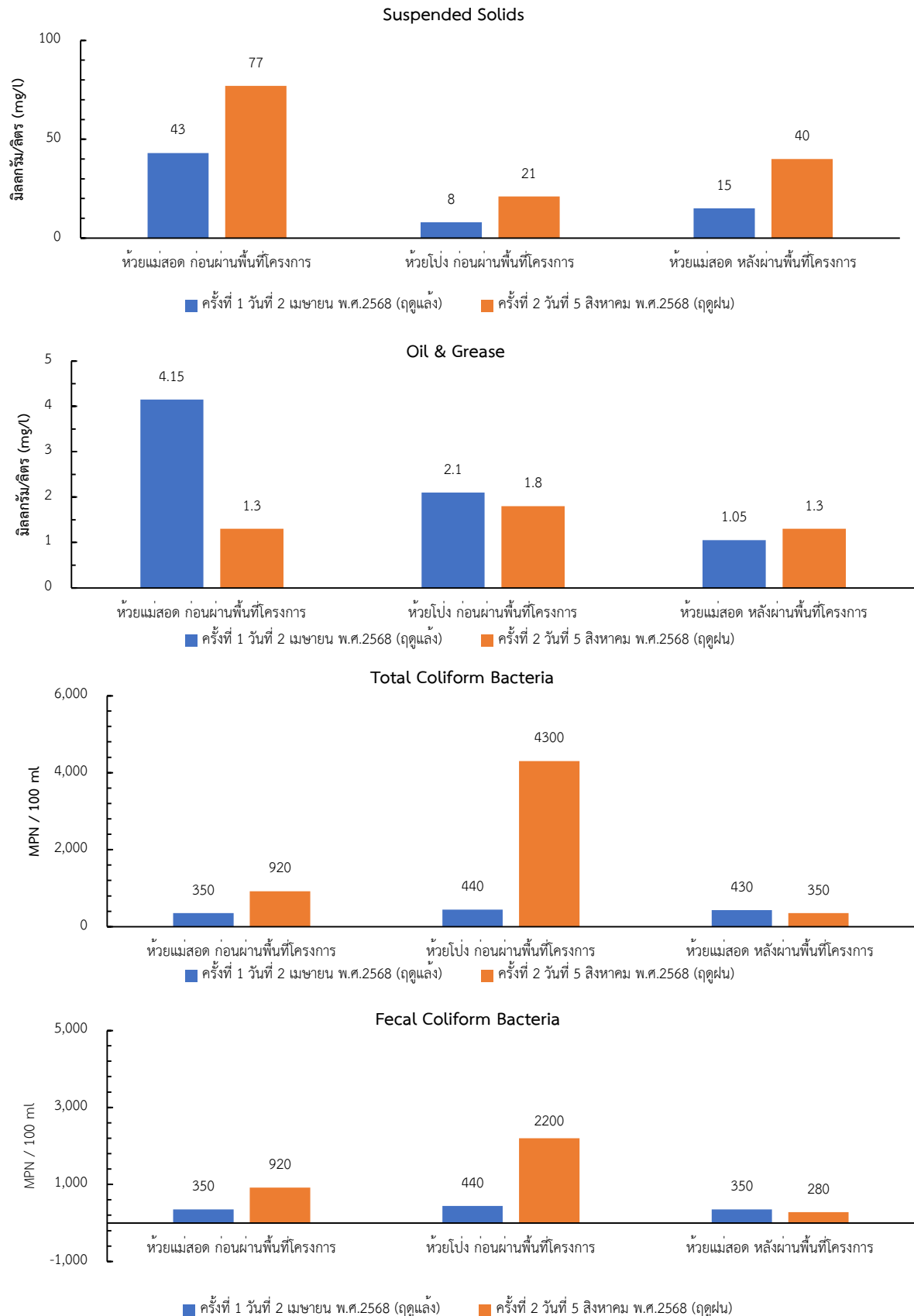
หมายเหตุ :

- * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน
- ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทั้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ
- ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ
- ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร
- ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม
- ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

- ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน ** ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 5.2.2.3-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



รูปที่ 5.2.2.3-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

เนื่องจากตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่ได้เป็นสถานีเดียวกันกับสถานีศึกษาคุณภาพน้ำผิวดินในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับผลการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินจากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2565-กรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลในแต่ละช่วงฤดูกาล ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2.3-2 และรูปที่ 5.2.2.3-2)

ฤดูแล้ง : ผลการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในการติดตามตรวจสอบปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และ มีนาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

ห้วยสาขาแม่สอ ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ.2568) มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 ที่มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนผลการติดตามตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 และ มีนาคม พ.ศ.2567 ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้ เนื่องจากลำน้ำมีสภาพแห้ง ไม่มีน้ำ

ห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ.2568) มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ส่วนผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และ มีนาคม พ.ศ.2567) ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้ เนื่องจากลำน้ำมีสภาพแห้ง ไม่มีน้ำ

ห้วยสาขาแม่สอ หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ.2568) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 และ มีนาคม พ.ศ.2567 ที่มีค่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งดีกว่าผลการติดตามตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 ที่มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

ฤดูฝน : ผลการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินจากการติดตามตรวจสอบปัจจุบัน (สิงหาคม พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และ กรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

ห้วยสาขาแม่สอ ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (สิงหาคม พ.ศ.2568) จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งมีคุณภาพน้ำดีกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และ กรกฎาคม พ.ศ.2567) ที่มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม

ห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (สิงหาคม พ.ศ.2568) จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งมีคุณภาพน้ำดีกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และ กรกฎาคม พ.ศ.2567) ที่มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม

ตารางที่ 5.2.2.3-2														
เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด														
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ห้วยสาขาแม่สลด ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด							
		1	2	3	4	5	มี.ค.65 ¹	ส.ค.65 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	มี.ค.67 ¹	ก.ค.67 ¹	เม.ย.68	ส.ค.68
1.อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	๘	๘'	๘'	๘'	-	31.2	28.8	**	26.3	**	26.6	29.9	29.1
2.ความโปร่งแสง	เซนติเมตร	-	-	-	-	-	20	5	**	>10	**	10	>5	20
3.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.53	7.4	**	6.65	**	7.72	7.73	7.68
4.ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	๘	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	1.9	6.9	**	3.2	**	5.5	1.01	4.4
5.ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	10.6	50.6	**	17	**	228	31.5	138
6.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	๘	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	18.1	3.82	**	2.57	**	2.39	33.4	3.74
7.ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	13	62	**	16	**	136	43	77
8.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	-	=	=	-	-	2.30	1.75	**	<1.0	**	1.40	4.15	1.30
9.โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	๘	≤5,000	≤20,000	-	-	780	920	**	160	**	1,600	350	920
10.ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	๘	≤1,000	≤4,000	-	-	78	430	**	160	**	280	350	920
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							5	4	-	4	-	4	5	5

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

หมายเหตุ : *ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน
ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่มีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของ
สิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ
ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ,
3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม
๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ๘' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส
- ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวัด

ตารางที่ 5.2.2.3-2														
เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด (ต่อ)														
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด							
		1	2	3	4	5	มี.ค.65 ¹	ส.ค.65 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	มี.ค.67 ¹	ก.ค.67 ¹	เม.ย.68	ส.ค.68
1.อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	๘	๘'	๘'	๘'	-	**	28.9	**	26.4	**	27.4	25.5	29.3
2.ความโปร่งแสง	เซนติเมตร	-	-	-	-	-	**	10	**	>15	**	10	>15	>20
3.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	**	7.4	**	6.76	**	7.68	7.50	7.31
4.ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	๘	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	**	5.1	**	2.4	**	4.0	1.52	2.6
5.ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	**	41.9	**	51	**	176	6.4	28.3
6.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	๘	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	**	3.73	**	4.11	**	3.46	20.5	5.78
7.ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	37	**	42	**	132	8	21
8.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	1.60	**	1.30	**	1.10	2.10	1.80
9.โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	๘	≤5,000	≤20,000	-	-	**	350	**	1,600	**	1,600	440	4,300
10.ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	๘	≤1,000	≤4,000	-	-	**	280	**	1,600	**	170	440	2,200
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							-	4	-	5	-	4	5	5

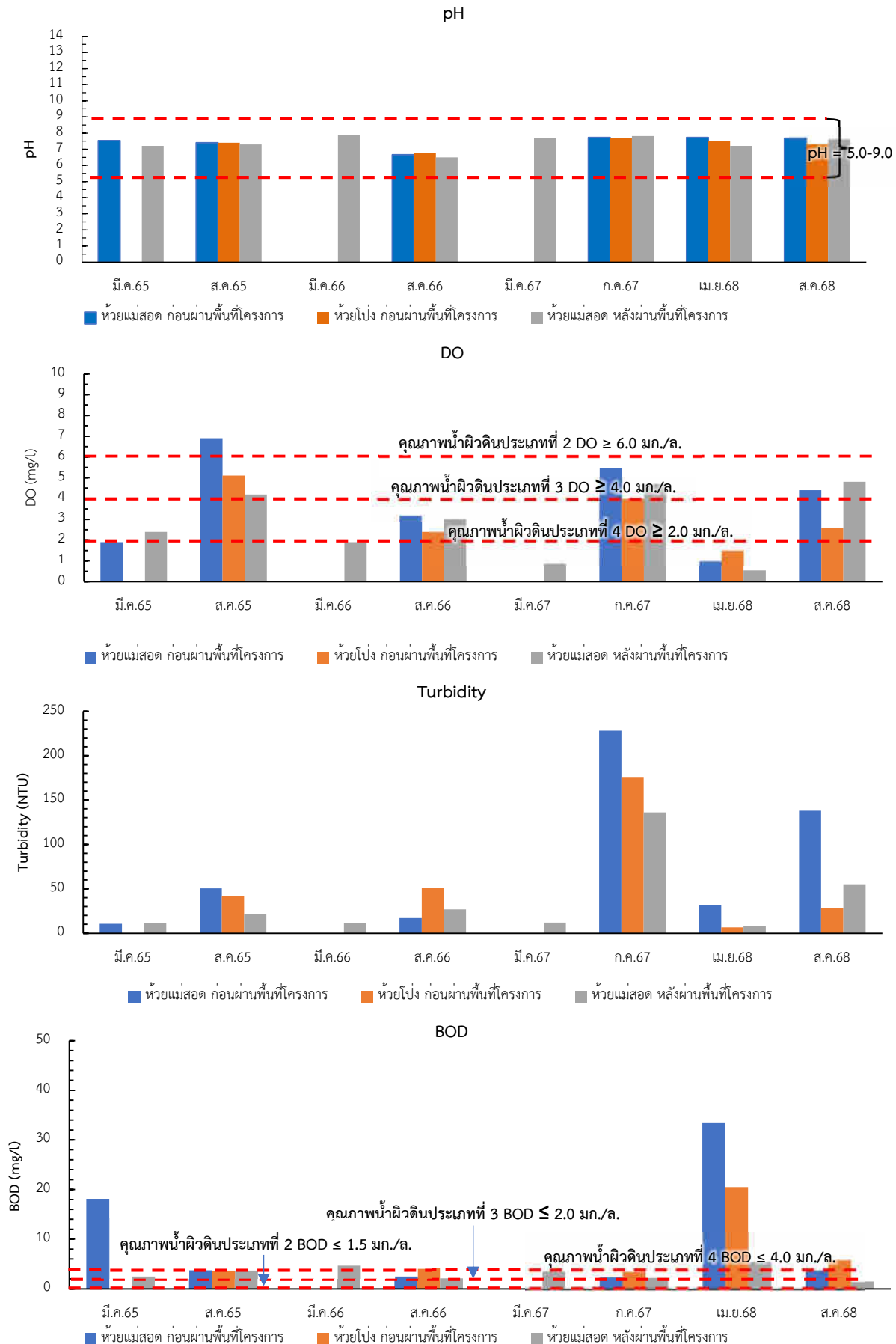
ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร
แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สลด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567,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

หมายเหตุ : *ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน
ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำที่จากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของ
สิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ
ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่จากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ,
3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่จากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่จากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่จากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม
๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ๘' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส
- ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวัด

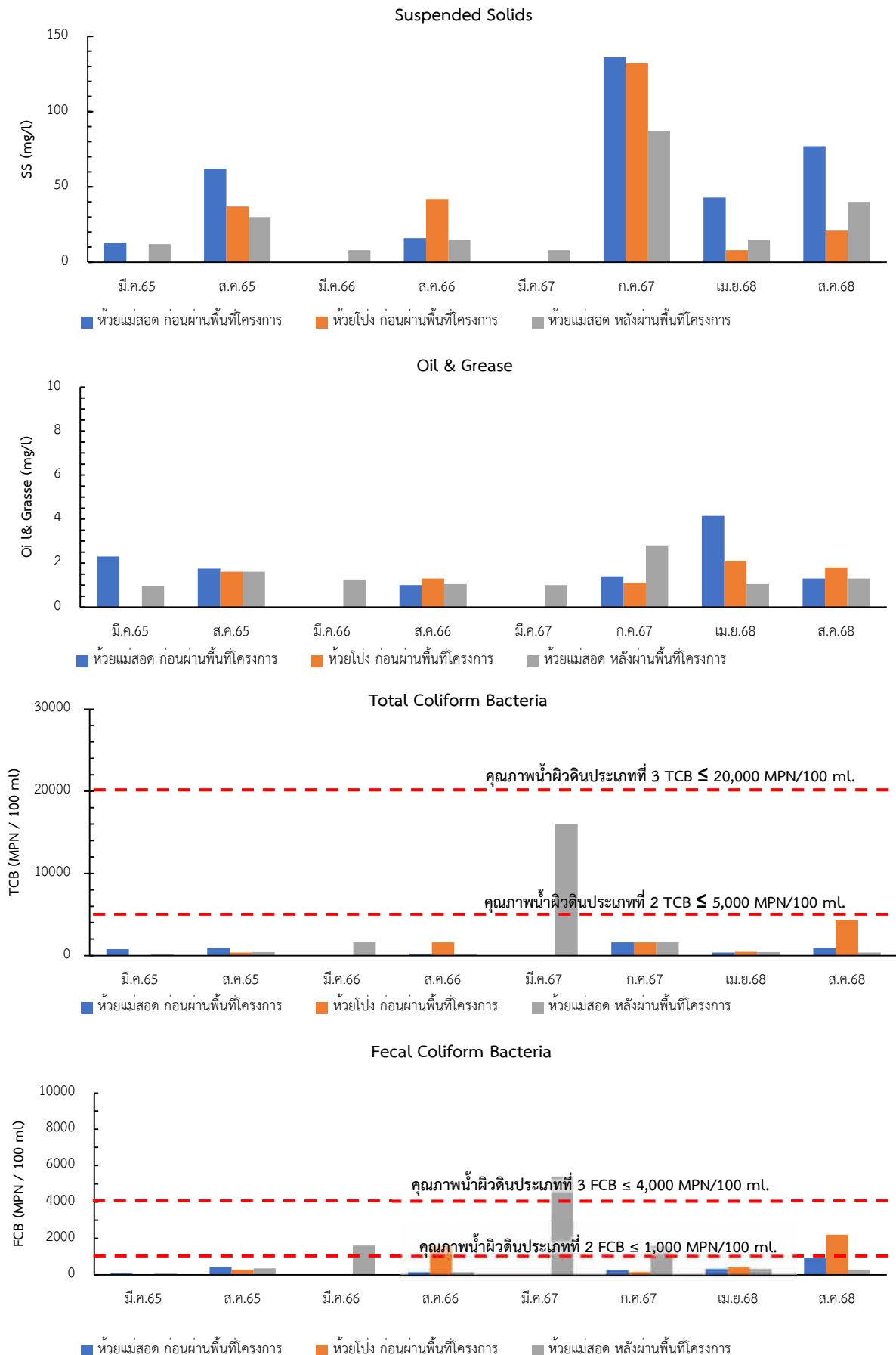
ตารางที่ 5.2.2.3-2														
เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด (ต่อ)														
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					ห้วยสาขาแม่สลด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด							
		1	2	3	4	5	มี.ค.65 ¹	ส.ค.65 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	มี.ค.67 ¹	ก.ค.67 ¹	เม.ย.68	ส.ค.68
1.อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	๘	๘'	๘'	๘'	-	29.7	27.0	21.7	26.2	26.0	25.6	26.7	27.6
2.ความโปร่งแสง	เซนติเมตร	-	-	-	-	-	<50	25	30	35	>0.4	15	>50	30
3.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.20	7.3	7.87	6.5	7.7	7.81	7.21	7.62
4.ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	๘	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	2.4	4.2	1.9	3.0	0.9	4.7	0.54	4.8
5.ความขุ่น	เอ็นทียู	-	-	-	-	-	11.6	22.0	11.5	26.8	11.8	136	8.47	55.1
6.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	๘	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	2.58	3.80	4.75	2.12	3.53	2.26	5.49	1.46
7.ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	12	30	8	15	8	87	15	40
8.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	-	-	-	-	-	0.95	1.60	1.25	1.05	<1.00	2.80	1.05	1.30
9.โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	๘	≤5,000	≤20,000	-	-	160	430	1,600	160	16,000	1,600	430	350
10.ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	๘	≤1,000	≤4,000	-	-	61	350	1,600	160	5,400	1,600	350	280
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							4	4	5	4	5	4	5	3

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

หมายเหตุ : *ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน
ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำที่จากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของ
สิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ
ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่จากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ,
3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่จากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่จากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่จากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม
๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ๘' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส
- ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 5.2.2.3-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



รูปที่ 5.2.2.3-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (สิงหาคม พ.ศ.2568) จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งมีคุณภาพน้ำด้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) ที่มีค่าคุณภาพน้ำจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม

5) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนเมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำในห้วยสาขาแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์แหล่งน้ำทั้ง 3 แห่งในปัจจุบัน จึงกล่าวได้ว่า การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานแม่สอดไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงค่าคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

5.2.2.4 นิเวศวิทยาทางน้ำ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ โดยเน้นในแหล่งน้ำ/ทางน้ำสำคัญที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยาน
- 1.2) เพื่อประเมินผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำเนื่องจากการพัฒนาโครงการฯ และเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา หากพบว่ามีผลกระทบเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำ/ทางน้ำ ที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานียติดตามตรวจสอบ** : จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นสถานีเดียวกันกับสถานียติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ดังนี้ (รูปที่ 5.2.2.3-1)

- 2.1.1) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด
- 2.1.2) ห้วยสาขาห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด
- 2.1.3) ห้วยสาขาห้วยแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด

2.2) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยดำเนินการตรวจเก็บตัวอย่างพร้อมกับการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุมในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.2.4-1)

- ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง
- ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน



ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2568 (ฤดูแล้ง)

ภาพที่ 5.2.2.4-1 การสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2568 (ฤดูฝน)

ภาพที่ 5.2.2.4-1 การสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

2.3) ดัชนีตรวจวัด : ประกอบด้วย แพลงก์ตอนพืชและสัตว์ สัตว์หน้าดิน และพันธุ์ไม้น้ำ

2.4) วิธีการเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ :

2.4.1) แพลงก์ตอนพืช และ แพลงก์ตอนสัตว์ : เก็บตัวอย่างแพลงก์ตอนด้วยวิธีตักกรองในช่วงเวลากลางวัน โดยใช้ปั๊มเกอร์พลาสติกขนาด 5 ลิตร ตักน้ำให้ได้ปริมาตร 20-50 ลิตร ที่ระดับความลึกประมาณ 0-50 เซนติเมตรจากผิวน้ำ กรองน้ำผ่านถุงกรองแพลงก์ตอนขนาดช่องตาข่าย 20 ไมครอนและ 330 ไมครอน(ปลายกรวยจะมีกระเปาะสำหรับรองรับปริมาณแพลงก์ตอนที่กรองได้) นำตัวอย่างน้ำที่กรองแพลงก์ตอนได้เก็บในขวด และรักษาสภาพตัวอย่างโดยเติมสารละลายบัพเฟอร์ฟอร์มาลีนให้ตัวอย่างน้ำมีความเข้มข้นเป็นร้อยละ 5 ก่อนนำตัวอย่างกลับไปวิเคราะห์เพื่อจำแนกชนิดถึงลำดับชั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ เอกสารที่ใช้ประกอบการจำแนกชนิดประกอบด้วย บพิธ (2546), บพิธ และนันทพร (2539), ลัดดา (2541), ลัดดา (2542), อภิรติ (2547), ยุวดี (2548), อิสราภรณ์ (2547), Brusca, R.C. and G.J. Brusca. (2003), Cox (1996), Kozloff (1990), John *et al.* (2002), Lee *et al.* (2000), Ruppert *et al.* (2004), Wehrs., J. D. and R. G. Sheath. (2003), Yamagishi (1992) และตรวจนับจำนวนของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ในห้องปฏิบัติการ โดยใช้วิธี Natural Unit Count ด้วยกล้องจุลทรรศน์กำลังขยายสูง (Compound Microscope) และคำนวณหาปริมาณความหนาแน่นตามมาตรฐาน ซึ่งกำหนดโดย APHA/AWWA/WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater 23rd Edition, 2017) และคำนวณหาค่าดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index (Krebs, 1985) ดังสมการที่ 1

$$H = - \sum_{i=1}^S (P_i) (\ln P_i) \quad (\text{สมการที่ 1})$$

โดยที่ H=ดัชนีความหลากหลาย

S=จำนวนชนิด

P_i=สัดส่วนของจำนวนสิ่งมีชีวิตชนิดที่ i/จำนวนทั้งหมดในตัวอย่าง

2.4.2) สัตว์หน้าดิน : เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดินโดยใช้อุปกรณ์เก็บตะกอนผิวหน้า (Grab Sampler) ที่เหมาะสมกับสภาพพื้นท้องน้ำ เช่น Ekman Grab ซึ่งมีขนาดพื้นที่ 15x15 เซนติเมตร ทำการเก็บดินตะกอนจากพื้นท้องน้ำ 4 ซ้ำ และสวักผ้าสี่เหลี่ยมขนาดตา 0.5 มิลลิเมตร ซึ่งมีความกว้าง 35 เซนติเมตร ทำการลากเก็บผิวดินตะกอนจากพื้นท้องน้ำขึ้นมา จากนั้นนำตัวอย่างดินตะกอนที่เก็บได้มาร่อนผ่านตะแกรงขนาด 1 และ 0.5 มิลลิเมตร เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดินที่ติดบนตะแกรงลงในขวดเก็บตัวอย่าง และรักษาสภาพตัวอย่างด้วยสารละลายบัพเฟอร์ฟอร์มาลีนให้ตัวอย่างน้ำมีความเข้มข้นเป็นร้อยละ 10 ก่อนนำตัวอย่างกลับไปวิเคราะห์เพื่อจำแนกชนิดถึงลำดับชั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ เอกสารที่ใช้ประกอบการจำแนกชนิดประกอบด้วย กรมควบคุมมลพิษ (2548), ณรรฐพล (2536), Helen (1963), Zhadin and Gerd (1963), Pennak (1964), Usinger (1968), Schmitt (1971), Brandt (1974), Chuensri (1974), Higgins and Hjalmar (1988) และ Barnes and Mann (1989) และตรวจนับจำนวนของสัตว์หน้าดินในห้องปฏิบัติการโดยใช้วิธีการ Counting Techniques ภายใต้กล้องจุลทรรศน์กำลังขยายต่ำ (Stereoscopic microscope) และคำนวณหาความหนาแน่นตามมาตรฐาน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater 23rd Edition, 2017 ซึ่งกำหนดโดย APHA/AWWA/WEF และคำนวณดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) โดยวิธีการของ Shannon-Weiner Index (ดังสมการที่ 1)

2.4.3) พันธุ์ไม้น้ำ : ศึกษาพืชน้ำโดยทำการสังเกต ถ่ายภาพ จดบันทึก และทำการวิเคราะห์ตัวอย่างพืชน้ำในภาคสนาม โดยทำการจำแนกชนิดพืชน้ำถึงลำดับชั้นอนุกรมวิธานต่ำที่สุดที่สามารถทำได้ พิจารณาการจำแนกตามพรรณไม้น้ำของไทยของสุชาติ (2530), ช่อทิพย์ (2531), Radanachalee and Maxwell (1994), ดวงพร และรังสิต (2544), ยุพา (2544), อรุณี และคณะ (2552a, 2552b) โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มใหญ่ๆ ได้ 4 กลุ่ม คือ พืชลอยน้ำ พืชใต้น้ำ พืชโผล่เหนือน้ำ และพืชชายน้ำ

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) นำผลการเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างด้านนิเวศวิทยาทางน้ำมาเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

2.5.2) สรุปผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาว่ามีผลกระทบทางด้านนิเวศวิทยาทางน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.3) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ด้านนิเวศวิทยาทางน้ำให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.4) อาจมีการปรับแผนการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ. 2560) พบว่าได้มีการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) ห้วยแม่ตาว บริเวณบ้านแม่ตาวใต้ (2) ห้วยแม่ตาว บริเวณบ้านหนองกิ่งฟ้า และ (3) ห้วยแม่ตาว บริเวณบ้านแม่ตาว เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2549 และมกราคม พ.ศ.2550 พบว่า ทั้ง 3 สถานี มีแหล่งกักตุนพืชและแหล่งกักตุนสัตว์กลุ่มเด่นคือ สาหร่ายสีเขียว และไรติเฟอร์ ซึ่งมีค่าดัชนีความหลากหลายปานกลาง สัตว์หน้าดินกลุ่มเด่นคือ แมลงน้ำ(ตัวอ่อนริ้นน้ำจืด) ซึ่งมีค่าดัชนีความหลากหลายปานกลาง สัตว์น้ำที่พบเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ ปลาช่อนหวดยาว และปลากุหลาบ และสำรวจไม่พบพรรณไม้น้ำ ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะน้ำที่ไหลแรงและมีความขุ่น

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบพบว่า กิจกรรมในระยะดำเนินการเป็นการส่งผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพซึ่งไม่มีกิจกรรมการขุดตัด/ปรับถมดิน หรือก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ จึงคาดว่าผลกระทบความหลากหลายทางชีวภาพของโครงการ จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณตะกอนและความขุ่นในแหล่งน้ำเพิ่มเติม

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำใน ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยาน ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยาน และห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยาน ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า ห้วยโป่งก่อนผ่านท่าอากาศยานแม่สอด ไม่สามารถสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำได้ เนื่องจากมีสภาพลำน้ำตื้นเขิน พบเพียงพรรณไม้ น้ำ 1 ชนิด คือ ไมยราบยักษ์ สำหรับห้วยสาขาแม่สอดก่อนผ่านท่าอากาศยาน และห้วยสาขาแม่สอดหลังผ่านท่าอากาศยาน แพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียว และแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มโปรโตซัว ส่วนสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และตัวอ่อนชีปะขาว) และหอยฝาเดียว และพรรณไม้ที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย ซึ่งมีความสอดคล้องกับสภาพจุดสำรวจที่มีลักษณะน้ำนิ่ง และระดับน้ำไม่ลึกมาก ซึ่งมีสภาพเป็นไปตามฤดูกาล จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำแต่อย่างใด

ส่วนการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยาน ห้วยโป่งก่อนผ่านท่าอากาศยานแม่สอด และห้วยสาขาแม่สอดหลังผ่านท่าอากาศยาน แพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มโปรโตซัว และนอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบ คือ ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด ไส้เดือนน้ำจืด และหอยฝาเดียว และพรรณไม้ที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย ซึ่งมีความสอดคล้องกับสภาพจุดสำรวจที่มีลักษณะน้ำไหลเอื่อย และระดับน้ำไม่ลึกมาก ซึ่งมีสภาพเป็นไปตามฤดูกาล จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำแต่อย่างใด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งดำเนินการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า ห้วยสาขาแม่สอดก่อนผ่านท่าอากาศยาน และห้วยโป่งก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่สามารถสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำได้ เนื่องจากมีสภาพลำน้ำตื้นเขิน ห้วยสาขาแม่สอดก่อนผ่านท่าอากาศยาน พบพรรณไม้ น้ำ 4 ชนิด คือ ผักปราบใบแคบ เทียนนา หญ้าขน และผักไผ่ น้ำ ส่วนห้วยโป่งก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด พบเพียงพรรณไม้ น้ำ 1 ชนิด คือ ไมยราบยักษ์ สำหรับห้วยสาขาแม่สอดหลังผ่านท่าอากาศยาน แพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มโปรโตซัว ส่วนสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และตัวอ่อนชีปะขาว) และพรรณไม้ที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย ซึ่งมีความสอดคล้องกับสภาพจุดสำรวจที่มีลักษณะน้ำนิ่ง และระดับน้ำไม่ลึกมาก ซึ่งมีสภาพเป็นไปตามฤดูกาล

ส่วนในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ห้วยโป่งก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และห้วยสาขาแม่สอดหลังผ่านท่าอากาศยาน แพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มโปรโตซัว ส่วนสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และตัวอ่อนชีปะขาว) และพรรณไม้ที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย ส่วนห้วยสาขาแม่สอดก่อนผ่านท่าอากาศยาน แพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียว และแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และตัวอ่อนชีปะขาว) และหอยคัน และพรรณไม้ที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย ซึ่งมีความสอดคล้องกับสภาพจุดสำรวจที่มีลักษณะน้ำนิ่ง และระดับน้ำไม่ลึกมาก ซึ่งมีสภาพเป็นไปตามฤดูกาล

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งดำเนินการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 บริเวณห้วยสาขาแม่สอดก่อนผ่านท่าอากาศยาน และห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่สามารถตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำได้ เนื่องจากมีสภาพลำน้ำตื้นเขิน ห้วยสาขาแม่สอดก่อนผ่านท่าอากาศยาน พบพรรณไม้ 4 ชนิด คือ ผักปราบใบแคบ เทียนนา หญ้าขน และผักไผ่น้ำ ส่วนห้วยโป่งก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด พบเพียงพรรณไม้ 1 ชนิด คือ ไมยราบยักษ์ สำหรับห้วยสาขาแม่สอดหลังผ่านท่าอากาศยาน แพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มโปรโตซัว ส่วนสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนริ้นน้ำจืด ไล่เดือนน้ำจืด และหอยเจดีย์) และพรรณไม้ที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย ซึ่งมีความสอดคล้องกับสภาพจุดสำรวจที่มีลักษณะน้ำนิ่ง และระดับน้ำไม่ลึกมาก ซึ่งมีสภาพเป็นไปตามฤดูกาล จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลง

ส่วนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า ห้วยสาขาแม่สอดก่อนผ่านท่าอากาศยาน และห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด แพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ ยูกลีนา และแพลงก์ตอนสัตว์ส่วนใหญ่ที่พบ คือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนชีปะขาว ตัวอ่อนริ้นน้ำจืด และไล่เดือนน้ำจืด) สำหรับห้วยสาขาแม่สอดหลังผ่านท่าอากาศยาน แพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ที่พบ คือ กลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ นอเพลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มแมลงน้ำ (ตัวอ่อนริ้นน้ำจืด และไล่เดือนน้ำจืด) และพรรณไม้ที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย ซึ่งมีความสอดคล้องกับสภาพจุดสำรวจที่มีลักษณะน้ำนิ่ง และระดับน้ำไม่ลึกมาก ซึ่งมีสภาพเป็นไปตามฤดูกาล จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำแต่อย่างใด

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2.4-1 และรูปที่ 5.2.2.4-1 สำหรับผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ฉ)

ครั้งที่ 1 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้

(1) ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีรายละเอียดดังนี้

แพลงก์ตอน : พบจำนวนแพลงก์ตอน 7 ชนิด และมีความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 7,800,120 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 4 ชนิด และ 3 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน ชนิด *Oscillatoria* sp. และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Paramecium* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์เท่ากับ 7,389,810 เซลล์/ลบ.ม. และ 410,310 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าต่ำคือ 0.08 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าต่ำเช่นกันคือ 0.27

สัตว์หน้าดิน : พบ 1 ชนิด คือ ตัวอ่อนริ้นน้ำจืด มีความหนาแน่นเท่ากับ 60 ตัว/ตร.ม. และไม่สามารถวิเคราะห์ค่าดัชนีความหลากหลายได้ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียง 1 ชนิด

พรรณไม้ : พบ 4 ชนิด ได้แก่ บอน ผักปราบใบแคบ หญ้าขน และผักไผ่น้ำ

(2) ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีรายละเอียดดังนี้

แพลงก์ตอน : พบจำนวนแพลงก์ตอน 22 ชนิด และมีความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 18,457,320 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 15 ชนิด และ 7 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ยูกลินอยด์ ชนิด *Lepocinclis ovum* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่น คือ นอเฟเลียส (ตัวอ่อนกุ้งหรือปู) ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์เท่ากับ 17,229,240 เซลล์/ลบ.ม. และ 1,228,080 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลาง 2.09 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกันคือ 1.65

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 2 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 8 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายต่ำคือ 0.56 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบ เป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และหอยคัน ความหนาแน่นเท่ากับ 6 และ 2 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ

พรรณไม้น้ำ : พบ 2 ชนิด ได้แก่ ไมยราบยักษ์ และเทียนนา

(3) ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีรายละเอียดดังนี้

แพลงก์ตอน : พบจำนวนแพลงก์ตอน 17 ชนิด และมีความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 4,704,120 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 12 ชนิด และ 5 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ยูกลินอยด์ ชนิด *Euglena subehrenbergii* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โปรโตซัว ชนิด *Paramecium* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์เท่ากับ 4,528,920 เซลล์/ลบ.ม. และ 175,200 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 1.66 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกันคือ 1.16

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 6 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 21 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายปานกลางคือ 1.29 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบ เป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด ไล่เดือนน้ำจืด และตัวอ่อนซีปะขาว ในครอบครัว Baetidae ความหนาแน่นเท่ากับ 12, 4 และ 2 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

พรรณไม้น้ำ : พบ 6 ชนิด ได้แก่ อเมซอนใบกลม ผักเป็ด บอน กุ่มน้ำ ผักปราบใบแคบ และหญ้าน้ำ

ครั้งที่ 2 : ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้

(1) ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีรายละเอียดดังนี้

แพลงก์ตอน : พบจำนวนแพลงก์ตอน 47 ชนิด และมีความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 6,386,730 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 32 ชนิด และ 15 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ยูกลินอยด์ ชนิด *Phacus tortus* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์เท่ากับ 5,169,360 เซลล์/ลบ.ม. และ 1,217,370 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าปานกลางคือ 2.69 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางเช่นกันคือ 2.20

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 23 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายปานกลางคือ 1.00 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินส่วนใหญ่ที่พบ เป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด ตัวอ่อนซีปะขาว ในครอบครัว Baetidae และหอยขมจิ๋ว ความหนาแน่นเท่ากับ 16 ,3 และ 2 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สำหรับสัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

พรรณไม้น้ำ : พบ 4 ชนิด ได้แก่ บอน ผักปราบใบแคบ หญ้าขจร และผักไผ่น้ำ

(2) ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีรายละเอียดดังนี้

แพลงก์ตอน : พบจำนวนแพลงก์ตอน 77 ชนิด และมีความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 6,963,520 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 56 ชนิด และ 21 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ยูกลีนาออยด์ ชนิด *Euglena acus* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่น คือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์เท่ากับ 6,147,600 เซลล์/ลบ.ม. และ 815,920 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าสูง 3.13 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลาง 2.60

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 5 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 48 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายปานกลางคือ 1.24 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบ เป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด ตัวอ่อนแมลงปอ ในครอบครัว Libellulidae และไส้เดือนน้ำจืด ความหนาแน่นเท่ากับ 23, 15 และ 2 ตัว/ตร.ม. ตามลำดับ สำหรับสัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

พรรณไม้น้ำ : พบ 2 ชนิด ได้แก่ บอน และเทียนนา

(3) ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานแม่สอด : มีรายละเอียดดังนี้

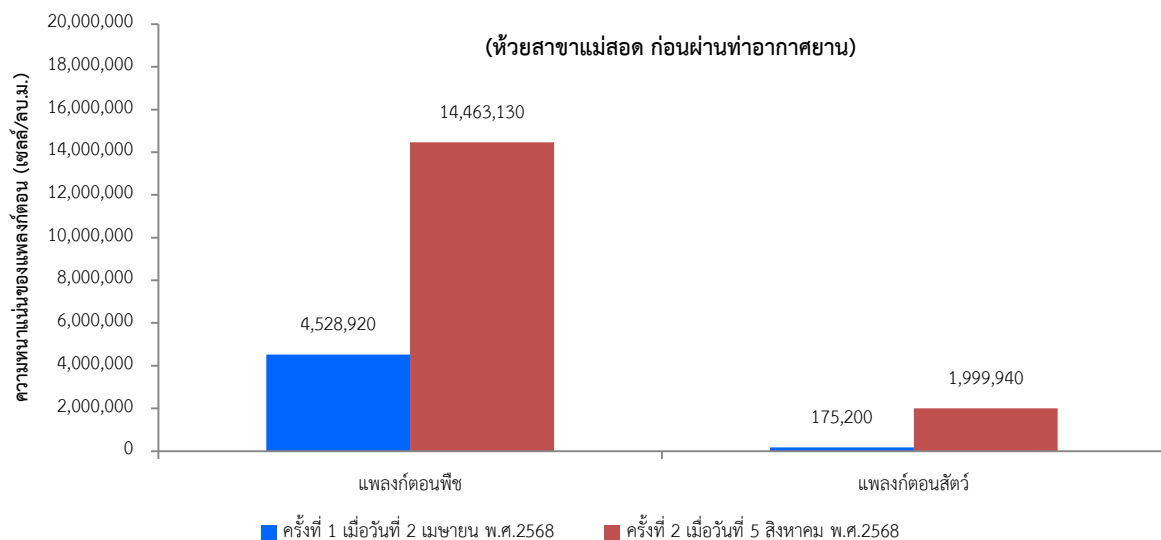
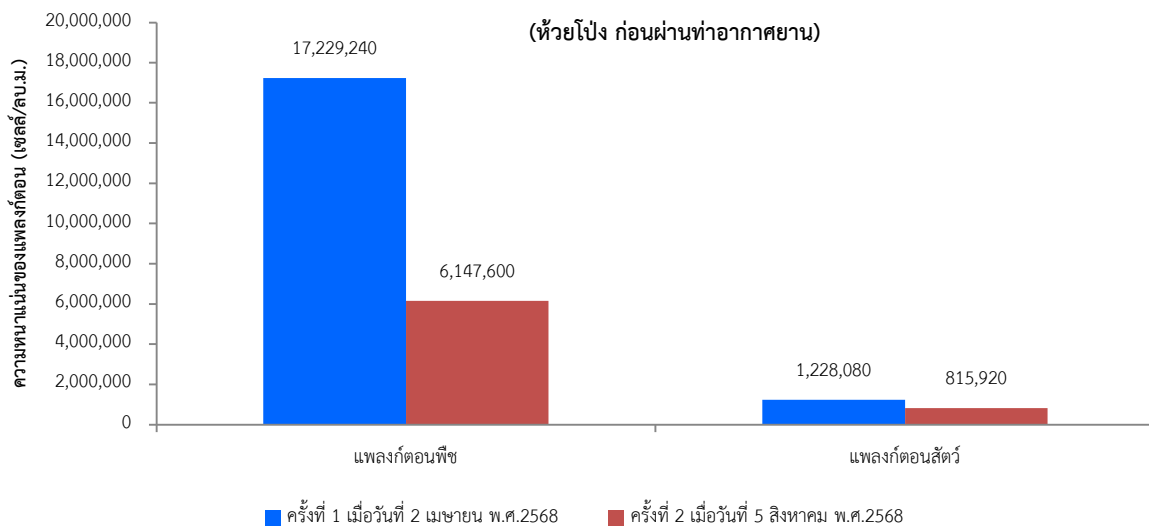
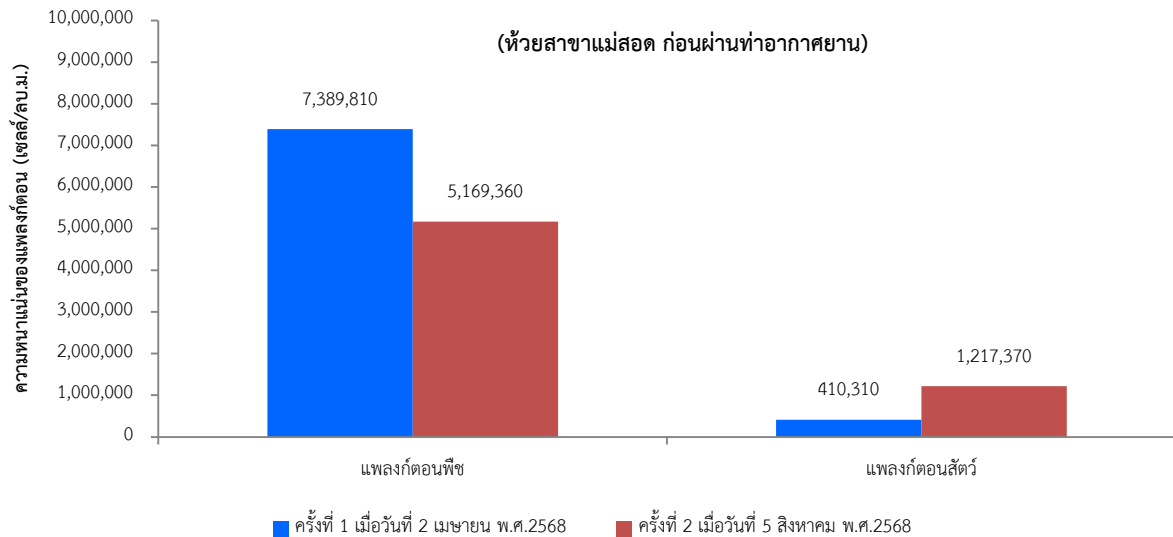
แพลงก์ตอน : พบจำนวนแพลงก์ตอน 73 ชนิด และมีความหนาแน่นของแพลงก์ตอน 16,463,070 เซลล์/ลบ.ม. โดยมีจำนวนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 53 ชนิด และ 20 ชนิด ตามลำดับ แพลงก์ตอนพืชชนิดเด่นคือ ไดอะตอม ชนิด *Nitzschia palea* และแพลงก์ตอนสัตว์ชนิดเด่นคือ โรติเฟอร์ ชนิด *Polyarthra* sp. ส่วนความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์เท่ากับ 14,463,130 เซลล์/ลบ.ม. และ 1,999,940 เซลล์/ลบ.ม. ตามลำดับ สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชมีค่าสูงคือ 3.27 ส่วนค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าปานกลางคือ 2.38

สัตว์หน้าดิน : มีจำนวน 9 ชนิด ความหนาแน่นเท่ากับ 18 ตัว/ตร.ม. และมีค่าดัชนีความหลากหลายปานกลางคือ 1.81 โดยชนิดของสัตว์หน้าดินที่พบ เป็นตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด ความหนาแน่นเท่ากับ 8 ตัว/ตร.ม. ส่วนไส้เดือนน้ำจืด และหอยขม มีความหนาแน่นเท่ากันคือ 2 ตัว/ตร.ม. สำหรับสัตว์หน้าดินชนิดที่เหลือพบในความหนาแน่นต่ำ

พรรณไม้น้ำ : พบ 5 ชนิด ได้แก่ อเมซอนใบกลม ผักเป็ด บอน กุ่มน้ำ และผักปราบใบแคบ

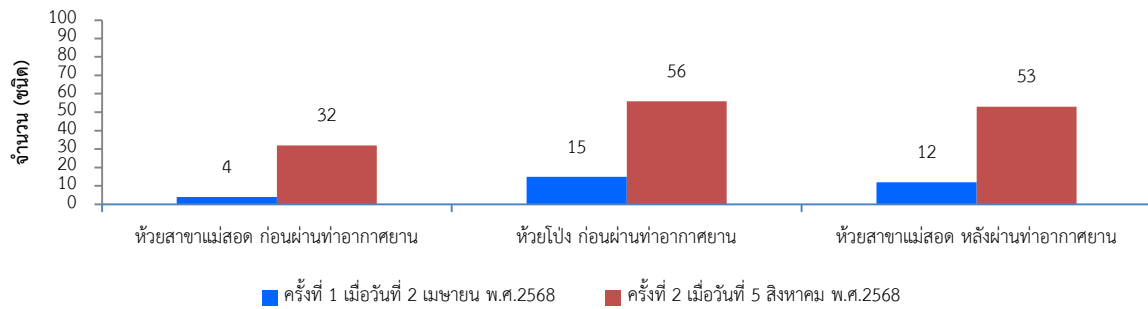
ตารางที่ 5.2.2.4-1 ผลการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด							
ดัชนีนิเวศวิทยาทางน้ำ	หน่วย	วันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2568			วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2568		
		ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยาน แม่สอด	ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยาน แม่สอด	ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยาน แม่สอด	ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยาน แม่สอด	ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยาน แม่สอด	ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยาน แม่สอด
1. แพลงก์ตอน							
1.1 แพลงก์ตอนพืช							
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	7,389,810	17,229,240	4,528,920	5,169,360	6,147,600	14,463,130
- จำนวนชนิด	ชนิด	4	15	12	32	56	53
- ดัชนีความหลากหลาย	-	0.08	2.09	1.66	2.69	3.13	3.27
1.2 แพลงก์ตอนสัตว์							
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	410,310	1,228,080	175,200	1,217,370	815,920	1,999,940
- จำนวนชนิด	ชนิด	3	7	5	15	21	20
- ดัชนีความหลากหลาย	-	0.27	1.65	1.16	2.20	2.60	2.38
1.3 แพลงก์ตอนรวม							
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	7,800,120	18,457,320	4,704,120	6,386,730	6,963,520	16,463,070
- จำนวนชนิด	ชนิด	7	22	17	47	77	73
- ดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-
2. สัตว์หน้าดิน							
- ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	60	8	21	23	48	18
- จำนวนชนิด	ชนิด	1	2	6	5	5	9
- ดัชนีความหลากหลาย	-	-	0.56	1.29	1.00	1.24	1.81
3. พรรณไม้น้ำ	ชนิด	4	2	6	4	2	5

หมายเหตุ: ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์ - ไม่สามารถวิเคราะห์ได้
ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0 มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0 มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)
ค่าดัชนีความหลากหลาย >3.0 มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

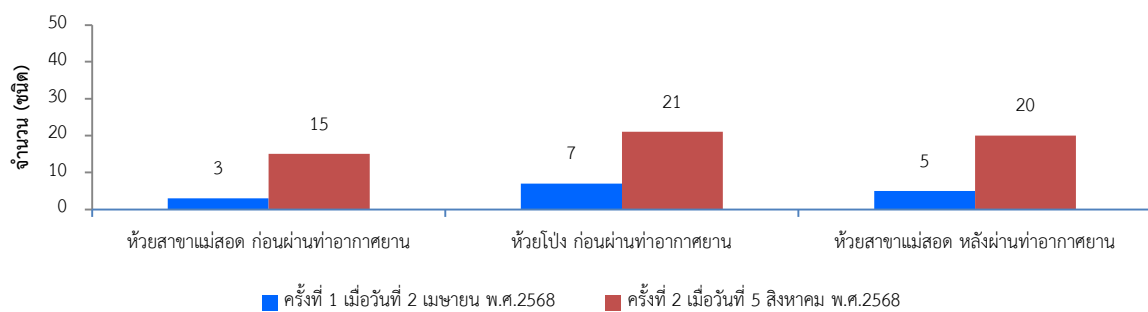


รูปที่ 5.2.2.4-1 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในปัจจุบัน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

(1) จำนวนชนิดแพลงก์ตอนพืช

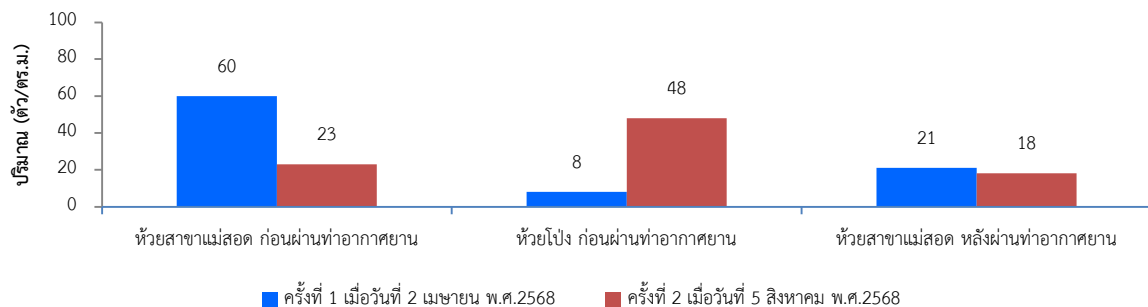


(2) จำนวนชนิดแพลงก์ตอนสัตว์

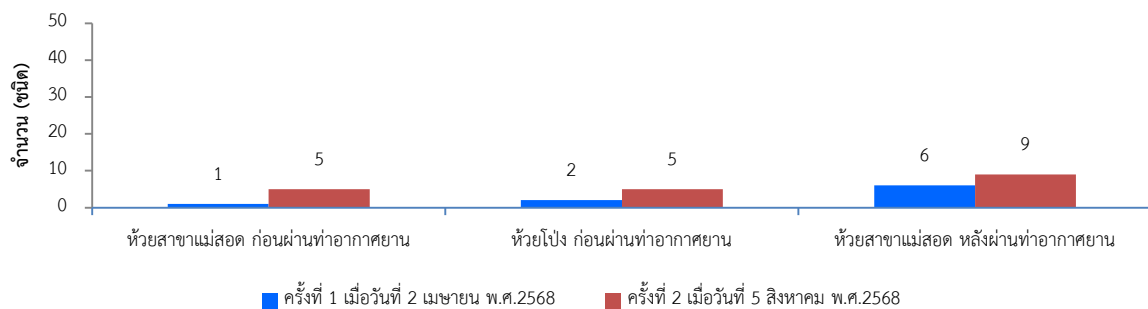


ก.แพลงก์ตอน

(1) ปริมาณสัตว์หน้าดิน



(2) จำนวนชนิดสัตว์หน้าดิน



ข.สัตว์หน้าดิน

รูปที่ 5.2.2.4-1 ผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในปัจจุบัน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

เนื่องจากตำแหน่งติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่ได้เป็นสถานที่เดียวกันกับสถานีศึกษาสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับผลการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบการสำรวจสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำจากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566, สิงหาคม พ.ศ.2566, มีนาคม พ.ศ.2567 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกฤดูกาล ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2.4-2 และรูปที่ 5.2.2.4-2)

ฤดูแล้ง : ผลการเปรียบเทียบผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำปัจจุบันในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ.2568) พบว่า มีปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565) ส่วนปริมาณของสัตว์หน้าดินในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565) แต่จำนวนชนิดของสัตว์หน้าดิน น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565) แต่ในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567) ไม่สามารถเก็บตัวอย่างสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำได้ เนื่องจากลำน้ำมีสภาพแห้ง ไม่มีน้ำ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการสำรวจแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินได้ สำหรับพรรณไม้ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีชนิดใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567)

ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด : ในการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567) ไม่สามารถเก็บตัวอย่างสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำได้ เนื่องจากลำน้ำมีสภาพแห้ง ไม่มีน้ำ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการสำรวจแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินได้ สำหรับพรรณไม้ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีชนิดมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567)

ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เมษายน พ.ศ.2568) พบว่า มีปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567) ส่วนปริมาณของสัตว์หน้าดินในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567) แต่จำนวนชนิดของสัตว์หน้าดิน เท่ากับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2567) แต่น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 และมีนาคม พ.ศ.2566) สำหรับพรรณไม้ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีชนิดใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567) แต่น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565)

ฤดูฝน : ผลการเปรียบเทียบผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำปัจจุบันในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

ห้วยสาขาแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (สิงหาคม พ.ศ.2568) พบว่า มีปริมาณของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) ส่วนชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) แต่น้อยกว่ามากกว่า

ผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565) สำหรับปริมาณของสัตว์หน้าดินในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) แต่จำนวนชนิดของสัตว์หน้าดิน ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565 และสิงหาคม พ.ศ.2566) แต่น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2567) สำหรับพรรณไม้ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 มีชนิดใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567)

ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (สิงหาคม พ.ศ.2568) พบว่า มีปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) สำหรับปริมาณของสัตว์หน้าดินในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) แต่จำนวนชนิดของสัตว์หน้าดิน ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2567) แต่น้อยกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565) และมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2566) สำหรับพรรณไม้ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 มีชนิดใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567)

ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด : ผลการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (สิงหาคม พ.ศ.2568) พบว่า มีปริมาณและชนิดของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) สำหรับปริมาณและชนิดของสัตว์หน้าดินในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 มากกว่าผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) สำหรับพรรณไม้ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2568 มีชนิดใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2566 และกรกฎาคม พ.ศ.2567)

5) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงฤดูแล้ง (เมษายน พ.ศ.2568) พบว่า ห้วยสาขาแม่สอดก่อนผ่านท่าอากาศยาน ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด พบแพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ คือกลุ่มสาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน และยูกลีโนยด์ ส่วนแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มโปรโตซัว สำหรับสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ส่วนพรรณไม้น้ำที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงฤดูฝน (สิงหาคม พ.ศ.2568) พบว่า ห้วยสาขาแม่สอดก่อนผ่านท่าอากาศยาน ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด พบแพลงก์ตอนพืชส่วนใหญ่ คือกลุ่มยูกลีโนยด์ และไดอะตอม ส่วนแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบส่วนใหญ่ คือ กลุ่มโปรโตซัว สำหรับสัตว์หน้าดินที่พบส่วนใหญ่ คือ ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด และไส้เดือนน้ำจืด ส่วนพรรณไม้น้ำที่พบเป็นชนิดที่ขึ้นได้ตามสภาพแวดล้อมของลำห้วย

โดยมีความสอดคล้องกับสภาพจุดสำรวจที่มีลักษณะน้ำนิ่ง และระดับน้ำไม่ลึกมาก ซึ่งมีสภาพเป็นไปตามฤดูกาล รวมทั้งมีชนิดคล้ายคลึงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำแต่อย่างใด

ตารางที่ 5.2.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด									
ดัชนีนิเวศวิทยาทางน้ำ	หน่วย	ห้วยสาขแม่สอด ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด							
		มี.ค.65 ¹	ส.ค.65 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	มี.ค.67 ¹	ก.ค.67 ¹	เม.ย.68	ส.ค.68
1 แพลงก์ตอนพืช									
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	47,606,080	1,016,120	**	415,800	**	902,880	7,389,810	5,169,360
- จำนวนชนิด	ชนิด	37	35	**	12	**	26	4	32
- ดัชนีความหลากหลาย	-	1.38	2.71	-	2.07	-	2.92	0.08	2.69
2 แพลงก์ตอนสัตว์									
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	421,600	223,440	**	275,940	**	316,800	410,310	1,217,370
- จำนวนชนิด	ชนิด	12	14	**	12	**	11	3	15
- ดัชนีความหลากหลาย	-	1.85	2.24	-	2.01	-	2.13	0.27	2.20
3 แพลงก์ตอนรวม									
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	48,027,680	1,239,560	**	691,740	**	1,219,680	7,800,120	6,386,730
- จำนวนชนิด	ชนิด	49	49	**	24	**	37	7	47
- ดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. สัตว์หน้าดิน									
- ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	42	37	**	56	**	37	60	23
- จำนวนชนิด	ชนิด	3	5	**	5	**	6	1	5
- ดัชนีความหลากหลาย	-	0.74	0.95	-	1.15	-	0.82	-	1.00
5.พรรณไม้น้ำ	ชนิด	4	4	4	5	4	5	4	4

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

หมายเหตุ : ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์ - ไม่สามารถวิเคราะห์ได้
 ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0 มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)
 ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0 มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)
 ค่าดัชนีความหลากหลาย >3.0 มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

ตารางที่ 5.2.2.4-2									
เปรียบเทียบผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)									
ดัชนีนิเวศวิทยาทางน้ำ	หน่วย	ห้วยโป่ง ก่อนผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด							
		มี.ค.65 ¹	ส.ค.65 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	มี.ค.67 ¹	ก.ค.67 ¹	เม.ย.68	ส.ค.68
1 แพลงก์ตอนพืช									
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	3,403,600	**	2,060,740	**	2,260,800	17,229,240	6,147,600
- จำนวนชนิด	ชนิด	**	47	**	9	**	33	15	56
- ดัชนีความหลากหลาย	-	-	2.99	-	0.80	-	2.81	2.09	3.13
2 แพลงก์ตอนสัตว์									
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	226,060	**	388,740	**	360,000	1,228,080	815,920
- จำนวนชนิด	ชนิด	**	13	**	14	**	13	7	21
- ดัชนีความหลากหลาย	-	-	2.17	-	2.28	-	2.23	1.65	2.60
3 แพลงก์ตอนรวม									
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	**	3,629,660	**	2,449,480	**	2,620,800	18,457,320	6,963,520
- จำนวนชนิด	ชนิด	**	60	**	23	**	46	22	77
- ดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. สัตว์หน้าดิน									
- ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	**	36	**	12	**	33	8	48
- จำนวนชนิด	ชนิด	**	8	**	3	**	5	2	5
- ดัชนีความหลากหลาย	-	-	1.73	-	0.82	-	1.18	0.56	1.24
5.พรรณไม้น้ำ	ชนิด	1	1	1	1	1	2	2	2

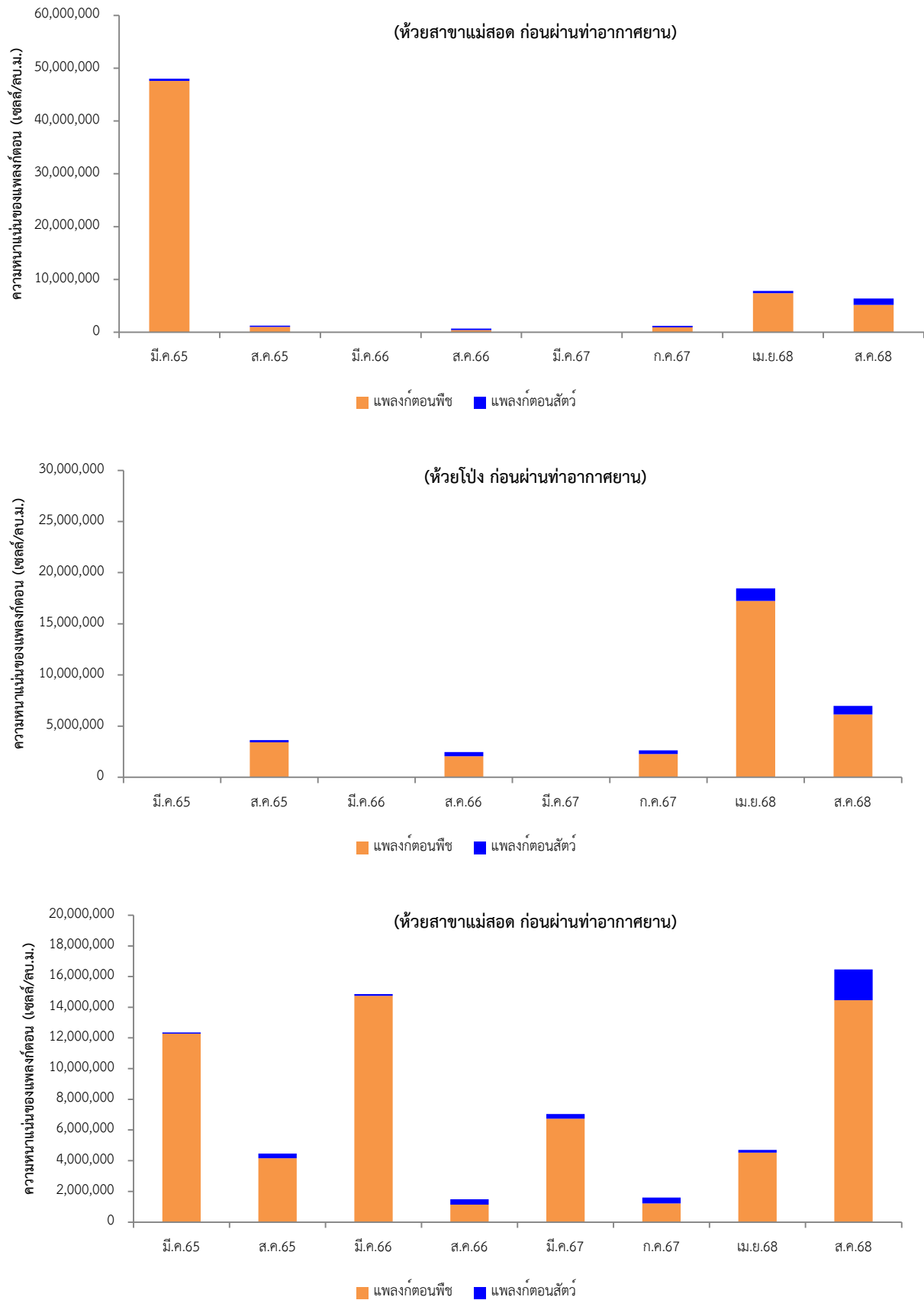
ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567,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

หมายเหตุ : ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์ - ไม่สามารถวิเคราะห์ได้
 ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0 มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)
 ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0 มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)
 ค่าดัชนีความหลากหลาย >3.0 มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

ตารางที่ 5.2.2.4-2									
เปรียบเทียบผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)									
ดัชนีนิเวศวิทยาทางน้ำ	หน่วย	ห้วยสาขาแม่สอด หลังผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด							
		มี.ค.65 ¹	ส.ค.65 ¹	มี.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	มี.ค.67 ¹	ก.ค.67 ¹	เม.ย.68	ส.ค.68
1 แพลงก์ตอนพืช									
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	12,278,360	4,160,700	14,751,600	1,132,040	6,732,000	1,212,960	4,528,920	14,463,130
- จำนวนชนิด	ชนิด	34	45	30	12	16	30	12	53
- ดัชนีความหลากหลาย	-	1.66	2.23	0.89	1.08	1.07	3.01	1.66	3.27
2 แพลงก์ตอนสัตว์									
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	71,120	297,000	111,600	356,720	303,600	383,040	175,200	1,999,940
- จำนวนชนิด	ชนิด	7	12	11	14	8	12	5	20
- ดัชนีความหลากหลาย	-	1.76	1.93	1.71	2.05	1.91	2.23	1.16	2.38
3 แพลงก์ตอนรวม									
- ปริมาณ	เซลล์/ลบ.ม.	12,349,480	4,457,700	14,863,200	1,488,760	7,035,600	1,596,000	4,704,120	16,463,070
- จำนวนชนิด	ชนิด	41	57	41	26	24	42	17	73
- ดัชนีความหลากหลาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. สัตว์หน้าดิน									
- ปริมาณ	ตัว/ตร.ม.	88	68	129	77	64	47	21	18
- จำนวนชนิด	ชนิด	11	13	9	9	6	11	6	9
- ดัชนีความหลากหลาย	-	1.65	1.81	1.25	1.09	1.30	1.98	1.29	1.81
5.พรรณไม้น้ำ	ชนิด	7	5	6	6	6	4	6	5

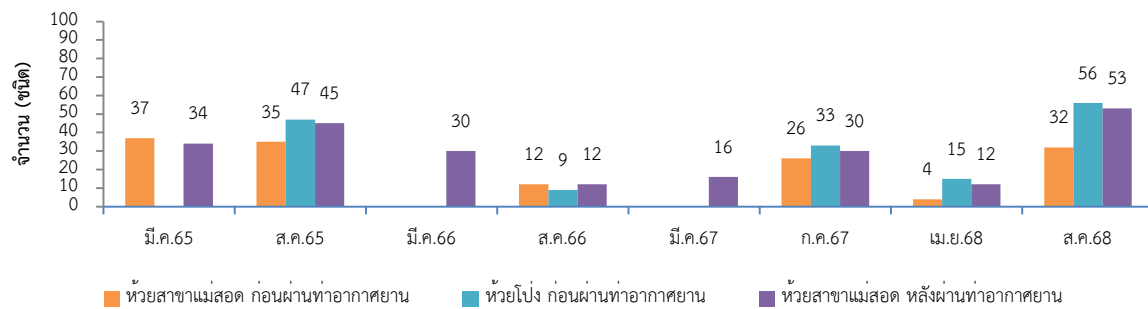
ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567,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

หมายเหตุ : ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์ - ไม่สามารถวิเคราะห์ได้
 ค่าดัชนีความหลากหลาย <1.0 มีค่าความหลากหลายต่ำ (แหล่งน้ำมีมลภาวะสูง)
 ค่าดัชนีความหลากหลาย = 1.0-3.0 มีค่าความหลากหลายปานกลาง (แหล่งน้ำมีมลภาวะปานกลาง)
 ค่าดัชนีความหลากหลาย >3.0 มีค่าความหลากหลายสูง (แหล่งน้ำสะอาด)

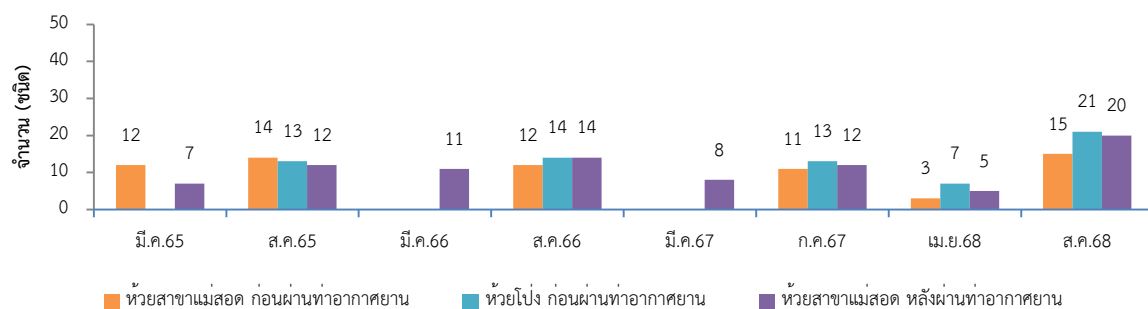


รูปที่ 5.2.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

(1) จำนวนชนิดแพลงก์ตอนพืช

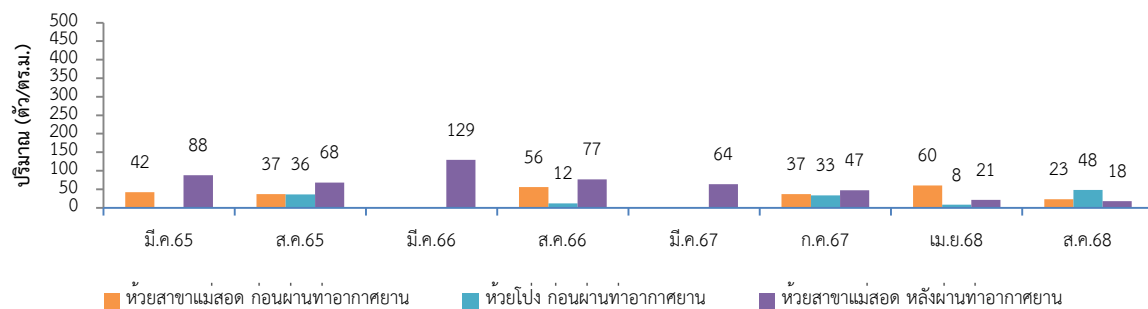


(2) จำนวนชนิดแพลงก์ตอนสัตว์

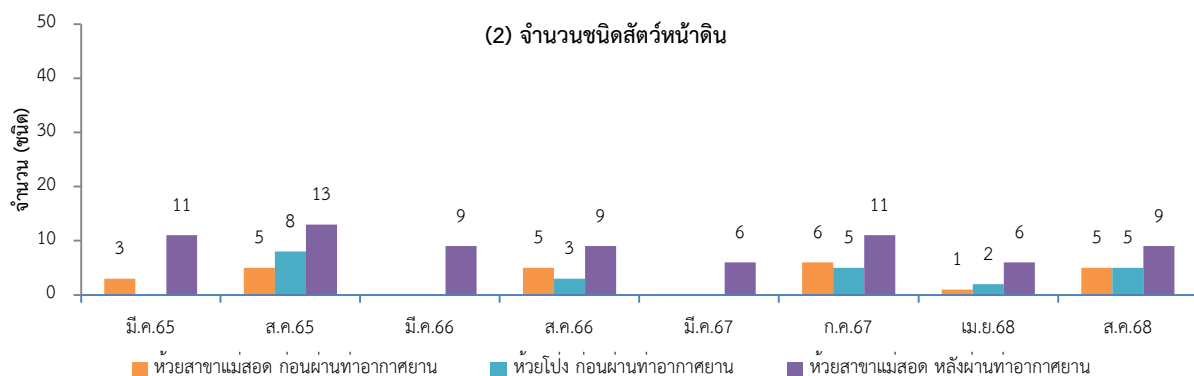


ก.แพลงก์ตอน

(1) ปริมาณสัตว์หน้าดิน



(2) จำนวนชนิดสัตว์หน้าดิน



ข.สัตว์หน้าดิน

รูปที่ 5.2.2.4-2 เปรียบเทียบผลการตรวจสอบสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

5.2.5 การจัดการน้ำเสีย

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำเสียจากท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งสิ้น 7 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.5-1)

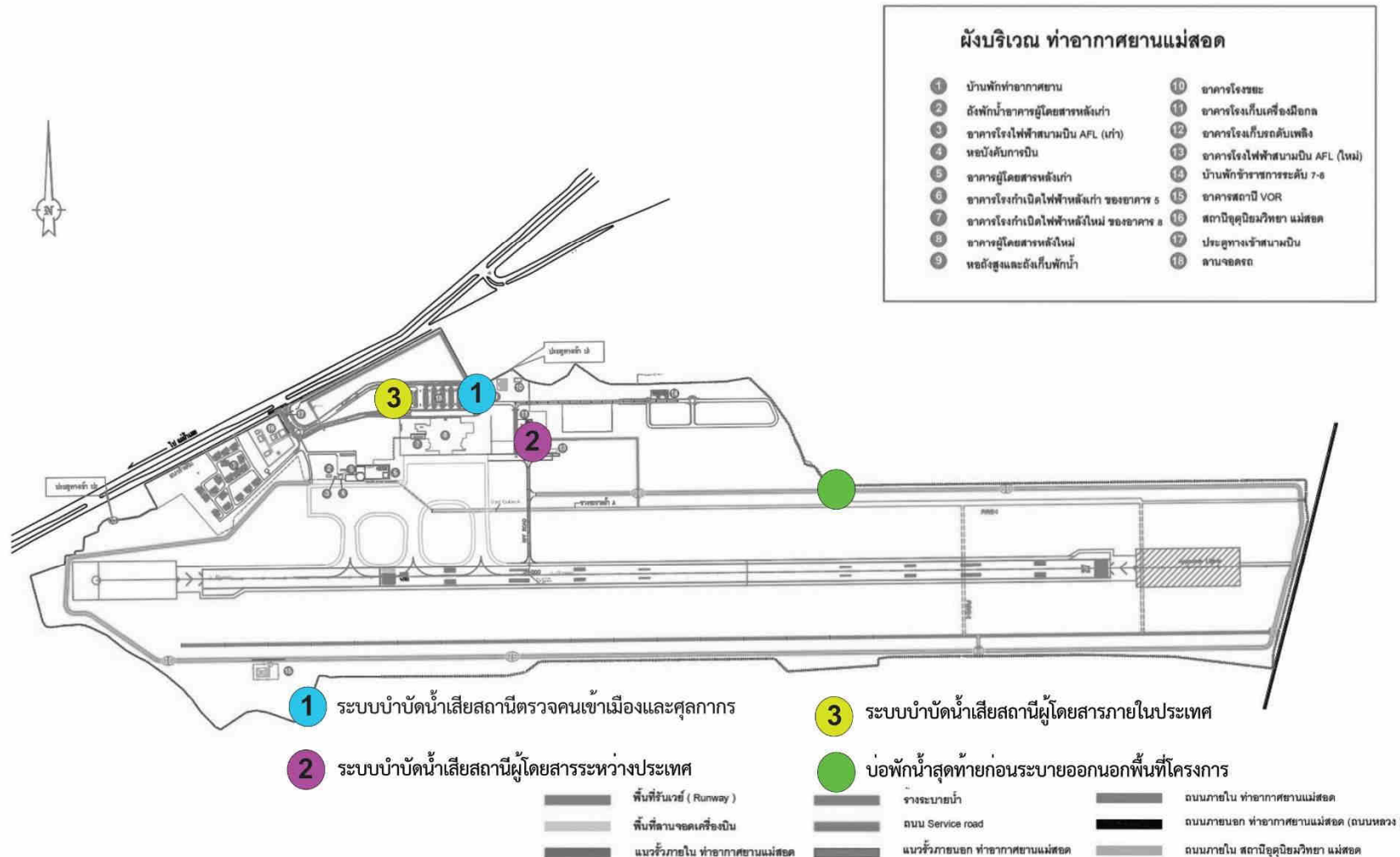
- 1) น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร
- 2) น้ำเสียหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร
- 3) น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ
- 4) น้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำของสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ
- 5) น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ
- 6) น้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำของสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ
- 7) บ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ

2.2) **ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยมีความถี่ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.5-1)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568

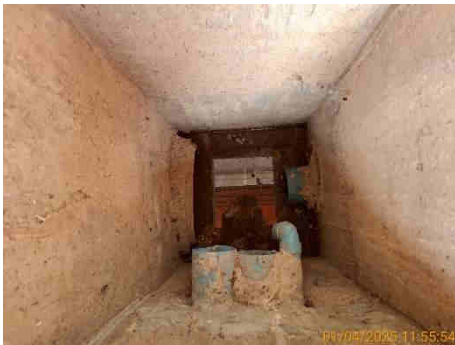
ผังบริเวณ ท่าอากาศยานแม่สอด



รูปที่ 5.2.5-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัด ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร



น้ำเสียหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีตรวจคนเมืองและศุลกากร



น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ



น้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำของสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ



น้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำของสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ



บ่อกักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 (ต่อ)

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ ด (ต่อ)



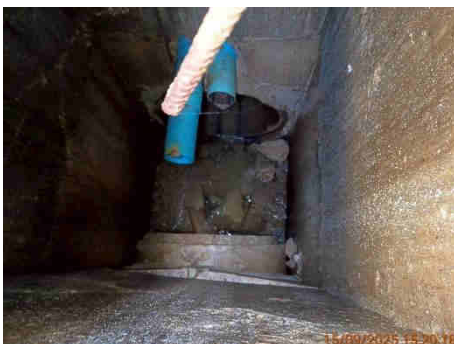
น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร



น้ำเสียหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีตรวจคนเมืองและศุลกากร



น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ



น้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำของสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



น้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ



น้ำเสียหลังผ่านการบำบัดน้ำของสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ



บ่อกักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568 (ต่อ)

ภาพที่ 5.2.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

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

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. อุณหภูมิ	วิเคราะห์ทันที	Laboratory and Field
2. ความโปร่งแสง (Transparency)	วิเคราะห์ทันที	Secchi Disk
3. ความขุ่น (Turbidity)	เก็บไว้ในที่มืด, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Nephelometric
4. ความเป็นกรดและด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
5. ออกซิเจนละลาย (DO)	วิเคราะห์ทันที	Membrane Electrode
6. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
7. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $103-105^{\circ}\text{C}$
8. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at 180°C Method
9. ตะกอนหนัก (Settleable Solids)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Volumetric Method
10. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน pH < 2, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric
11. ทีเคเอ็น (TKN)	เติมกรดซัลฟิวริกจน pH < 2, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	SemiMicro Kjeldahl
12. ซัลไฟด์ (Sulfide)	เติม 2N Zinc Acetate 4 หยด/100 มล. และเติม Sodium Hydroxide จน pH > 9, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Pretreatment, Iodometric Method
13. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $\leq 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique
14. แบคทีเรียกลุ่มฟิโคโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด พ.ศ.2567 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาฯ ในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

เมื่อพิจารณาจากขนาดพื้นที่ใช้สอยของอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ซึ่งมีพื้นที่ใช้สอย 12,00 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ข ตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ด้านการจัดการน้ำเสีย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข เนื่องจากคุณภาพน้ำทิ้งมีค่า BOD และ SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ที่ กำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 30 มก./ล. และ SS ไม่เกิน 40 มก./ล. ทั้งนี้ส่วนหนึ่งอาจเป็นผลมาจากในช่วงที่เก็บตัวอย่างมี ปริมาณน้ำในบ่อกักน้ำทิ้งค่อนข้างน้อย รวมทั้งพบว่าปริมาณตะกอนสะสมอยู่ในบ่อกักน้ำดังกล่าว

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ขา เข้า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัด ของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ขาออก มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เป็นผลมาจากการเติม อากาศที่ไม่เพียงพอ และมีการสูบน้ำและสิ่งปฏิกูลในระบบบำบัดน้ำเสียไปกำจัด รวมทั้งคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออก จากพื้นที่โครงการมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.2.1) คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย มีรายละเอียดผลการตรวจ วิเคราะห์ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-1 และรูปที่ 5.2.5-2 รายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ข)

ครั้งที่ 1 : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดแยกตามสถานี ดังนี้

สถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่า อุณหภูมิเท่ากับ 28.2 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงพบมากกว่า 1 เมตร ,pH เท่ากับ 7.41, DO มีค่าเท่ากับ 0.4 มก./ล ค่า ความขุ่น มีค่าเท่ากับ 15.4 เอ็นทียู BOD มีค่าเท่ากับ 12.2 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 23 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 272 มก./ ล. ,Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 10.7 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 21.1 มก./ล.,Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ,ปริมาณโคลิ ฟอर्मแบคทีเรียทั้งหมด มีค่าเท่ากับ และปริมาณฟิโคลโคลิฟอर्मแบคทีเรีย มีค่าเท่ากันคือ 2,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล.ส่วน คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 27.1 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงพบมากกว่า 0.2 เมตร ,pH เท่ากับ 7.27, DO มีค่าเท่ากับ 0.7 มก./ล ค่าความขุ่น มีค่าเท่ากับ 64.2 เอ็นทียู, BOD มีค่าเท่ากับ 1.60 มก./ล., SS มีค่า เท่ากับ 56 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 150 มก./ล.,Settleable Solids มีค่าเท่ากับ 0.90 มล./ล. ,Oil & Grease มีค่าน้อยกว่า

1.0 มก./ล., TKN มีค่าน้อยกว่า 4.0 มก./ล., Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล., ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากันคือ 140 เอ็มพีเอ็น/100 มล. คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 87 ซึ่งคุณภาพน้ำทั้งมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ที่กำหนดค่า SS ไม่เกิน 40 มก./ล.

สถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 26.7 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงพบมากกว่า 1 เมตร , pH เท่ากับ 7.71, DO มีค่าเท่ากับ 0.2 มก./ล. ค่าความขุ่น มีค่าเท่ากับ 1,579 เอ็นทียู BOD มีค่าเท่ากับ 400 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 947 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 150 มก./ล. ,Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 78.9 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 102 มก./ล.,Sulfide มีค่าเท่ากับ 3.32 มก./ล. ,ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากันคือ 290,000 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 28.2 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงพบมากกว่า 0.2 เมตร ,pH เท่ากับ 7.61, DO มีค่าเท่ากับ 0.8 มก./ล. ค่าความขุ่น มีค่าเท่ากับ 175 เอ็นทียู, BOD มีค่าเท่ากับ 7.08 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 223 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 343 มก./ล.,Settleable Solids มีค่าเท่ากับ 2.60 มล./ล. ,Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 2.60 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 46.8 มก./ล. ,Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ,ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากันคือ 420 เอ็มพีเอ็น/100 มล.คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 98 ซึ่งคุณภาพน้ำทั้งมีค่า SS และTKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ที่กำหนดค่า SS ไม่เกิน 40 มก./ล. และTKN ไม่เกิน 35 มก./ล.

สถานีผู้โดยสารภายในประเทศ : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 28.9 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงพบมากกว่า 1 เมตร ,pH เท่ากับ 7.65, DO มีค่าเท่ากับ 0.3 มก./ล. ความขุ่นมีค่าเท่ากับ 64.5 เอ็นทียู BOD มีค่าเท่ากับ 136 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 46 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 400 มก./ล. ,Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 15.0 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 90.4 มก./ล.,Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล. ,ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากันคือ 28,000 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 29.2 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงพบมากกว่า 0.2 เมตร ,pH เท่ากับ 7.79, DO มีค่าเท่ากับ 0.5 มก./ล. ค่าความขุ่น มีค่าเท่ากับ 6.18 เอ็นทียู, BOD มีค่าเท่ากับ 4.75 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 16 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 350 มก./ล.,Settleable Solids มีค่าเท่ากับ 0.30 มล./ล. ,Oil & Grease มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 7.30 มก./ล. ,Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล. ,ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากันคือ 920 เอ็มพีเอ็น/100 มล.คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 97 ซึ่งคุณภาพน้ำทั้งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

ครั้งที่ 2 : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดแยกตามสถานี ดังนี้

สถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 27.6 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงเท่ากับ 1 เมตร ,pH เท่ากับ 7.19, ความขุ่น มีค่าเท่ากับ 5.16 เอ็นทียู BOD มีค่าเท่ากับ 4.63 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 7 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 244 มก./ล. ,Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 18.1 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 18.8 มก./ล.,Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ,ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด มีค่าเท่ากับ และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากันคือ 1,100 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 27.9 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.2 เมตร ,pH เท่ากับ 7.32, ค่าความขุ่น มีค่าเท่ากับ 12.6 เอ็นทียู, BOD มีค่าเท่ากับ 1.01 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 14 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 99 มก./ล.,Settleable Solids มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. ,Oil & Grease มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล., TKN มีค่าน้อยกว่า 4.0 มก./ล. ,Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล. ,ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 390 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 170 เอ็มพีเอ็น/100 มล. คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 78 ซึ่งคุณภาพน้ำทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

สถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าอุณหภูมิ เท่ากับ 27.1 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงเท่ากับ 1 เมตร , pH เท่ากับ 7.74, ความขุ่น มีค่าเท่ากับ 287 เอ็นทียู BOD มีค่า เท่ากับ 174 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 790 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 348 มก./ล. ,Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 44.6 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 84.0 มก./ล.,Sulfide มีค่าเท่ากับ 2.81 มก./ล. ,ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และปริมาณฟิโคลโค ลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากันคือ 28,000 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าอุณหภูมิ เท่ากับ 26.8 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.2 เมตร ,pH เท่ากับ 7.99, ค่าความขุ่น มีค่าเท่ากับ 59.2 เอ็นทียู, BOD มีค่าเท่ากับ 19.3 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 43 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 343 มก./ล.,Settleable Solids มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. ,Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 13.0 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 29.7 มก./ล. ,Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ,ปริมาณโค ลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากันคือ 2,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล.คิดเป็น ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 89 ซึ่งคุณภาพน้ำทั้งมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 40 มก./ล. ควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

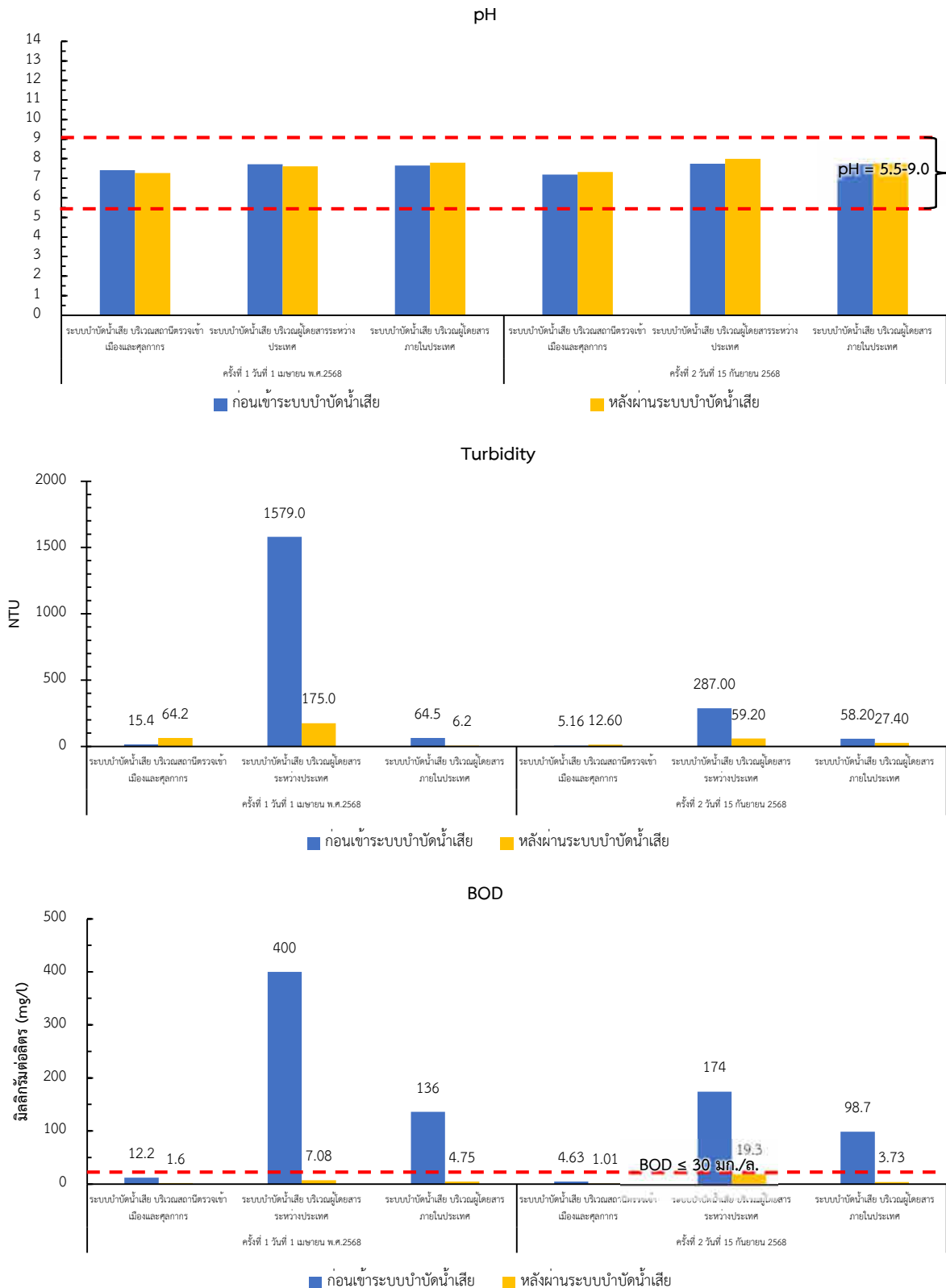
สถานีผู้โดยสารภายในประเทศ : คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่าอุณหภูมิ เท่ากับ 28.9 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงเท่ากับ 2.0 เมตร ,pH เท่ากับ 7.71, ความขุ่น มีค่าเท่ากับ 58.2 เอ็นทียู BOD มี ค่าเท่ากับ 98.7 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 40 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 248 มก./ล. ,Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 16.5 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 64.4 มก./ล.,Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล. ,ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และปริมาณฟิโคลโค ลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากันคือ 3,800 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าอุณหภูมิ เท่ากับ 28.7 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงเท่ากับ 0.2 เมตร ,pH เท่ากับ 7.75, ค่าความขุ่น มีค่าเท่ากับ 27.4 เอ็นทียู, BOD มีค่าเท่ากับ 3.73 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 15 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 187 มก./ล.,Settleable Solids มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. ,Oil & Grease มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล., TKN มีค่าเท่ากับ 1.10 มก./ล. ,Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1.0 มก./ล. ,ปริมาณ โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ค่าเท่ากับ 410 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 340 เอ็มพีเอ็น/100 มล.คิดเป็นประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 96 ซึ่งคุณภาพน้ำทั้งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุม การระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

ตารางที่ 5.2.5-1														
ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด														
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานี ตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร				ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานี ผู้โดยสารระหว่างประเทศ				ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานี ผู้โดยสารภายในประเทศ			
			1 เม.ย.68		15 ก.ย.68		1 เม.ย.68		15 ก.ย.68		1 เม.ย.68		15 ก.ย.68	
			(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)
1.อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	-	28.2	27.1	27.6	27.9	26.7	28.2	27.1	26.8	28.9	29.2	28.9	28.7
2.ความโปร่งแสง	เมตร	-	>1.0	>0.2	1.0	0.2	>1.0	>0.2	1.0	0.2	>1.0	>0.2	2.0	0.2
3.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	7.41	7.27	7.19	7.32	7.71	7.61	7.74	7.99	7.65	7.79	7.71	7.75
4.ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	-	0.4	0.7	-	-	0.2	0.8	-	-	0.3	0.5	-	-
5.ความขุ่น	เอ็นทียู	-	15.4	64.2	5.16	12.6	1,579	175	287	59.2	64.5	6.18	58.2	27.4
6.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	12.2	1.60	4.63	1.01	400	7.08	174	19.3	136	4.75	98.7	3.73
7.ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤40	23	56	7	14	947	223	790	43	46	16	40	15
8.ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)	มก./ล.	≤1,000	272	150	244	99	377	343	348	343	400	350	248	187
9.Settleable Solids	มล./ล.	-	-	0.90	-	<0.20	-	1.10	-	<0.20	-	0.30	-	<0.20
10.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	10.7	<1.0	18.1	<1.00	78.9	2.60	44.6	13.0	15.0	<1.0	16.5	<1.00
11.TKN	มก./ล.	≤35	21.1	<4.00	18.8	<4.00	102	46.8	84.0	29.7	90.4	7.30	64.4	10.1
12.Sulfide	มก./ล.	≤1.0	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	3.32	<1.00	2.81	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00
13.โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	-	2,600	140	1,100	390	290,000	420	28,000	2,600	28,000	920	3,800	410
14.ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	-	2,600	140	1,100	170	290,000	420	2,600	2,600	28,000	920	3,800	340
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			87%		78%		98%		89%		97%		76%	

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

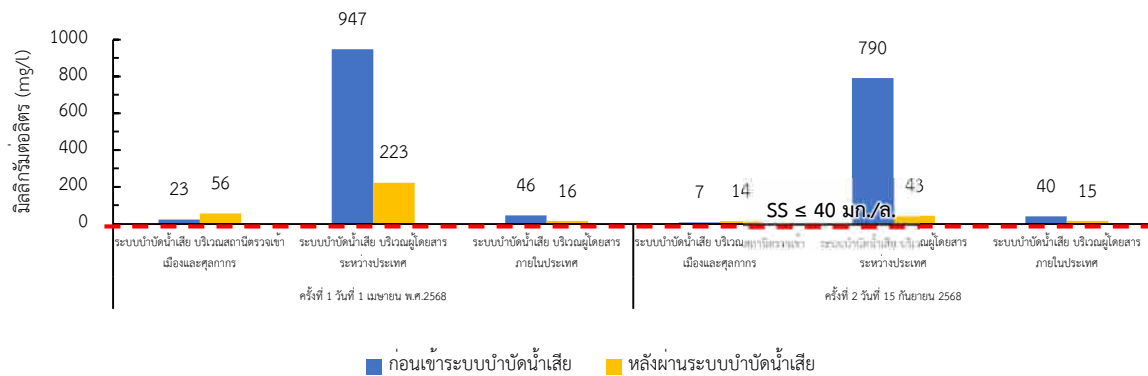
INF : ก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

EFF : หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

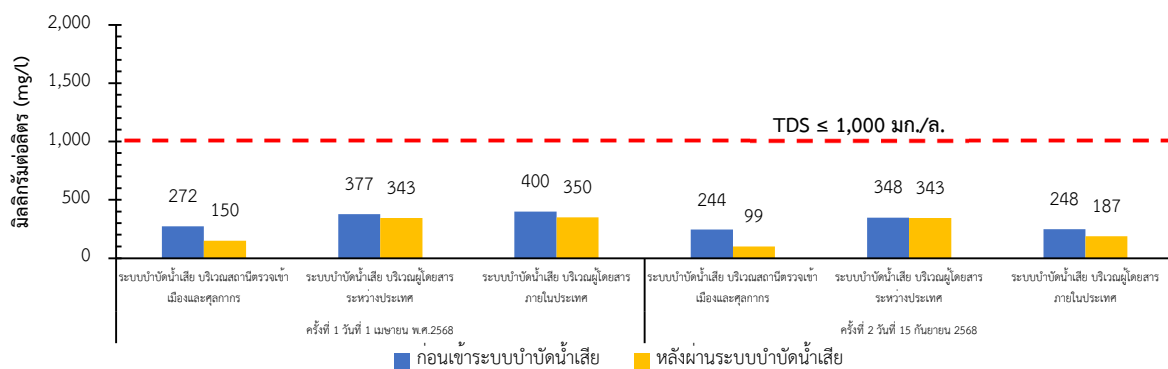


รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

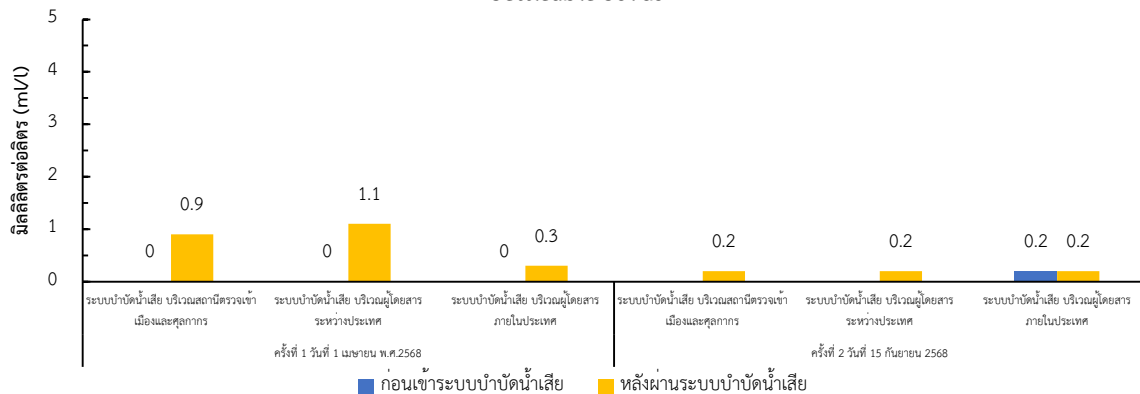
Suspended Solids (SS)



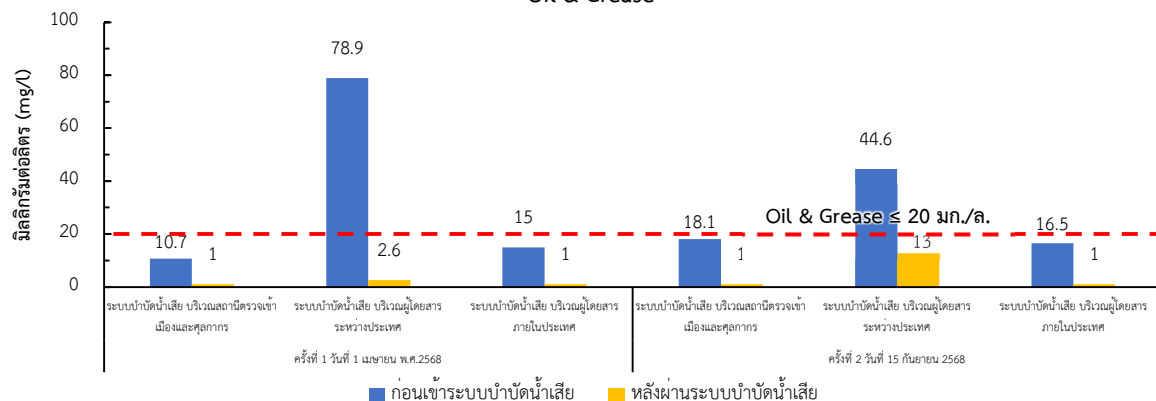
Total Dissolved Solids (TDS)



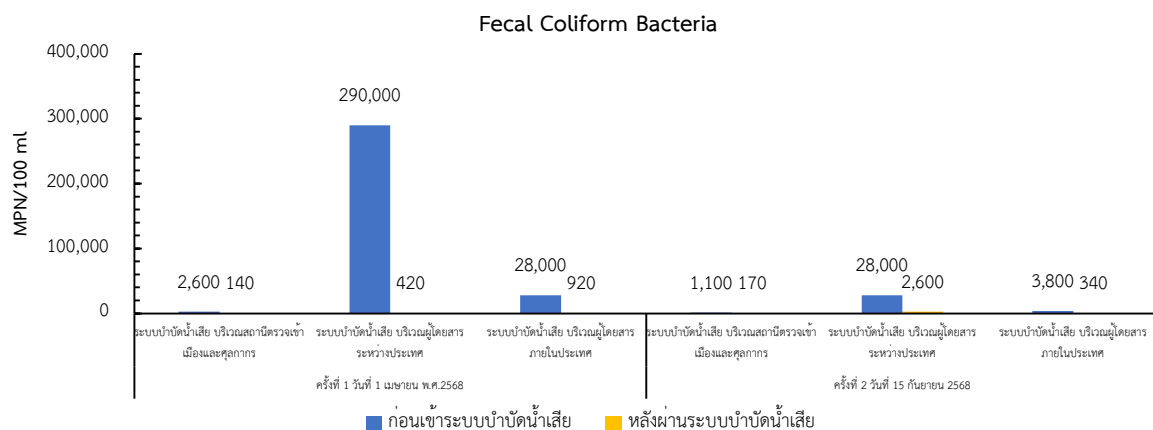
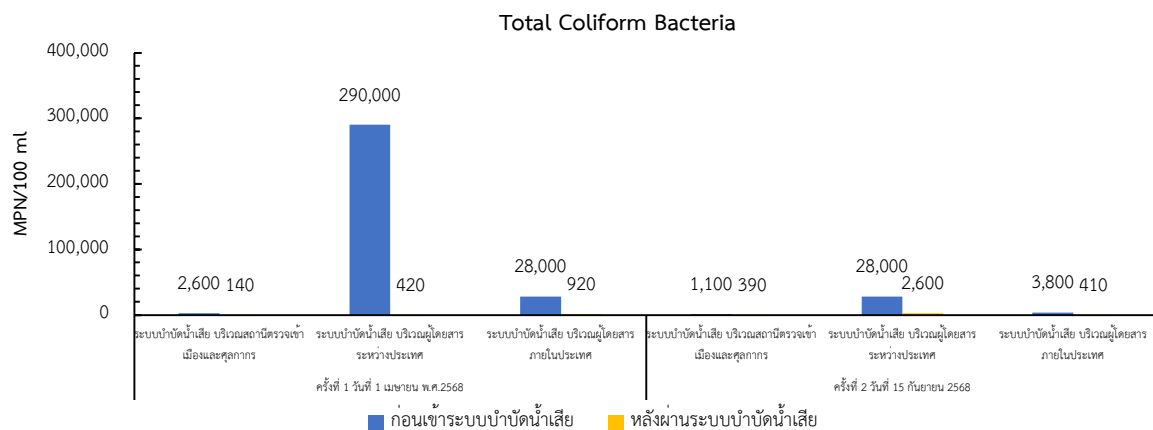
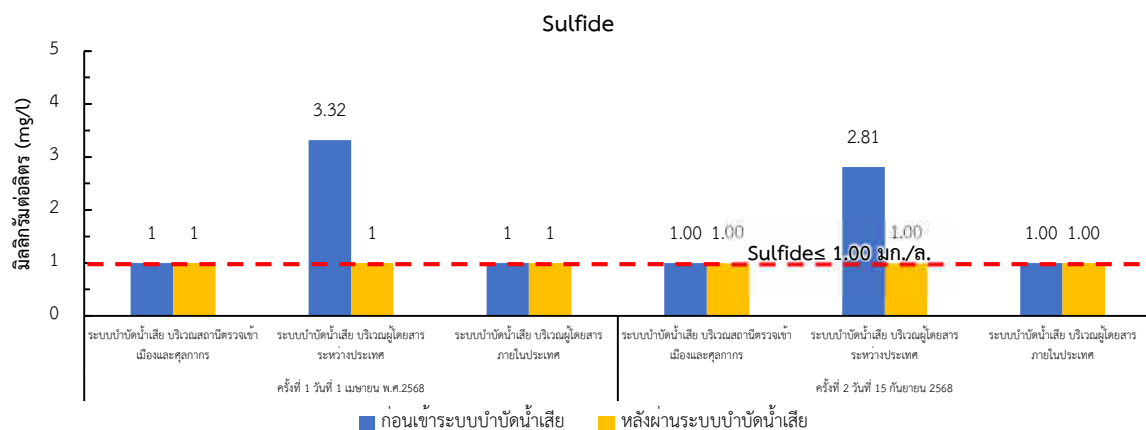
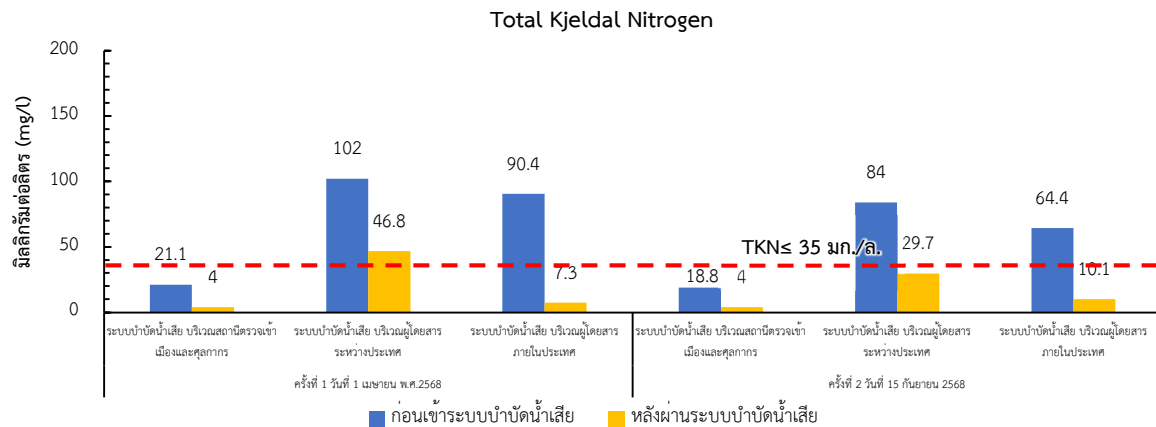
Settleable Solids



Oil & Grease



รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)



รูปที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

3.2.2) คุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อกักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ มีรายละเอียดดังนี้
(ตารางที่ 5.2.5-2 และรูปที่ 5.2.5-3 รายละเอียดผลการตรวจวัดแสดงไว้ในภาคผนวก ข)

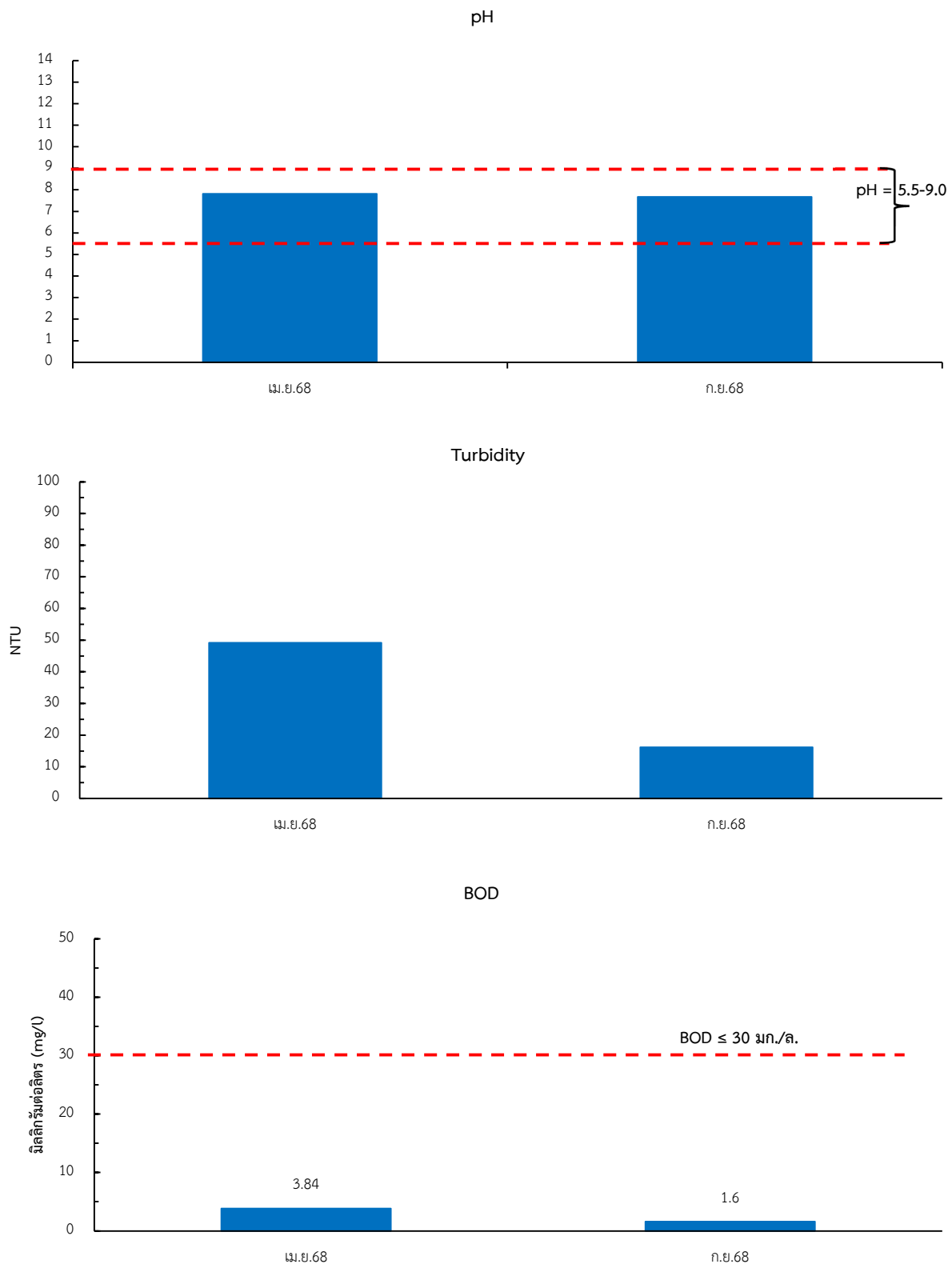
ครั้งที่ 1 : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อกักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 29.2 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงพบมากกว่า 0.1 เมตร มีค่า pH เท่ากับ 7.82 ,DO มีค่าเท่ากับ 1.6 มก./ล.ค่าความขุ่น มีค่าเท่ากับ 49.2 เอ็นทียู BOD มีค่าเท่ากับ 3.84 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 53 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 340 มก./ล. Oil & Grease มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล., TKN มีค่าน้อยกว่า 4.0 มก./ล. ,Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ,ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 240 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และ ปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 78 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ซึ่งคุณภาพน้ำทิ้งมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ที่กำหนดค่า SS ไม่เกิน 40 มก./ล.

ครั้งที่ 2 : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อกักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 28.9 องศาเซลเซียส ความโปร่งแสงพบมากกว่า 0.1 เมตร มีค่า pH เท่ากับ 7.67, ค่าความขุ่น มีค่าเท่ากับ 16.2 เอ็นทียู BOD มีค่าเท่ากับ 1.60 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 33 มก./ล., TDS มีค่าเท่ากับ 373 มก./ล. Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 1.90 มก./ล., TKN มีค่าน้อยกว่า 4.0 มก./ล. ,Sulfide มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. ,ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 440 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และ ปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 330 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ซึ่งคุณภาพน้ำทิ้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

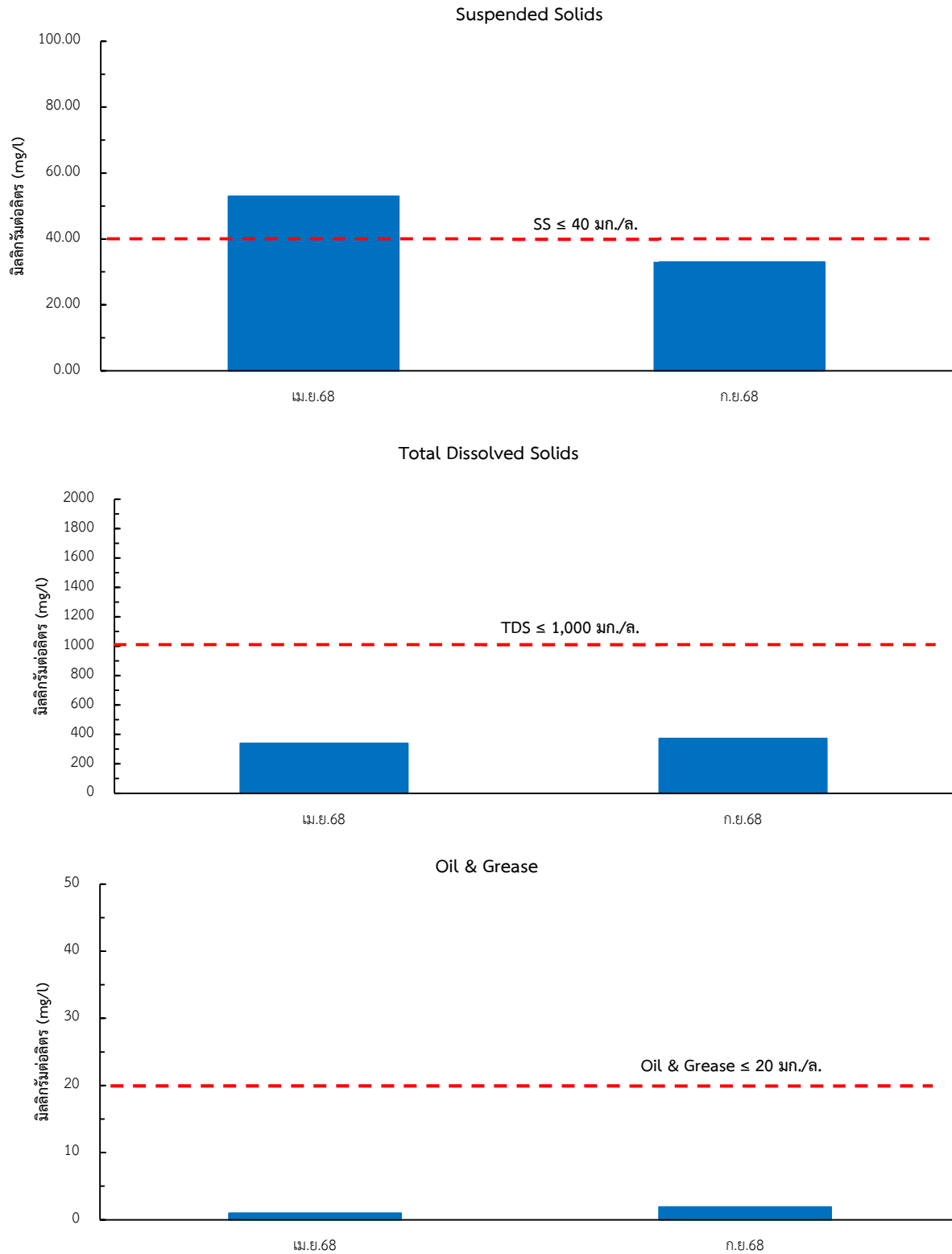
ตารางที่ 5.2.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อกักสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ				
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข*	1 เม.ย.68	15 ก.ย.68
1.อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	-	29.2	28.9
2.ความโปร่งแสง	เมตร	-	>0.1	>0.1
3.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	7.82	7.67
4.ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	-	1.6	-
5.ความขุ่น	เอ็นทียู	-	49.2	16.2
6.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	3.84	1.60
7.ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤40	53	33
8.ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)	มก./ล.	≤1,000	340	373
9.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	<1.0	1.90
10.TKN	มก./ล.	≤35	<4.0	<4.0
11.Sulfide	มก./ล.	≤1.0	<1.0	<1.0
12.โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	-	240	440
13.ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	-	78	330

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

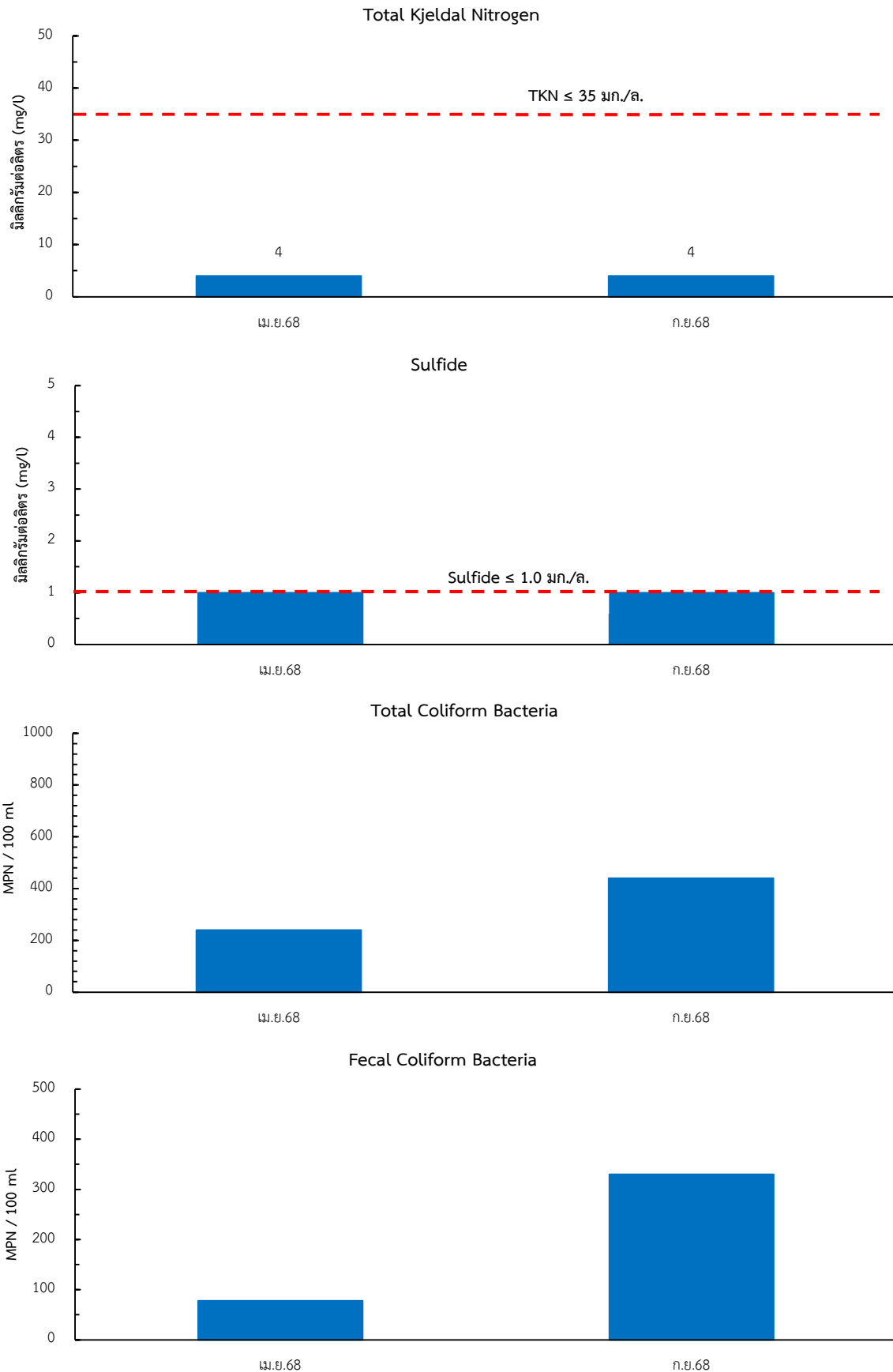
=



รูปที่ 5.2.5-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



รูปที่ 5.2.5-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)



รูปที่ 5.2.5-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

4.1) คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย

ผลการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง จากการติดตามตรวจสอบในปัจจุบัน (เมษายน และสิงหาคม พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-กรกฎาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-3 และรูปที่ 5.2.5-4)

ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร : คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-กรกฎาคม พ.ศ.2567) โดยส่วนใหญ่คุณภาพน้ำเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ยกเว้นคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 ที่มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 30 มก./ล.

ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ : คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566, สิงหาคม พ.ศ.2566, มีนาคม พ.ศ.2567 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) โดยคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 และสิงหาคม พ.ศ.2568 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ส่วนคุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม และกรกฎาคม พ.ศ.2567 มีค่า BOD, SS และ Sulfide ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งคุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม, กรกฎาคม พ.ศ.2567 และเมษายน พ.ศ.2568 มีค่า TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 30 มก./ล., SS ไม่เกิน 40 มก./ล., Sulfide ไม่เกิน 1.0 มก./ล. และ TKN ไม่เกิน 35 มก./ล.

ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ : คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยยังคงมีค่าคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

4.2) คุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ในปัจจุบัน (เมษายน และกันยายน พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (สิงหาคม พ.ศ.2566, มีนาคม พ.ศ.2567 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าคุณภาพน้ำเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.5-4 และรูปที่ 5.2.5-5

ตารางที่ 5.2.5-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด																		
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร															
			มี.ค.65 ¹		ส.ค.65 ¹		มี.ค.66 ¹		ส.ค.66 ¹		มี.ค.67 ¹		ก.ค.67 ¹		เม.ย.68		ก.ย. 68	
			(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	**	7.21	**	7.2	6.93	7.07	7.2	7.3	8.3	8.4	7.5	8.6	7.41	7.27	7.19	7.32
ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	-	**	1.4	**	3.4	1.4	1.3	0.4	0.6	1.2	1	0.8	0.9	0.4	0.7	-	-
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	**	41.2	**	3.44	1.26	4.64	2.18	1.16	10.1	1.1	19.6	2.05	15.4	64.2	5.16	12.6
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	**	2.85	**	70.2	1.21	0.63	1.01	0.42	1.62	0.19	14.9	0.51	12.2	1.60	4.63	1.01
ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	≤40	**	5	**	5	5	10	5	5	14	5	19	1	23	56	7	14
ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	มก./ล.	≤1,000	**	**	**	**	208	201	102	110	185	182	264	217	272	150	244	99
Settleable Solids	มล./ล.	-	**	**	**	**	-	<0.2	-	<0.2	-	<0.2	-	<0.2	-	0.90	-	<0.20
น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	**	1.56	**	2.4	1.6	1	1.8	1	2.08	1.62	5.2	1	10.7	<1.0	18.1	<4.00
TKN	มก./ล.	≤35	**	**	**	**	<4.00	<4.00	<4.00	<4.00	<4.00	<4.00	19	<4.00	21.1	<4.00	18.8	<4.00
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	**	**	**	**	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/ 100 มล.	-	**	2400	**	2100	350	78	1,600	350	2,200	110	1,700	110	2,600	140	1,100	390
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/ 100 มล.	-	**	220	**	920	350	45	350	130	110	40	1,700	78	2,600	140	1,100	170
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			-		-		48%		58%		88%		97%		87%		78%	

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

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

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์ - ไม่ได้กำหนดค่า/ไม่สามารถวิเคราะห์ได้

INF : ก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่פקผู้โดยสาร

EFF : หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่פקผู้โดยสาร

ตารางที่ 5.2.5-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)																		
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ															
			มี.ค.65 ¹		ส.ค.65 ¹		มี.ค.66 ¹		ส.ค.66 ¹		มี.ค.67 ¹		ก.ค.67 ¹		เม.ย.68		ก.ย. 68	
			(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	**	**	**	**	**	**	7.3	7.2	7.8	7.7	6.8	7.4	7.71	7.61	7.74	7.99
ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	-	**	**	**	**	**	**	0.4	0.5	1	1.2	0.4	0.7	0.2	0.8	-	-
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	**	**	**	**	**	**	488	7	132	47.6	1,232	118	1,579	175	287	59.2
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	**	**	**	**	**	**	426	20.6	118	80.5	547	108	400	7.08	174	19.3
ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	≤40	**	**	**	**	**	**	1,360	21	156	44	298	75	947	223	790	43
ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	มก./ล.	≤1,000	**	**	**	**	**	**	275	143	345	320	287	250	377	343	348	343
Settleable Solids	มล./ล.	-	**	**	**	**	**	**	-	<0.20	-	<0.20	-	10	-	1.10	-	<0.20
น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	**	**	**	**	**	**	39.7	5.6	23.6	19.1	68.8	16.5	78.9	2.60	44.6	13.0
TKN	มก./ล.	≤35	**	**	**	**	**	**	81.4	10.7	65	57.7	98	79.6	102	46.8	84.0	29.7
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	**	**	**	**	**	**	1.34	<1.00	1.03	<1.00	4.93	1.12	3.32	<1.00	2.81	<1.00
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/ 100 มล.	-	**	**	**	**	**	**	5,400,000	3,500	35,000	9,200	280,000	5,000	290,000	420	28,000	2,600
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/ 100 มล.	-	**	**	**	**	**	**	5,400,000	3,500	35,000	500	280,000	5,000	290,000	420	28,000	2,600
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			-		-		-		95%		32%		80%		98%		89%	

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

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

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์ - ไม่ได้กำหนดค่า/ไม่สามารถวิเคราะห์ได้

INF : ก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

EFF : หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

ตารางที่ 5.2.5-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)																		
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ระบบบำบัดน้ำเสียของสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ															
			มี.ค.65 ¹		ส.ค.65 ¹		มี.ค.66 ¹		ส.ค.66 ¹		มี.ค.67 ¹		ก.ค.67 ¹		เม.ย.68		ก.ย. 68	
			(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)	(INF)	(EFF)
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	7.65	7.79	7.71	7.75
ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	0.3	0.5	-	-
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	64.5	6.18	58.2	27.4
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	136	4.75	98.7	3.73
ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	≤40	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	46	16	40	15
ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	มก./ล.	≤1,000	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	400	350	248	187
Settleable Solids	มก./ล.	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	-	0.30	-	<0.20
น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	15.0	<1.0	16.5	<1.00
TKN	มก./ล.	≤35	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	90.4	7.30	64.4	10.1
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/ 100 มล.	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	28,000	920	3,800	410
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/ 100 มล.	-	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	28,000	920	3,800	340
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			-		-		-		-		-		-		97%		96%	

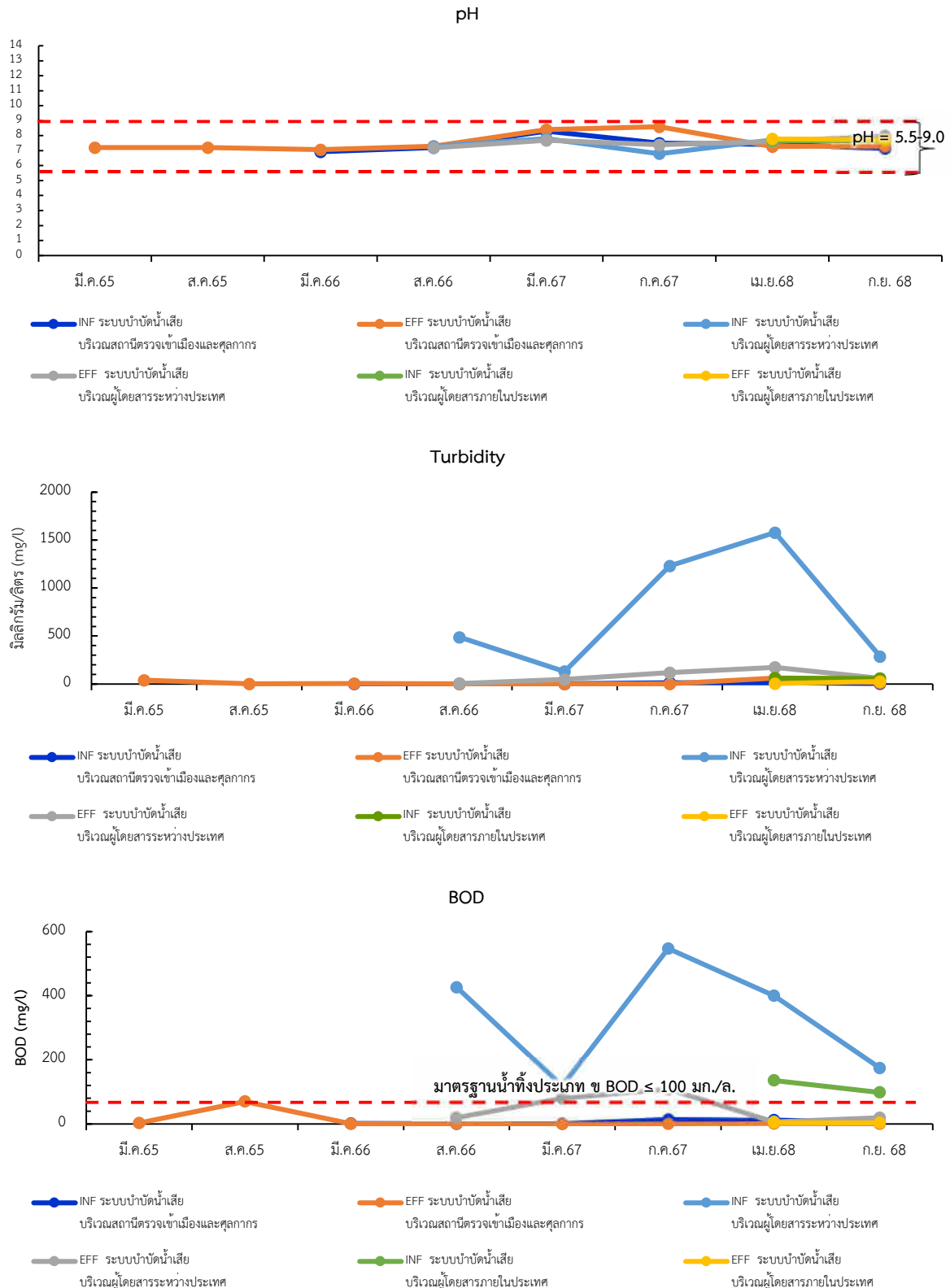
ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม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

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

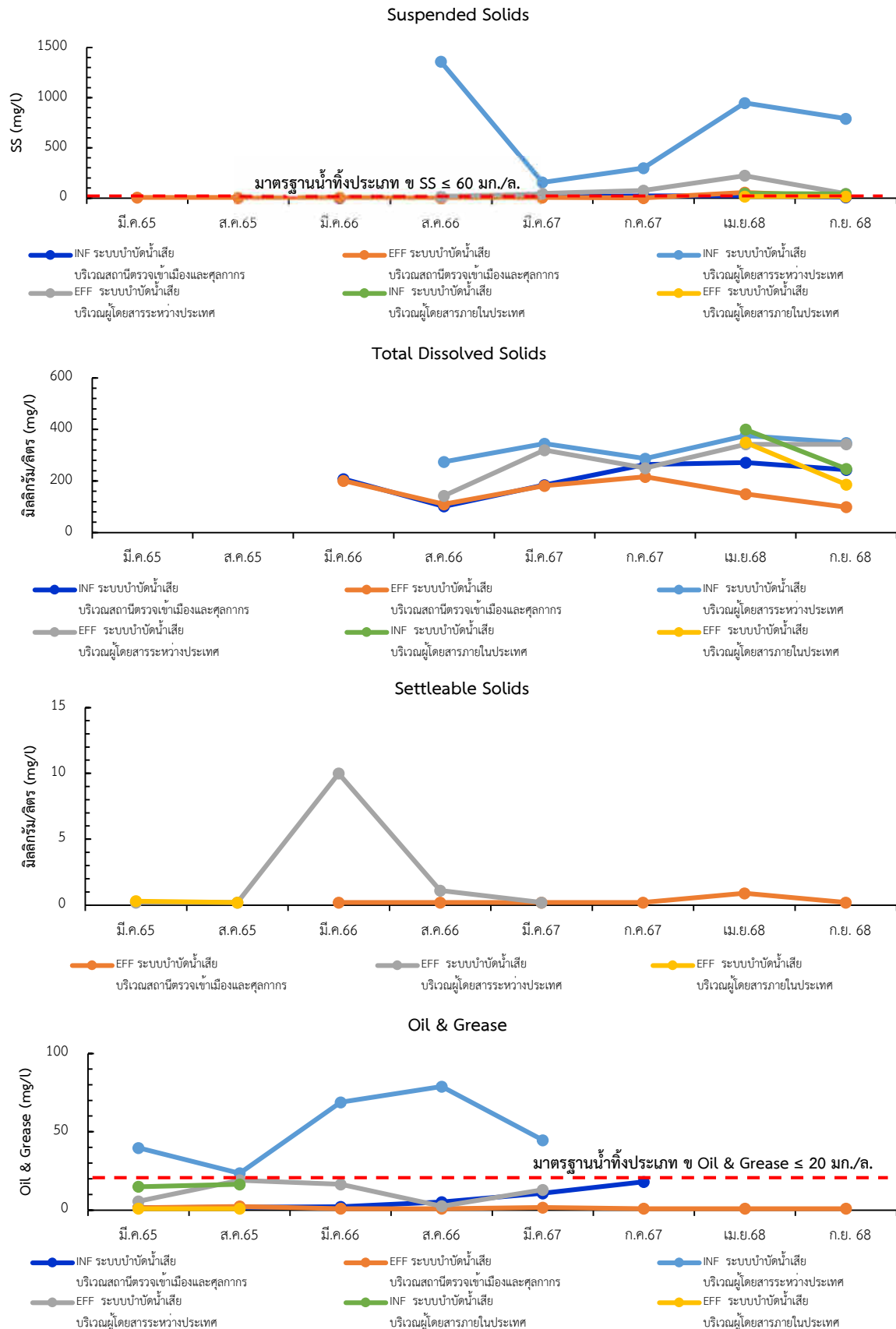
** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์ - ไม่ได้กำหนดค่า/ไม่สามารถวิเคราะห์ได้

INF : ก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

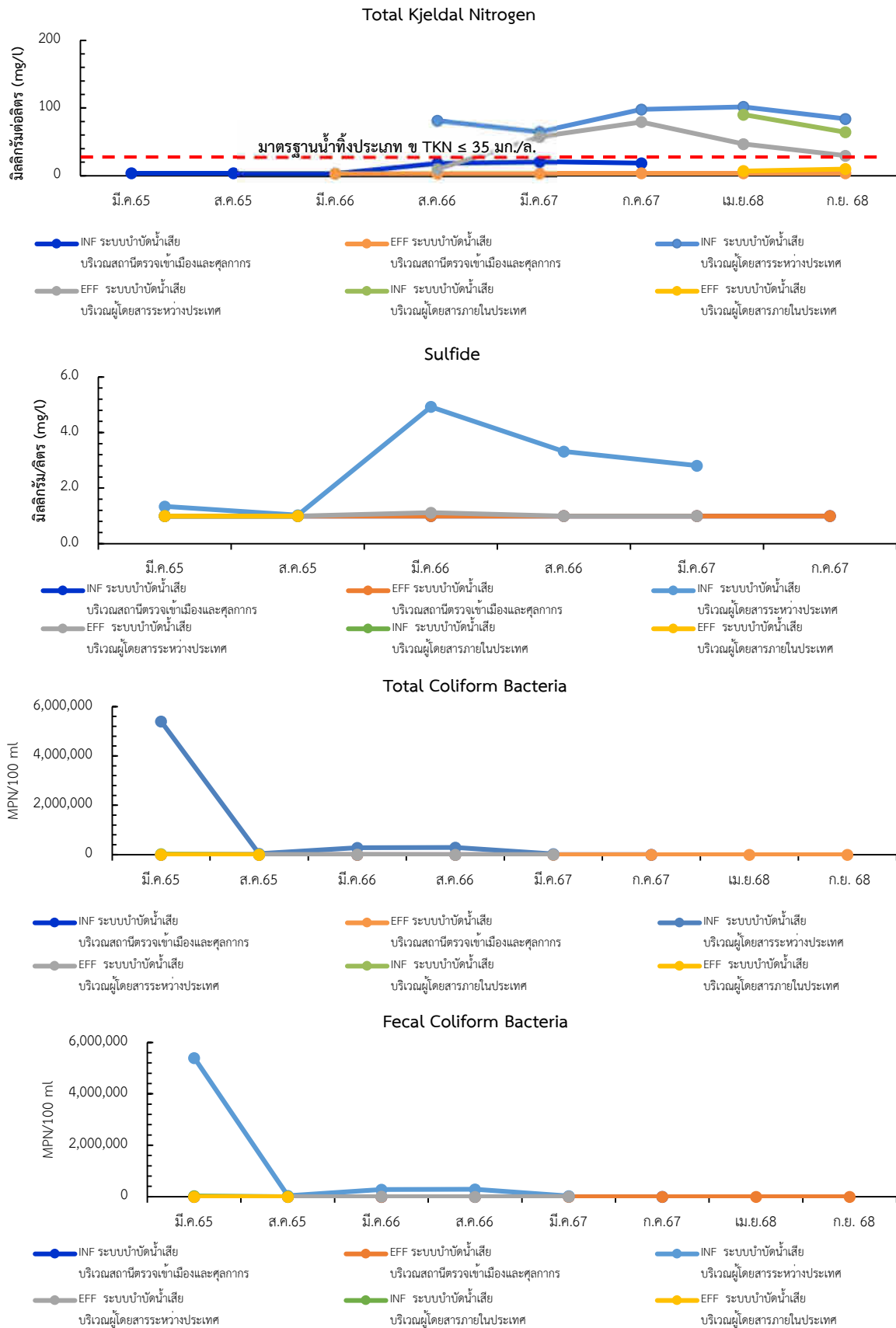
EFF : หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร



รูปที่ 5.2.5-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



รูปที่ 5.2.5-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง จากระบบบำบัดน้ำเสีย
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

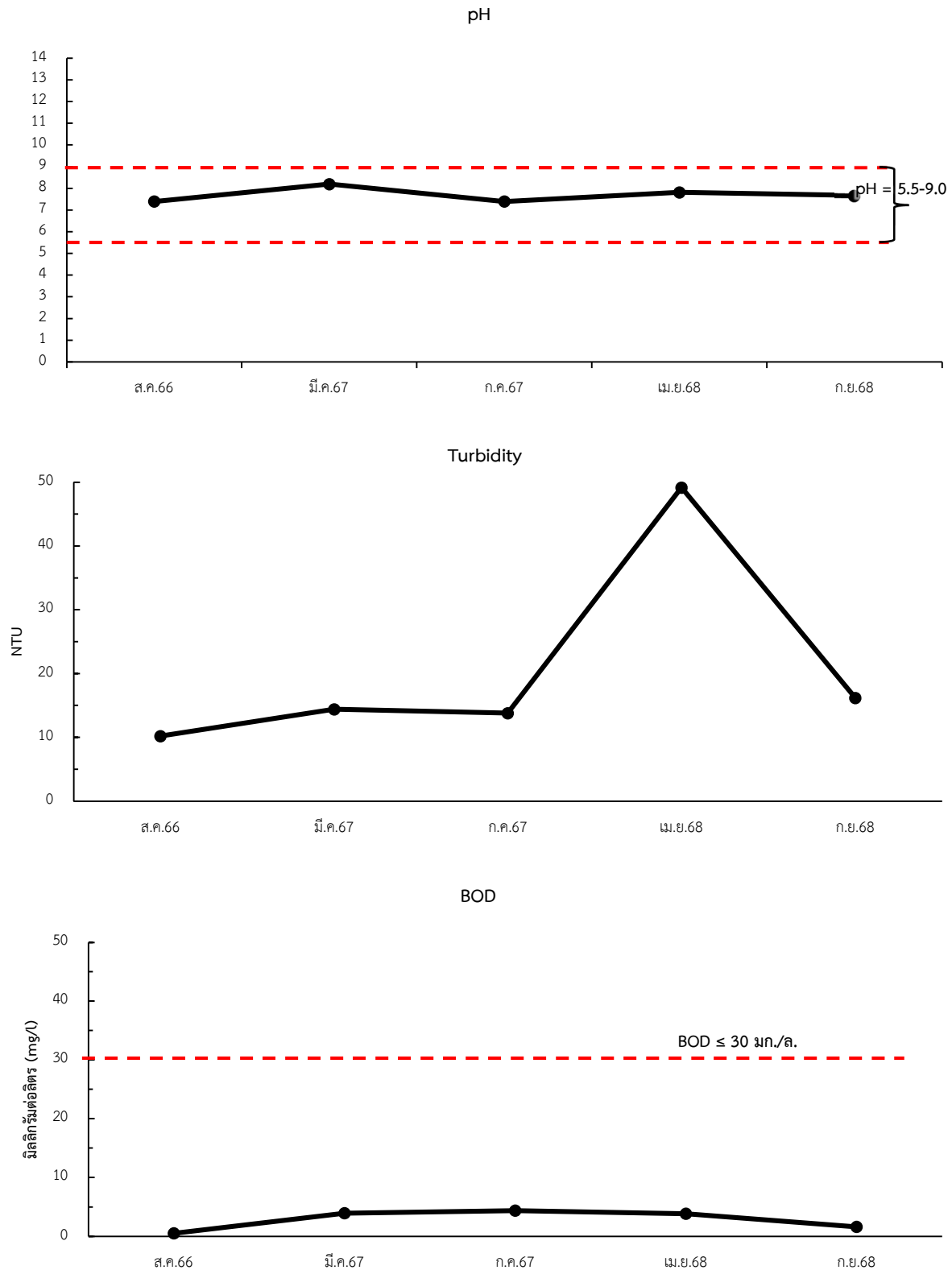


รูปที่ 5.2.5-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง จากระบบบำบัดน้ำเสีย
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

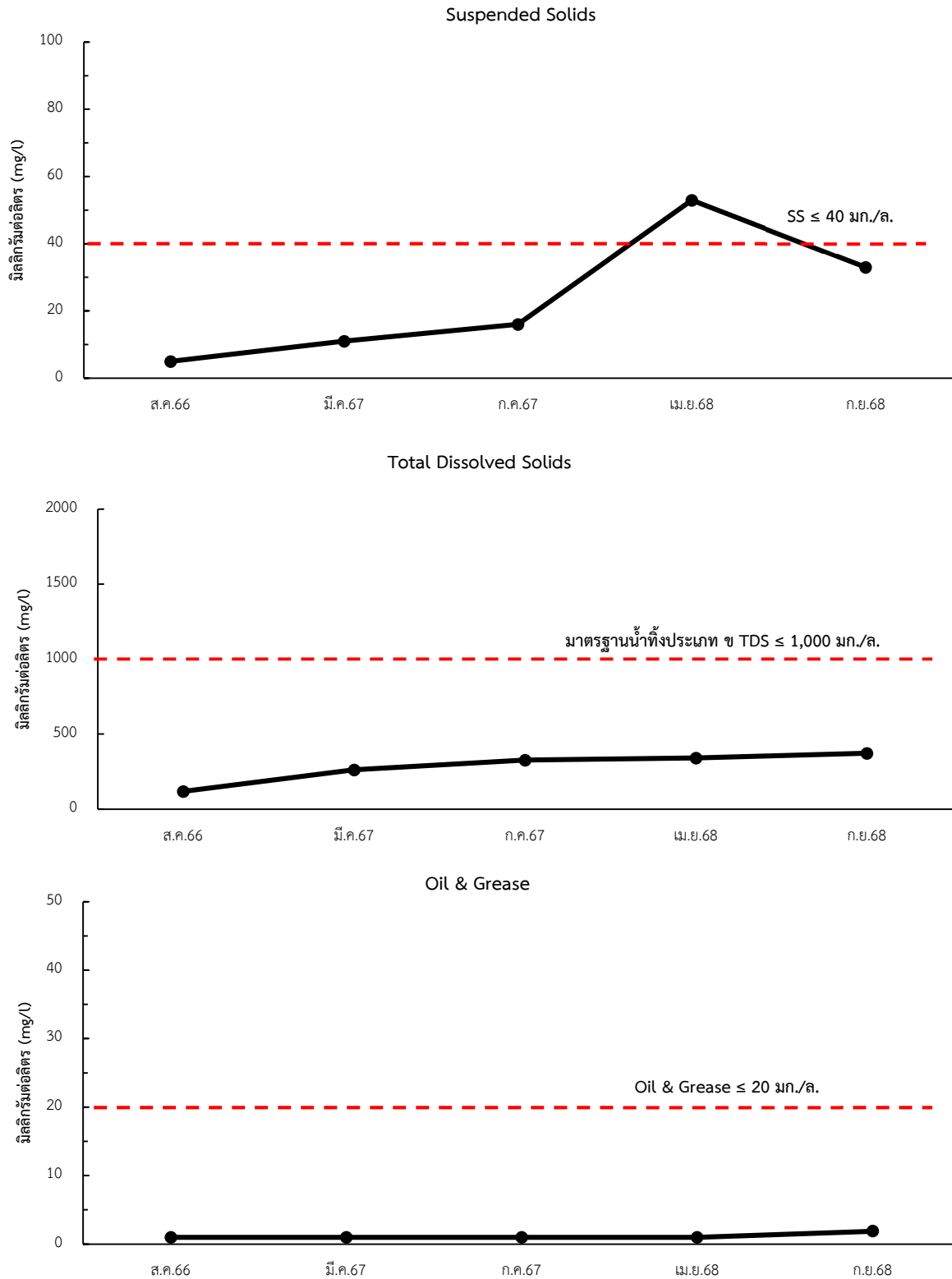
ตารางที่ 5.2.5-4 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด							
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ส.ค.66 ¹	มี.ค.67 ¹	ก.ค.67 ¹	เม.ย.68	ก.ย.68
ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	7.4	8.2	7.4	7.82	7.67
ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	-	0.5	28	2.2	1.6	-
ความขุ่น	เอ็นทียู	-	10.2	14.4	13.8	49.2	16.2
ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤30	0.52	3.91	4.37	3.84	1.60
ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	≤40	5	11	16	53	33
ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	มก./ล.	≤1,000	118	262	326	340	373
น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	1.90
TKN	มก./ล.	≤35	<4.0	7	<4.0	<4.0	<4.0
Sulfide	มก./ล.	≤1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0
โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	-	460	9,200	220	240	440
ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	-	460	1,100	180	78	330

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

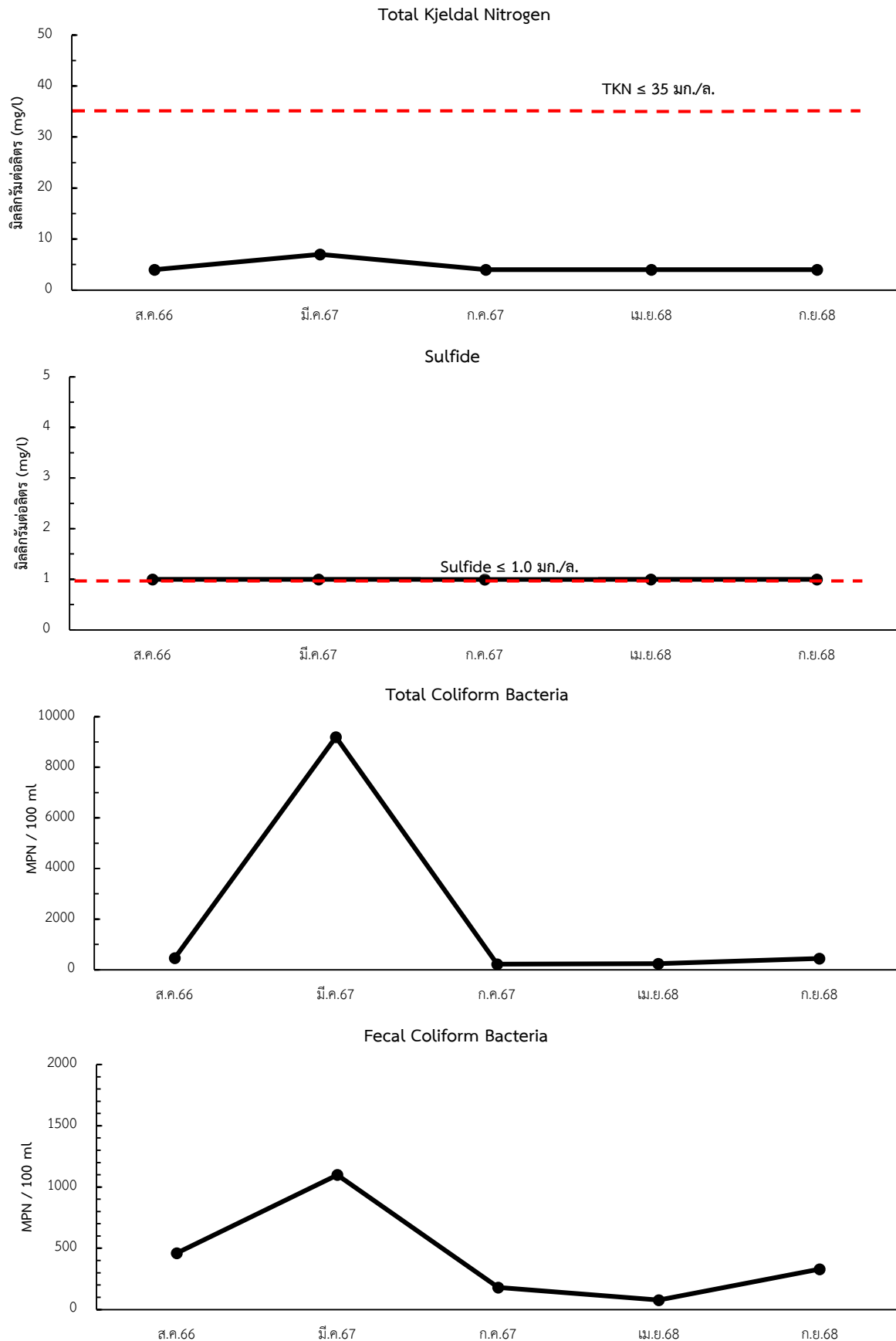
หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567
- ไม่ได้กำหนดค่า



รูปที่ 5.2.5-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



รูปที่ 5.2.5-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)



รูปที่ 5.2.5-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ก่อนระบายออกสู่สาธารณะ
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

5) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีเพียงคุณภาพน้ำทิ้งผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารภายในประเทศที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดของสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ และคุณภาพน้ำทิ้งหลังการบำบัดของสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 40 มก./ล.

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ในเดือนเมษายน และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ต้องสูบน้ำออกจากกระบบบำบัดน้ำเสีย สถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร และระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณผู้โดยสารระหว่างประเทศ รวมทั้งต้องเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสีย เป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูงเกินกว่า 1 ใน 3 ของบ่อต้องดำเนินการสูบน้ำออกทันที

5.2.6 การจัดการน้ำใช้

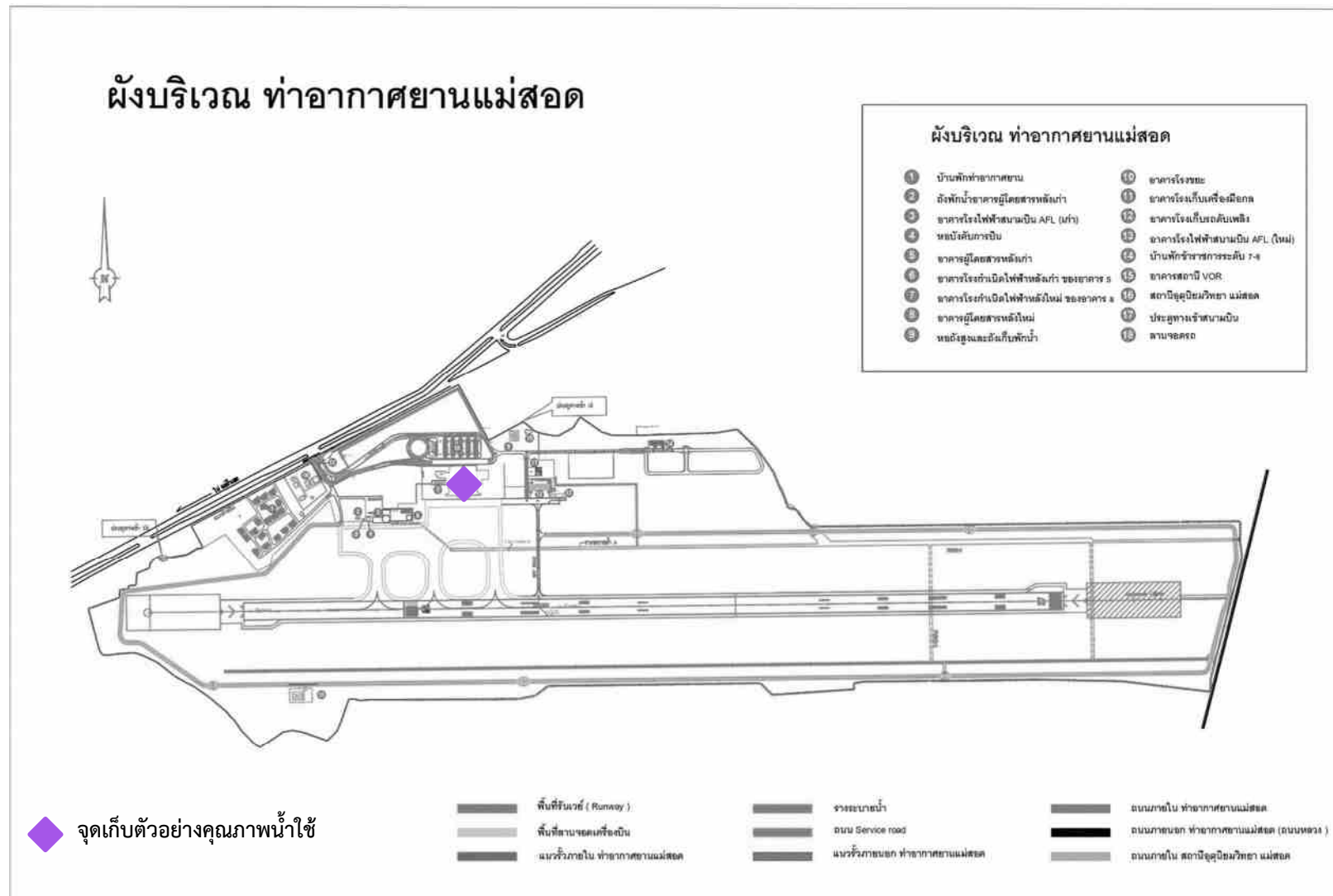
บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ตามที่กำหนดไว้ในในขอบเขตงาน (TOR) (รูปที่ 5.2.6-1)



รูปที่ 5.2.6-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลด

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

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

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.6-1)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

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

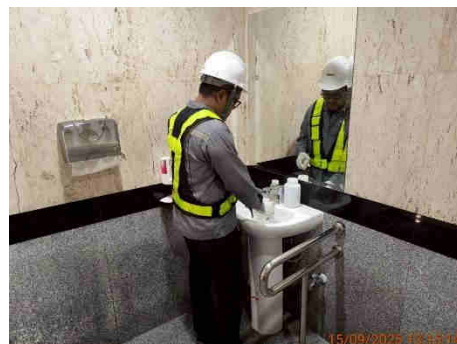
2.4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านการจัดการน้ำใช้จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-1 และรูปที่ 5.2.6-2 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก ข)

ครั้งที่ 1 : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 8.02 ความขุ่น (Turbidity) มีค่าเท่ากับ 1.38 เอ็นทียู ความกระด้าง (Total Hardness) มีค่าเท่ากับ 187 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS) มีค่าเท่ากับ 180 มก./ล. คลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 10.4 มก./ล. ซัลเฟต (Sulfate) มีค่าเท่ากับ 9.20 มก./ล. ไนเตรท (Nitrate) มีค่าเท่ากับ 3.03 มก./ล. เหล็ก (Iron) และแมงกานีส (Manganese) มีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. และตรวจไม่พบเชื้อปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณอีโคไล (*E. Coli*) โดยคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ค.ศ.2017

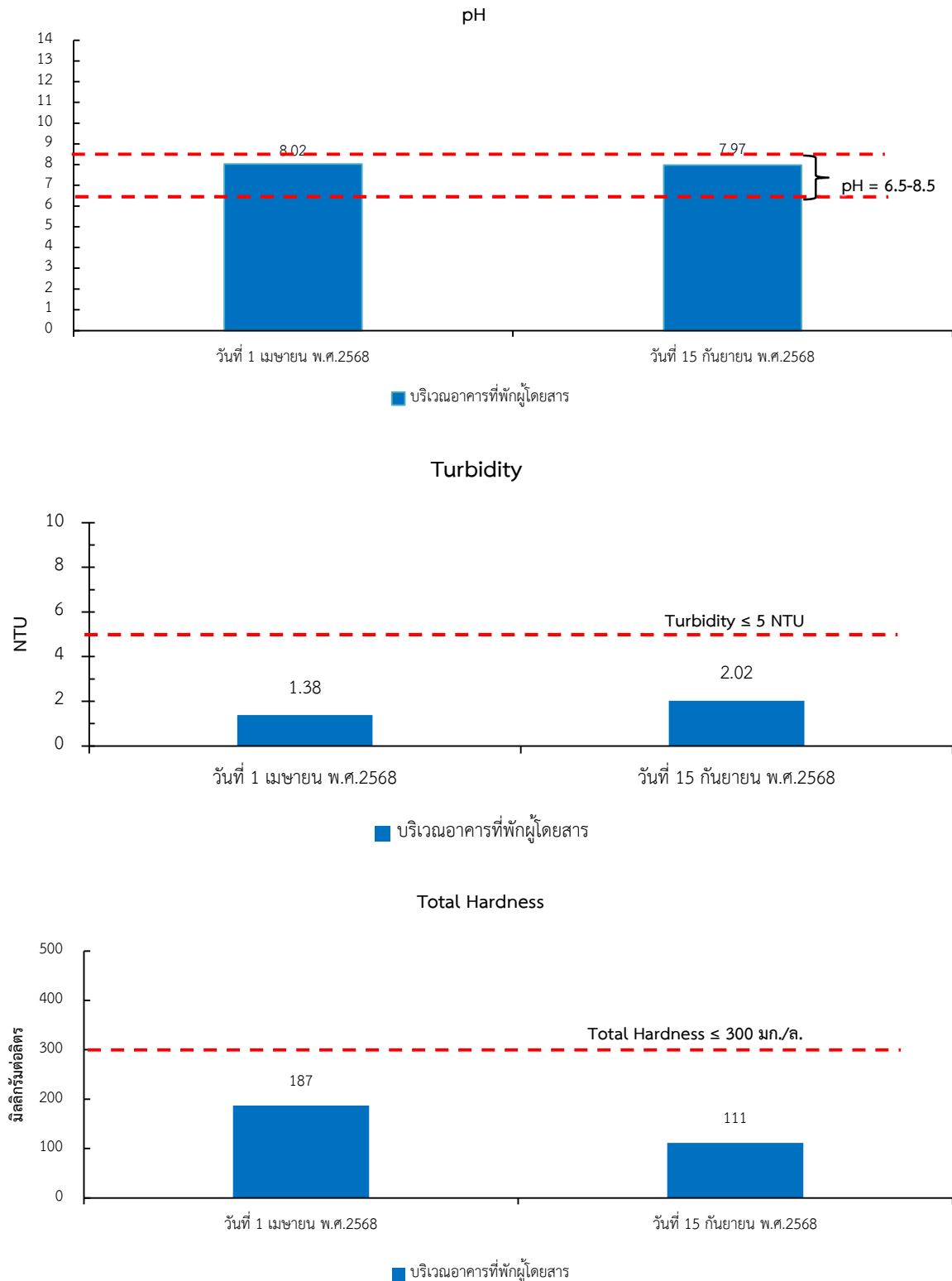
ครั้งที่ 2 : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด เมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง (pH) มีค่าเท่ากับ 7.97 ความขุ่น (Turbidity) มีค่าเท่ากับ 2.02 เอ็นทียู ความกระด้าง (Total Hardness) มีค่าเท่ากับ 111 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS) มีค่าเท่ากับ 118 มก./ล. คลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 10.3 มก./ล. ซัลเฟต (Sulfate) มีค่าเท่ากับ 6.23 มก./ล. ไนเตรท (Nitrate) มีค่าเท่ากับ 2.63 มก./ล. เหล็ก (Iron) และแมงกานีส (Manganese) มีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. เท่ากัน และตรวจไม่พบเชื้อปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และปริมาณอีโคไล (*E. Coli*) โดยคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ค.ศ. 2017

ตารางที่ 5.2.6-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด				
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	1 เม.ย.68	15 ก.ย.68
pH	-	6.5-8.5	8.02	7.97
Turbidity	NTU	≤ 5	1.38	2.02
Total Hardness	mg/l	≤ 300	187	111
Total Dissolved Solids (TDS)	mg/l	≤ 1,000	180	118
Chloride	mg/l	≤ 250	10.4	10.3
Sulfate	mg/l	≤ 250	9.20	6.23
Nitrate	mg/l	≤ 50	3.03	2.63
Iron	mg/l	≤ 0.3	<0.0050	<0.0050
Manganese	mg/l	≤ 0.1	<0.0050	<0.0050
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ
<i>E. Coli</i>	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

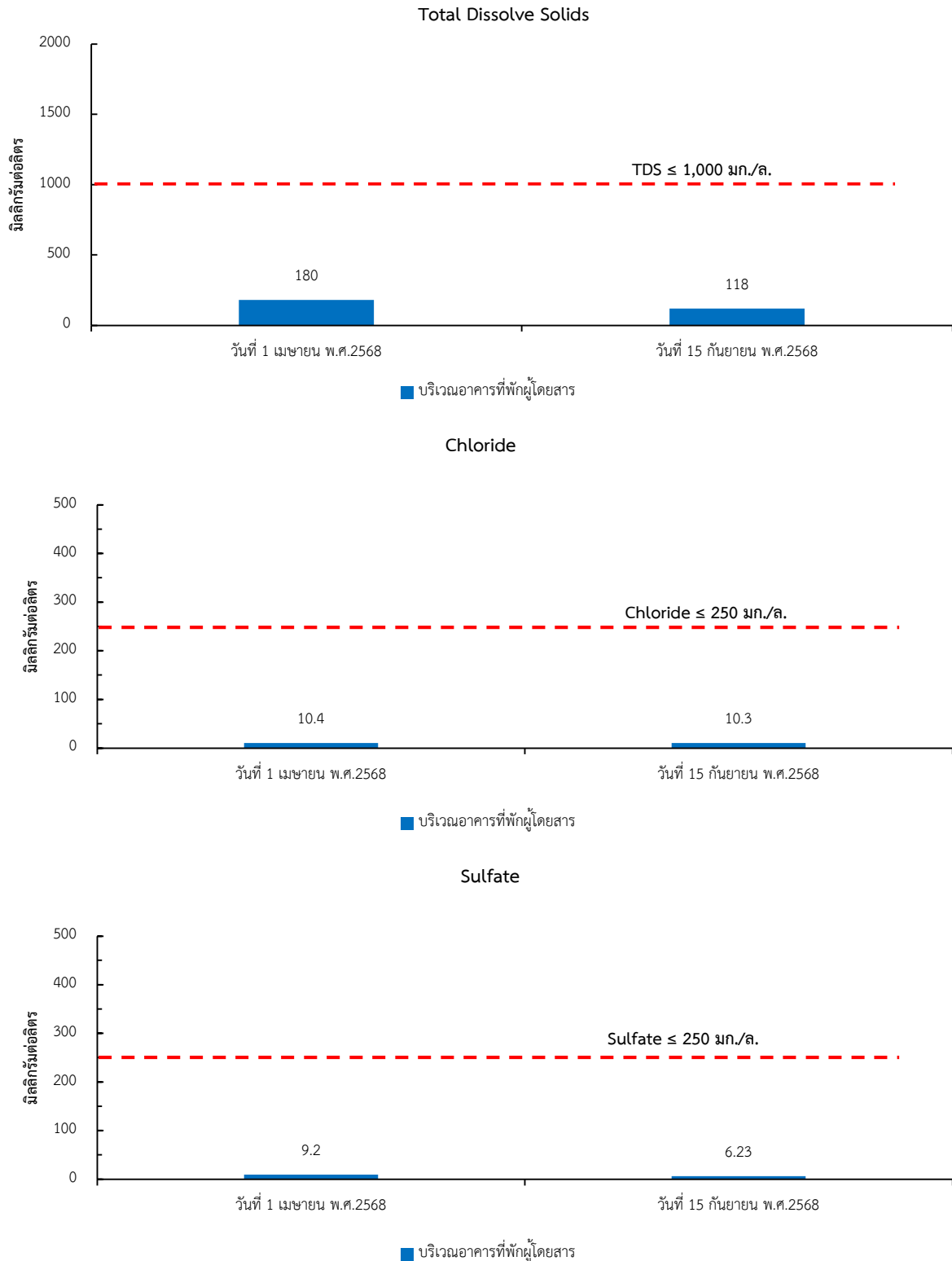
หมายเหตุ : *มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ.2017

4) สรุปผลการศึกษา

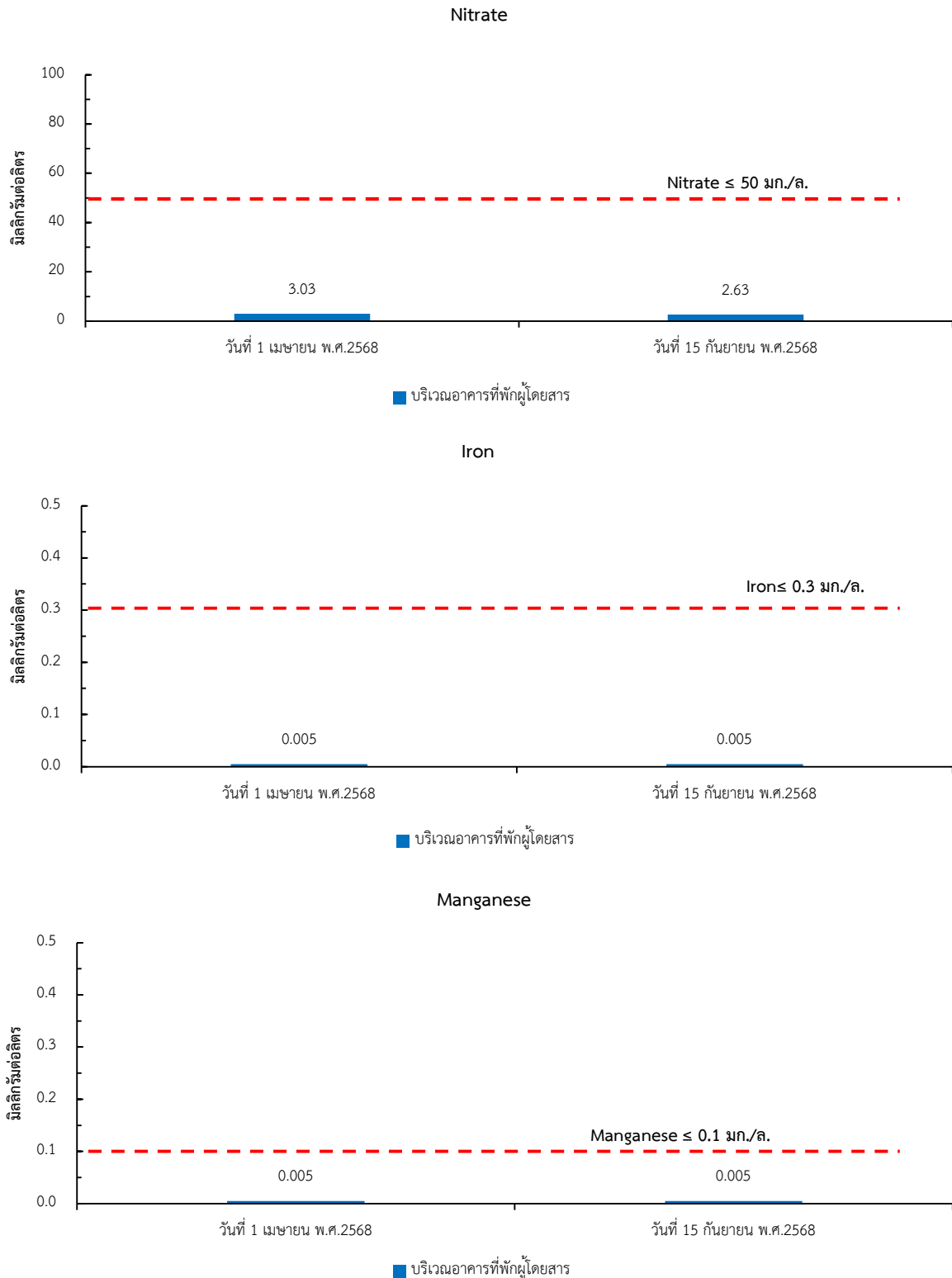
จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในเดือนเมษายน และ กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า ทุกดัชนีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) และมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ.2011 ภาคผนวกที่ 1 ค.ศ.2017



รูปที่ 5.2.6-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



รูปที่ 5.2.6-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)



รูปที่ 5.2.6-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

5.2.7 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 เป็นการสำรวจภาคสนามด้วยการเดินสำรวจเวลากลางวันและเวลากลางคืน ให้ครอบคลุมสภาพนิเวศทุกลักษณะในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน เพื่อค้นหาตัวสัตว์ป่าหรือร่องรอยและหลักฐานที่ใช้ระบุชนิดสัตว์ป่าได้ เช่น รอยตีน กองมูล ชาก ขน คราบ รู และโพรง ร่องรอยการทำรังหรือการทำเครื่องหมาย เป็นต้น และจากการฟังเสียงร้อง โดยกำหนดเส้นทางเดินสำรวจสัตว์ป่าให้ผ่านพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศทุกลักษณะที่มีอยู่ในพื้นที่ ซึ่งการค้นหาใช้วิธีการกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

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

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

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

2.3) สืบสวนโดยอ้อม (indirect inquiry) : เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าระหว่างการสำรวจภาคสนาม ด้วยการสอบถามราษฎรผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่าและเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิด ชุกชุมน้อย หรือชุกชอนตัว หรือออกหากินเวลากลางคืน หรือเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา เป็นบางช่วงเวลาของปี ซึ่งทำให้การสำรวจโดยตรงที่มีช่วงเวลาสั้นไม่พบเห็นสัตว์ป่าชนิดดังกล่าว ความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าจากวิธีการนี้ใช้เป็นข้อมูลเสริมชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการค้นหาโดยตรง และเพื่อประเมินสภาพปัญหาของสัตว์ป่า ในสภาพปัจจุบัน โดยเฉพาะข้อมูลการล่าสัตว์และชนิดสัตว์ป่าที่นำมาบริโภคหรือใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันของราษฎรท้องถิ่น ในด้านอนุรักษ์สัตว์ป่า และในด้านความขัดแย้งระหว่างราษฎรท้องถิ่นกับสัตว์ป่า

2.4) การศึกษาสภาพนิเวศของพื้นที่ : ดำเนินการขณะสำรวจสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาทุกแห่งของโครงการ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในด้านเป็นแหล่งอาศัยของสัตว์ป่า และเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่าและลักษณะการเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของสัตว์ป่า โดยจำแนกสัตว์ป่าเป็น

2.4.1) ประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง

2.4.2) ประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ

2.4.3) ประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

2.4.4) ประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก

โดยสำรวจแหล่งอาศัย แหล่งอาหารรวมทั้งพรรณพืชอาหารสัตว์และแร่ธาตุ (โป่ง) แหล่งน้ำทั้งอย่างชั่วคราวและถาวร ที่หลบภัย เส้นทางเดินเพื่อโยกย้ายพื้นที่หากินตามฤดูกาลของสัตว์ป่า และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของสัตว์ป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ 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 รวมทั้งข้อมูลระดับความชุกชุมสัมพันธ์และข้อมูลสถานภาพของสัตว์ป่าแต่ละชนิด

2.7) ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า : ระบุเป็น 3 ระดับ โดยเปรียบเทียบจากความถี่ของการพบสัตว์ป่ากับจำนวนเส้นทาง/จำนวนครั้งใช้สำรวจสัตว์ป่า และคำนวณเป็นค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ตามแนวทางของ Pettingill (1970)

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

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

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

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้ง แต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดี หรือปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้าง 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) สถานีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบทรัพยากรสัตว์ป่า บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด และบริเวณใกล้เคียง

2.10) ดัชนีการติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการศึกษาดัชนีและความชุกชุมของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

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

ครั้งที่ 1 : ระหว่างวันที่ 29-30 เมษายน พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง

ครั้งที่ 2 : ระหว่างวันที่ 27-28 ตุลาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูฝน

2.12) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.12.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบันและบริเวณใกล้เคียง ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณท่าอากาศยานและใกล้เคียง

2.12.2) ประเมินผลกระทบจากทรัพยากรสัตว์ป่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัตว์ประเภทนก ที่มีต่อกิจกรรมการบิน และกิจกรรมอื่นๆ ของท่าอากาศยาน

2.12.3) สรุปผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.12.4) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.12.5) ปรับเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบสภาพทรัพยากรสัตว์ป่าที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

2.12.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ. 2560) พบความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการจำนวน 49 ชนิด จำแนกเป็น สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 8 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด นก จำนวน 24 ชนิด และสัตว์เลื้อยคลานจำนวน 11 ชนิด โดยส่วนใหญ่อยู่ในระดับความชุกชุมน้อย จากการตรวจสอบประเภทและสถานภาพสัตว์ป่า พบว่า ไม่มีสัตว์ป่าสงวนในพื้นที่โดยรอบโครงการและไม่พบสัตว์ที่ใกล้สูญพันธุ์หรือมีแนวโน้มจะสูญพันธุ์

สำหรับการคาดการณ์ ระยะเปิดดำเนินการของโครงการเป็นการเปิดใช้ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด เครื่องบินใหม่ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวไม่เป็นการรบกวนแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งหากิน และแหล่งหลบภัย อย่างไรก็ตาม พื้นที่โดยรอบโครงการส่วนใหญ่เป็นชุมชน มีการทำการเกษตรกรรม คาดว่าอาจมีนกมาอาศัยหากินอยู่บ้าง ซึ่งอาจมีผลกระทบจากนกต่อการดำเนินการของท่าอากาศยานแม่สอดจึงเป็นผลกระทบระดับต่ำ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนมิถุนายน และกรกฎาคม พ.ศ. 2565 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าจำนวนทั้งสิ้น 72 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมจำนวน 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลานจำนวน 15 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 10 ชนิด และนก จำนวน 41 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง คือ นกปากห่าง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ และนกตะขาบทุ่ง

ส่วนผลการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าจำนวนทั้งสิ้น 49 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด และนก จำนวน 29 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด คือ นกปากห่าง

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนพฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ผลการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ช่วงเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่า มีจำนวนทั้งสิ้น 32 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 4 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และนก จำนวน 19 ชนิด และมีสัตว์ที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง คือ นกกระแตแต้แว๊ด

ส่วนการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 จากการสำรวจพบสัตว์ป่า มีจำนวนทั้งสิ้น 48 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 8 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 32 ชนิด และมีสัตว์ที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง คือ นกกระแตแต้แว๊ด และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนพฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ผลการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ช่วงเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 42 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 4 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 30 ชนิด และมีสัตว์ที่มีความสำคัญ

ด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกและสัตว์ที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง คือ หมายบ้าน และ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง คือ นกกระแตแต้แว๊ด และนกแอ่นทุ่งใหญ่

ส่วนการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 จากการสำรวจพบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 57 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 40 ชนิด และมีสัตว์ที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง 2 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และนกเขาใหญ่

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าครั้งที่ 1 ที่ได้ทำการสำรวจระหว่างวันที่ 29-30 เมษายน พ.ศ. 2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูแล้ง และครั้งที่ 2 ซึ่งดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 27-28 ตุลาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

3.3.1) สภาพพื้นที่ทั่วไป

ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด อำเภอแม่สอด อยู่ทางทิศตะวันตกของจังหวัดตาก เป็นพื้นที่ราบระหว่างหุบเขา มีแนวลาดเทของพื้นที่ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือสู่แม่น้ำเมยที่เป็นพรมแดนไทย-เมียนมาร์ ซึ่งห่างจากท่าอากาศยานฯ ประมาณ 2 กิโลเมตร ท่าอากาศยานฯ ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง พื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม คงเหลือสภาพพื้นที่รกร้างบริเวณริมทางวิ่งด้านทิศตะวันตกเท่านั้น บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

ด้านทิศเหนือ ติดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชน และมีสำนักงานของหน่วยงานราชการ กระจายอยู่โดยรอบ

ด้านทิศใต้ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประเภทนาข้าวเป็นหลัก และมีต้นไม้ตามหัวไร่ปลายนาขึ้นกระจายอยู่เล็กน้อย พรรณไม้ที่พบ เช่น กระโดน ยอป่า และยูคาลิปตัส และมีไม้ผลทั่วไป เช่น กระท้อน ขนุน และมะม่วง เป็นต้น

ด้านทิศตะวันออก พื้นที่บริเวณทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่เป็นนาข้าวที่มีต้นไม้ตามหัวไร่ปลายนาขึ้นกระจายอยู่เล็กน้อย

ด้านทิศตะวันตก พื้นที่บางส่วนที่ห่างออกไปมีห้วยอ้อมไม้ธรรมชาติของป่าเต็งรังหลงเหลืออยู่ โดยมีต้นพลวงขึ้นอยู่อย่างหนาแน่น เนื่องจากเป็นพื้นที่ติดกับสำนักสงฆ์หนองกิ้งฟ้า

3.3.2) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยาน

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ และเขตพื้นที่การบินและพื้นที่บริเวณโดยรอบสนามบินรัศมี 5 กิโลเมตร พบพืชพรรณไม้ยืนต้น เช่น ราชพฤกษ์ ประดู่กิ่งอ่อน ชีเหล็กอเมริกา และทองกวาว เป็นต้น ส่วนบริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชในวงศ์หญ้า *Poaceae* (Gramineae) เช่น หญ้าปากควาย และหญ้ารังนก เป็นต้น

นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ บริเวณโดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน เช่น คูณ สัก สนสามใบ และอินทนิลน้ำ เป็นต้น ในบริเวณเขตพื้นที่การบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งในระยะ 50 ม. เป็นพื้นที่ปลูกหญ้าและเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่งจึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ

3.3.3) ความหลากหลายของนกและสัตว์

ผลการสำรวจความหลากหลายของนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด พบว่า ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดมีจำนวนทั้งสิ้น 49 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) จำนวน 7 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptiles) จำนวน 5 ชนิด นก (Aves) จำนวน 34 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) จำนวน 3 ชนิด ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด มีจำนวนทั้งสิ้น 58 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptiles) จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) จำนวน 7 ชนิด และนก (Aves) จำนวน 40 ชนิด รายละเอียดดัง ตารางที่ 5.2.7-1 ถึง ตารางที่ 5.2.7-4 และภาพที่ 5.2.7-1

ตารางที่ 5.2.7-1								
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	29-30 เม.ย.68				27-28 ต.ค.68			
	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Anura								
Family Bufonidae								
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	++	-	-	-	+	-	-	-
Family Microhylidae								
อึ่งขำดำ (<i>Microhyla heymonsi</i>)	+	-	-	-	++	-	-	-
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	+	-	-	-	++	-	-	-
Family Dicroglossidae								
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	++	-	-	-	++	-	-	-
เขียดจะนา (<i>Occidozyga lima</i>)	+	-	-	-	+	-	-	-
เขียดน่านองที่ราบ (<i>Occidozyga martensii</i>)	++	-	-	-	++	-	-	-
Family Rhacophoridae								
ปาดเหนือ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	+	-	-	-	+	-	-	-
7	0, 3, 4	0	0	0	0, 4, 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

ตารางที่ 5.2.7-2 รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	29-30 เม.ย.68				27-28 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								
จิ้งจกบ้านหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	+	-	-	-	++	-	-	-
จิ้งจกบ้านหางแบน (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	++	-	-	-	++	-	-	-
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)					+	-	-	-
Family Scincidae								
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	+	-	-	-	++	-	-	-
Family Colubridae								
งูสิง (<i>Ptyas korros</i>)	+	ค	-	NT	+	ค	-	-
5 / 6	0, 1, 4	1	0	1	0, 3, 3	1	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 แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ
3 = IUCN (2025-1)
NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง
- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.2.7-3								
รายชื่อนกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	29-30 เม.ย. 68				27-28 ต.ค. 68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Anseriformes								
Family Anatidae								
นกตบยุงป่าโคก (<i>Caprimulgus affinis</i>)	+	ค	-	-				
Order Caprimulgiformes								
Family Hemiprocnidae								
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Order Cuculiformes								
Family Cuculidae								
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	+	ค	-	-	+	-	-	-
นกอีวาบตั๊กแตน (<i>Cacomantis merulinus</i>)	+	ค	-	-	-	-	-	-
Order Columbiformes								
Family Columbidae								
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	+	-	-	-	+	-	-	-
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	++	-	-	-	+++	-	-	-
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	++	-	-	-	++	-	-	-
Order Gruiformes								
Family Rallidae								
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Order Charadriiformes								
Family Turnicidae								
นกคุ่มมอกลาย (<i>Turnix suscitator</i>)	+	ค	-	-				
Family Charadriidae								
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	++	ค	-	-	++	ค	-	-
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)					+	ค	-	-
Family Glareolidae								
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	+++	ค	-	-				
Order Ciconiiformes								
Family Ciconiidae								
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Order Pelecaniformes								
Family Ardeidae								
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	-	-	-	-	++	ค	-	-
นกยางโทนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	+	ค	-	-				
นกยางเปี้ย (<i>Egretta garzetta</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-

ตารางที่ 5.2.7-3								
รายชื่อนกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	29-30 เม.ย. 68				27-28 ต.ค. 68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Accipitriformes								
Family Accipitridae								
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)	-	-	-	-	+	ค	NT	-
เหยี่ยวต่างด้าขาว (<i>Circus melanoleucos</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
เหยี่ยวดำใหญ่ (<i>Milvus lineatus</i>)	-	-	-	-	+	-	-	-
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)	+	ค	NT	-	+	ค	NT	-
Order Coraciiformes								
Family Coraciidae								
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Family Alcedinidae								
นกกระเต็นออกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Family Meropidae								
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	+	ค	-	-	++	ค	-	-
Order Falconiformes								
Family Falconidae								
เหยี่ยวkestrel (<i>Falco tinnunculus</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Order Passeriformes								
Family Artamidae								
นกแอ่นพวง (<i>Artamus fuscus</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Laniidae								
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Alaudidae								
นกจาบฝนเสียงสวรรค์ (<i>Alauda gulgula</i>)	+	ค	-	-				
Family Laniidae								
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Family Dicruridae								
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Family Pycnonotidae								
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus conradi</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
-นกปรอดหัวโขน (<i>Pycnonotus jocosus</i>)	+	ค	NT	-				
นกปรอดหัวสีเข้ม (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	++	ค	-	-	++	ค	-	-
Family Hirundinidae								
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	+	ค	-	-	++	ค	-	-
Family Cisticolidae								
นกกระจุบหญ้าสีเขียว (<i>Prinia inomata</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกกระจุบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	+	ค	-	-	-	-	-	-
Family Paradoxornithidae								
นกกินแมลงตาเหลือง (<i>Chrysomma sinense</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-

ตารางที่ 5.2.7-3								
รายชื่อนกที่สำรวจพบที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	29-30 เม.ย. 68				27-28 ต.ค. 68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Family Sturnidae								
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	+	ค	-	-				
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	++	ค	-	-	+++	ค	-	-
นกเอี้ยงต่าง (<i>Gracupica contra</i>)	+	ค	-	-				
Family Muscicapidae								
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)					+	ค	-	-
นกยอดหญ้าสีด้า (<i>Saxicola caprata</i>)	+	ค	-	-	++	ค	-	-
Family Passeridae								
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	++	ค	-	-	++	ค	-	-
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	+	-	-	-	+++	-	-	-
Family Ploceidae								
นกกระจาบทอง (<i>Ploceus hypoxanthus</i>)	+	ค	NT	NT	+	ค	NT	NT
นกกระจาบทองดำ (<i>Ploceus philippinus</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Motacillidae								
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	++	ค	-	-	++	ค	-	-
34 / 40	1, 8, 25	30	3	1	3, 10, 27	35	3	1

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 แต่เป็นประเภทไม่ต้องการกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ
3 = IUCN (2025-1)
NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง
- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องการกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.2.7-4								
รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	29-30 เม.ย. 68				27-28 ต.ค. 68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Scandentia								
Family Tupaiidae								
กระแตเหินือ (<i>Tupaia belangeri</i>)	+	-	-	-	+	-	-	-
Order Rodentia								
Family Muridae								
หนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumii</i>)	+	-	-	-	++	-	-	-
หนูหริ่งบ้าน (<i>Mus musculus</i>)	-	-	-	-	+	-	-	-
Family Sciuridae								
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysonii</i>)	+	-	-	-	+	-	-	-
Order Carnivora								
Family Herpestidae								
พังพอนเล็ก (<i>Herpestes javanicus</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
3	0, 0, 1	0	0	0	0, 1, 4	1	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 แต่เป็นประเภทไม่ต้องการกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

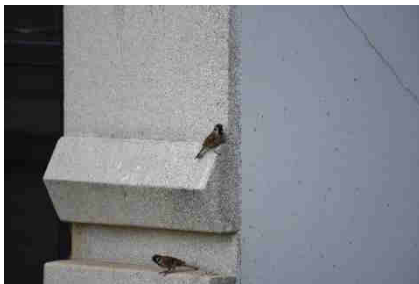
- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องการกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ



งูสิงธรรมดา



จิ้งจกบ้านหางแบน



นกกระจอกบ้าน



นกกระจอกใหญ่



นกกระจาบทอง



นกกระจาบธรรมดา



นกกระแตแต้แว๊ด



นกกระปูดใหญ่



นกกวัก



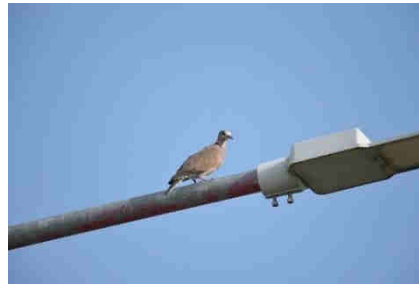
นกกินแมลงตาเหลือง

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 29-30 เมษายน พ.ศ. 2568

ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



นกเขาชวา



นกเขาไฟ



นกเขาใหญ่



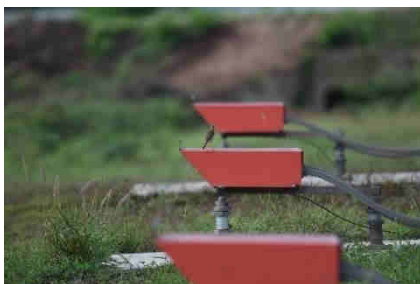
นกคุ้มมอกลาย



นกจาบคาเล็ก



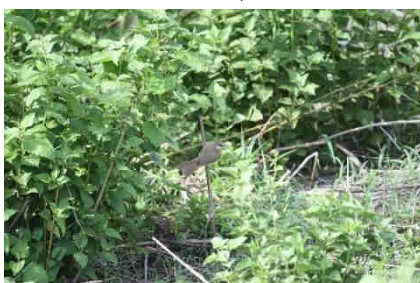
นกจาบผ่นเสียงสวรรค์



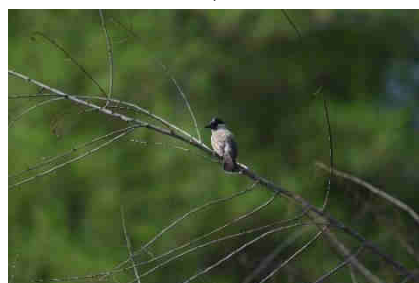
นกเค้าดินทุ่งเล็ก



นกตบยุงป่าโคก



นกปรอดสวน



นกปรอดหัวสีเขม่า

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 29-30 เมษายน พ.ศ. 2568

ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)



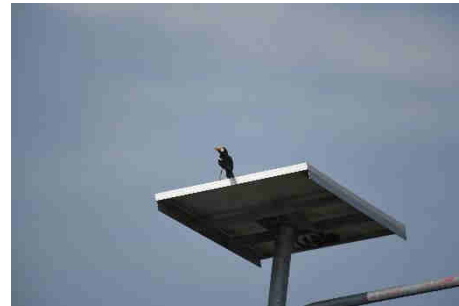
นกพิราบป่า



นกยอดหญ้าสีดำ



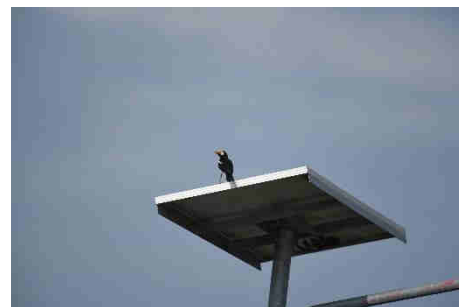
นกยางเป็ย



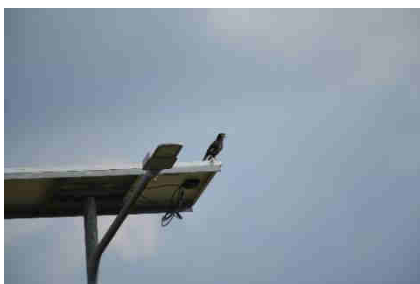
นกเอี้ยงดำ



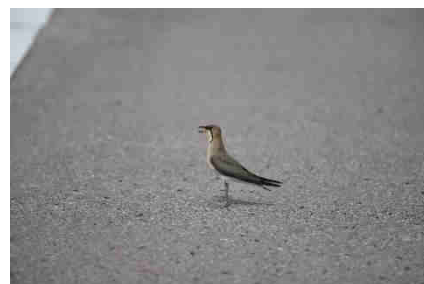
นกยางเป็ย



นกเอี้ยงดำ



นกเอี้ยงสาธิตา



นกแอ่นทุ่งใหญ่



นกแอ่นพง

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 29-30 เมษายน พ.ศ. 2568

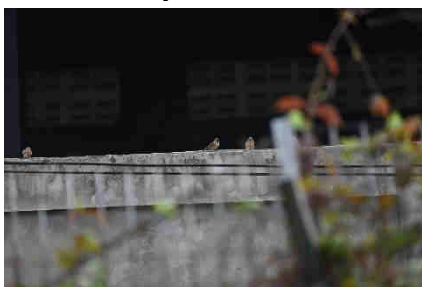
ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)



งูสิงทางลาย



นกกระจอกตาล



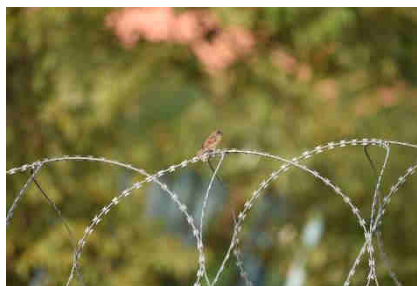
นกกระจอกบ้าน



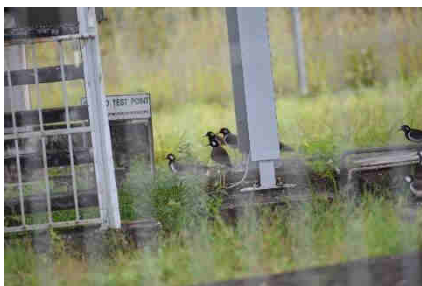
นกกระจอกใหญ่



นกกระจาบบรรณดา



นกกระตีดขี่หมู



นกกระแตแต้แว๊ด



นกกระแต้นอกขาว



นกเขาขาว



นกเขาไฟ

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 27-28 ตุลาคม พ.ศ. 2568

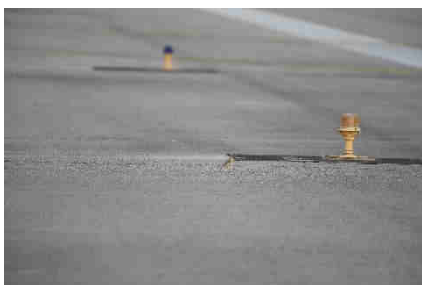
ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด



นกเขาใหญ่



นกจาบคาเล็ก



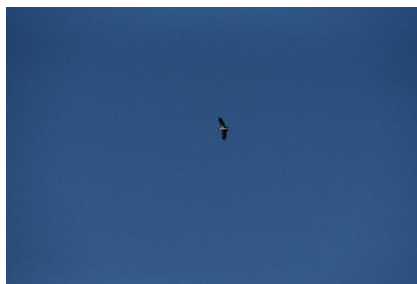
นกเค้าดินทุ่งเล็ก



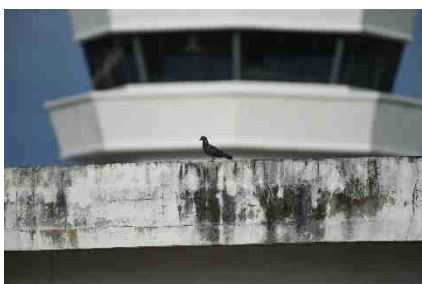
นกนางแอ่นบ้าน



นกปรอดหัวสีเข้ม



นกปากห่าง



นกพิราบป่า



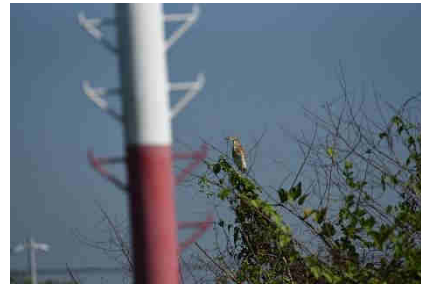
นกยอดหญ้าสีดำ

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 27-28 ตุลาคม พ.ศ. 2568

ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)



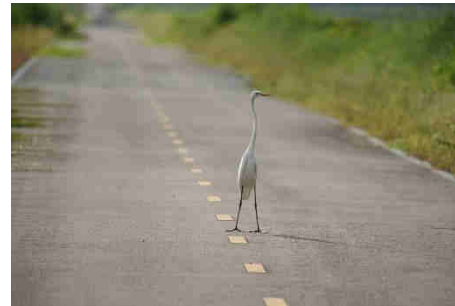
นกยอดหญ้าหัวดำ



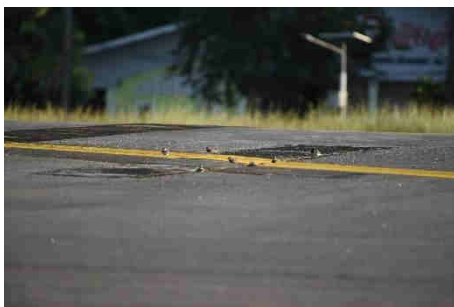
นกยางกรอกพันธุ์จีน



นกยางโทนน้อย



นกยางโทนใหญ่



นกหัวโตเล็กขาเหลือง



นกเอี้ยงสาริกา



เหยี่ยวขาว



เหยี่ยวด่างดำขาว



เหยี่ยวดำ



เหยี่ยวปีกแดง

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 27-28 ตุลาคม พ.ศ. 2568

ภาพที่ 5.2.7-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)

3.3.4) ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

ครั้งที่ 1 : ประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดในพื้นที่โครงการ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวน 49 ชนิด มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์โดยสังเขปดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-5)

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก : พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง : พบจำนวน 12 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด คือ คางคกบ้าน กบหนอง และเขียดน้ำนองที่ราบ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 1 ชนิด คือ จิ้งจกบ้านทางแบน

นก จำนวน 8 ชนิด คือ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นพง นกปรอดหัวสีเขม่า นกเอี้ยงสาริกา นกกระจอกใหญ่ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์น้อย : พบจำนวน 36 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 4 ชนิด คือ อึ่งข้างดำ อึ่งน้ำเต้า เขียดจะนา และปาดเหนือ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 4 ชนิด คือ กิ้งก่าหัวแดง จิ้งจกบ้านทางนาม จิ้งเหลนบ้าน และงูสิง

นก จำนวน 25 ชนิด คือ นกตบยุงป่าโคก นกกระปูดใหญ่ นกอีวาบตักแตน นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกกวัก นกคุ้มอกลาย นกยางควาย นกยางเปีย เหยี่ยวปีกแดง นกจาบคาเล็ก นกอีเสือสีน้ำตาล นกจาบผ่นเสียงสวรรค์ นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกนางแอ่นบ้าน นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกระจับธรรมดา นกกินแมลงตาเหลือก นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงดำ นกยอดหญ้าสีดำ นกกระจอกบ้าน นกกระจกาทอง และนกกระจกาทธรรมดา

สัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 3 ชนิด คือ กระแตเหนือ หนูท้องขาว และกระรอกหลากสี

ครั้งที่ 2 : ประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดในพื้นที่โครงการ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 มีจำนวน 58 ชนิด มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์โดยสังเขปดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-5)

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก : พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกเขาใหญ่ นกเอี้ยงสาริกา และนกกระจอกบ้าน

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง : พบจำนวน 18 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 4 ชนิด คือ อึ่งข้างดำ อึ่งน้ำเต้า กบหนอง และเขียดน้ำนองที่ราบ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 3 ชนิด คือ จิ้งจกบ้านทางนาม จิ้งจกบ้านทางแบน และจิ้งเหลนบ้าน

นก จำนวน 10 ชนิด คือ นกเขาขาว นกกระแตแต้แว๊ด นกยางกรอกพันธุ์จีน นกจาบคาเล็ก นกปรอดหัวสีเขม่า นกนางแอ่นบ้าน นกยอดหญ้าสีดำ นกกระจอกใหญ่ นกกระต๊อสีชมพู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลื้อยคลานด้วยนม จำนวน 1 ชนิด คือ หนูท้องขาว

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์น้อย : พบจำนวน 37 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด คือ คางคกบ้าน เขียดจะนา และปาดเหนือ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 3 ชนิด คือ กิ้งก่าหัวแดง ตุ๊กแกบ้าน และงูสิงหางลาย

นก จำนวน 27 ชนิด คือ นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกกิ้ง นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกปากห่าง นกยางโทนใหญ่ นกยางโทนน้อย นกยางเปีย เหยี่ยวขาว เหยี่ยวดำดำขาว เหยี่ยวดำใหญ่ เหยี่ยวปีกแดง นกตะขาบทู่ง นกกระแต่นอกขาว เหยี่ยวkestrel นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกแขวกหางปลา นกปรอดสวน นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกินแมลงตาเหลือง นกยอดหญ้าหัวดำ นกกระจอกตาล นกกระจาบทอง และนกกระจาบธรรมดา

สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด คือ กระแตเหนือ หูหึ่งบ้าน กระรอกหลากสี และพังพอนเล็ก

ตารางที่ 5.2.7-5								
จำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จำแนกตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า								
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2568				ตุลาคม พ.ศ.2568			
	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม			จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม		
		ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย		ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	7	-	3	4	7	-	4	3
สัตว์เลื้อยคลาน	5	-	1	4	6	-	3	3
นก	34	1	8	25	40	3	10	27
สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม	3	-	-	3	5	-	1	4
รวม	49	1	12	36	58	3	18	37

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 49 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 31 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังตารางที่ 5.2.7-6

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ งูสิง

นก จำนวน 30 ชนิด ได้แก่ นกตบยุงป่าโคก นกกระปูดใหญ่ นกอีวาบตักแต่นกเขาไฟ นกกิ้ง นกคุ่มอกลาย นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกยางควาย นกยางเปีย เหยี่ยวปีกแดง นกจาบคาเล็ก นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกจาบผ่นเสียงสวรรค์ นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวเขม่า นกนางแอ่นบ้าน นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกระจับธรรมดา นกกินแมลงตาเหลือง นกเอี้ยงทอง นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงต่าง นกยอดหญ้าสีดำ นกกระจอกใหญ่ นกกระจาบทอง นกกระจาบธรรมดา นกเด้าดินทุ่งเล็ก

สำหรับผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าจำนวน 58 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ชนิด แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 35 รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังตารางที่ 5.2.7-6

นก จำนวน 35 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกเขาไฟ นกกวัก นกกระแตแต้แว๊ด นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางโทนใหญ่ นกยางโทนน้อย นกยางเปีย เหยี่ยวขาว เหยี่ยวดำขาว เหยี่ยวปีกแดง นกตะขาบทู่ง นกกระเต็นอกขาว นกจาบคาเล็ก เหยี่ยวkestrel นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกแขว่งหางปลา นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเขม่า นกนางแอ่นบ้าน นกกระจับหญ้าสีเขียว นกกินแมลงตาเหลือง นกเอี้ยงสาธิตา นกยอหดหญ้าหัวดำ นกยอหดหญ้าสีดำ นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจาบทอง นกกระจาบธรรมดา นกกระตีดขี่หนู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

ตารางที่ 5.2.7-6 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด 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	7	-	-	7	7	-	-	7
สัตว์เลื้อยคลาน	5	-	1	4	6	-	-	6
นก	34	-	30	4	40	-	35	5
สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม	3	-	-	3	5	-	-	5
รวม	49	0	31	18	58	0	35	23

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการตรวจสอบสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และ IUCN (2025-1) พบว่า สัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าจำนวน 49 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) จำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวปีกแดง นกปรอดหัวโขน และนกกระจาบทอง กำหนดรายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพการอนุรักษ์ และพบชนิดสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามที่ IUCN (2023-1) กำหนด จำนวน 2 ชนิด คือ งูสิง นกกระจาบทอง รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพการอนุรักษ์

สำหรับสัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 55 ชนิด ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-1) แต่พบสัตว์ป่าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (NT) จำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวปีกแดง และนกกระจาบทอง ดังตารางที่ 5.2.7-7

ตารางที่ 5.2.7-7																		
จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์																		
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2568									ตุลาคม พ.ศ.2568								
	จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์ สผ. ¹				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN ²				จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์ สผ. ¹				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN ²			
		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT
สัตว์สะเทินน้ำ สะเทินบก	7	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	
สัตว์เลื้อยคลาน	5	-	-	-	1	-	-	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-	
นก	34	-	-	-	2	-	-	-	1	40	-	-	-	3	-	-	1	
สัตว์เลี้ยงลูก ด้วยนม	3	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	
รวม	49	-	-	-	3	-	-	-	2	58	-	-	-	3	-	-	1	

หมายเหตุ : ¹ = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้สูญคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

² = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้สูญคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

3.3.6) ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆ ในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กินอาหารหลัก จำแนกออกเป็น 3 ประเภท (ตารางที่ 5.2.7-8) ดังนี้

นกที่กินพืช นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกฟิราบบ่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ และนกเขาขาว

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกฟิราบบ่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ และนกเขาขาว

นกที่กินสัตว์ มีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำ และอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืช ที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบจำนวน 18 ชนิด คือ นกตบยุงป่าโคก นกกระปูดใหญ่ นกอีวาบ ตักแตน นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกยางควาย นกยางเปีย เหยี่ยวปีกแดง นกจาบคาเล็ก นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกจาบผ่นเสียงสวรรค์ นกนางแอ่นบ้าน นกกระจับหญ้าสีเรียบ นกกระจับธรรมดา นกกินแมลงตาเหลือง นกยอดหญ้าสีดำ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 26 ชนิด คือ นกแอ่นตาล นกกระปูดใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกหัวโตเล็กขาเหลือง (นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางโทนใหญ่ นกยางโทนน้อย นกยางเปีย เหยี่ยวขาว เหยี่ยวต่างดำขาว เหยี่ยวดำใหญ่ เหยี่ยวปีกแดง นกตะขาบทุง นกกะเต็นอกขาว นกจาบคาเล็ก เหยี่ยวkestrel นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกแขวงเขวหางปลา นกนางแอ่นบ้าน นกกระจับหญ้าสีเรียบ นกกินแมลงตาเหลือง นกยอดหญ้าหัวดำ นกยอดหญ้าสีดำ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

นกที่กินพืช และสัตว์ พบจำนวน 12 ชนิด คือ นกกวก นกคุ้มอกลาย นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเขม่า นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงต่าง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกบ้าน นกกระจาบทอง และนกกระจาบทองธรรมดา

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 10 ชนิด คือ นกกวก นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเขม่า นกเอี้ยงสาริกา นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน นกกระจาบทอง นกกระจาบทองธรรมดา และนกกระจาตตี๋

ตารางที่ 5.2.7-8 ความสัมพันธ์ของนกที่พบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดกับแหล่งอาหาร			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)		✓	
นกตบยุงป่าโคก (<i>Caprimulgus affinis</i>)		✓	
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)		✓	
นกอีวาบตั๊กแตน (<i>Cacomantis merulinus</i>)		✓	
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓		
นกกวก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)			✓
นกคุ้มอกลาย (<i>Tumix suscitator</i>)			✓
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)		✓	
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)		✓	
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)		✓	
นกยางโทนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)		✓	
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)		✓	
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)		✓	
นกยางเปี่ย (<i>Egretta garzetta</i>)		✓	
เหยี่ยวดำดำขาว (<i>Circus melanoleucos</i>)		✓	
เหยี่ยวดำใหญ่ (<i>Milvus lineatus</i>)		✓	
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)		✓	
นกกะเต็นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)		✓	
นกจับคาลึก (<i>Merops orientalis</i>)		✓	
เหยี่ยวเคสเตรล (<i>Falco tinnunculus</i>)		✓	
นกแอ่นพวง (<i>Artamus fuscus</i>)		✓	
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)		✓	
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)		✓	
นกจาบผ่นเสียงสวรรค์ (<i>Alauda gulgula</i>)		✓	
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus conradi</i>)			✓
นกปรอดหัวโขน (<i>Pycnonotus jocosus</i>)			✓
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)			✓
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)		✓	

ตารางที่ 5.2.7-8			
ความสัมพันธ์ของนกที่พบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดกับแหล่งอาหาร (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกกระจับหญ้าสีเขียว (<i>Prinia inomata</i>)		✓	
นกกระจับธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)		✓	
นกกินแมลงตาเหลือง (<i>Chrysomma sinense</i>)		✓	
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)			✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)			✓
นกเอี้ยงต่าง (<i>Gracupica contra</i>)			✓
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)		✓	
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)		✓	
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)			✓
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)			✓
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)			✓
นกกระจาบทอง (<i>Ploceus hypoxanthus</i>)			✓
นกกระจาบทธรรมดา (<i>Ploceus philippinus</i>)			✓
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)			✓
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)		✓	

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

3.3.7) สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จำนวนนกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 35 ชนิด จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน (ตารางที่ 5.2.7-9) ประกอบด้วย

นกประจำถิ่น (Resident) เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวน 30 ชนิด เช่น นกตบยุงป่าโคก นกอีวาบตักแตน นกคุ่มอกลาย นกยางเปี้ย และนกจาบผนเสียงสวรรค์ เป็นต้น ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 29 ชนิด เช่น นกแอ่นตาล นกเขาใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด เหยี่ยวขาว นกปรอดหัวสีเขม่า และนกกินแมลงตาเหลือง เป็นต้น

นกอพยพในช่วงฤดูหนาว เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวน 3 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ นกยางเปี้ย นกอีเสือสีน้ำตาล และนกนางแอ่นบ้าน ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 11 ชนิด คือ นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางโทนใหญ่ นกยางโทนน้อย นกยางเปี้ย เหยี่ยวต่างดำขาว เหยี่ยวดำใหญ่ เหยี่ยวkestrel นกอีเสือสีน้ำตาล นกนางแอ่นบ้าน และนกยอดหญ้าหัวดำ

นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้ในการสำรวจทั้ง 2 ครั้ง

นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่ นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ ในประเทศไทย บางช่วงบางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้ง หรือหนาว ซึ่งจากการศึกษาในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ ส่วนผลการศึกษาในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 ไม่พบนกกลุ่มนี้

ตารางที่ 5.2.7-9	
สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกตบยุงป่าโคก (<i>Caprimulgus affinis</i>)	R
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	R
นกอีวาบตั๊กแตน (<i>Cacomantis merulinus</i>)	R
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	R
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	R
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	R
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	R
นกกวัก (<i>Amuromis phoenicurus</i>)	R
นกคุ่มอกลาย (<i>Tumix suscitator</i>)	R
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	R
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)	M
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	R
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	M
นกยางโทนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)	M
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	M
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	MB
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	R
นกยางเปี่ย (<i>Egretta garzetta</i>)	M
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)	R
เหยี่ยวดำดำขาว (<i>Circus melanoleucos</i>)	M
เหยี่ยวดำใหญ่ (<i>Milvus lineatus</i>)	M
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)	R
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	R
นกกะเต็นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	R
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	R
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	R
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	M
นกจาบฝนเสียงสวรรค์ (<i>Alauda gulgula</i>)	R
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</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
นกกระजิบหญ้าสีเขียว (<i>Prinia inornata</i>)	R
นกกระจิบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	R
นกกินแมลงตาเหลือง (<i>Chrysomma sinense</i>)	R
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	R
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	R
นกเอี้ยงต่าง (<i>Gracupica contra</i>)	R
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	M
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	R
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	R

ตารางที่ 5.2.7-9	
สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกกระจอกจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	R
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	R
นกกระจาบทอง (<i>Ploceus hypoxanthus</i>)	R
นกกระจาบทองดำ (<i>Ploceus philippinus</i>)	R
นกกระติ๊ดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	R
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	R
34	30,3,1

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 กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกล่อนช่วงน้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำดังตารางที่ 5.2.7-10

ผลการสำรวจในช่วงเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับต่ำจำนวน 1 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และพบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับต่ำ จำนวน 5 ชนิด คือ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางโทนน้อย เหยี่ยวต่างดำขาว เหยี่ยวปีกแดง และเหยี่ยวkestrel

ตารางที่ 5.2.7-10			
โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด ที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เมษายน พ.ศ.2568			
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	✓	×	×
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glaucopis maldivarum</i>)	×	✓	×
3	1	1	0
ตุลาคม พ.ศ.2568			
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	✓	×	×
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	✓	×	×
เหยี่ยวต่างดำขาว (<i>Circus melanoleucos</i>)	✓	×	×
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)	✓	×	×
เหยี่ยวkestrel (<i>Falco tinnunculus</i>)	✓	×	×
5	5	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 5.2.7-11

ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และพบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกยางกรอกพันธุ์จีน และพบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับปานกลาง จำนวน 4 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย เหยี่ยวต่างดำขาว เหยี่ยวปีกแดง และเหยี่ยวkestrel

ตารางที่ 5.2.7-11			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน ที่สำรวจพบในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เมษายน พ.ศ.2568			
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	✓	✗	✗
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	✗	✓	✗
3	1	1	0
ตุลาคม พ.ศ.2568			
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	✓	✗	✗
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	✗	✓	✗
เหยี่ยวต่างดำขาว (<i>Circus melanoleucos</i>)	✗	✓	✗
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)	✗	✓	✗
เหยี่ยวkestrel (<i>Falco tinnunculus</i>)	✗	✓	✗
5	1	4	0

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

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนกดังตารางที่ 5.2.7-10 และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชนนก ดังตารางที่ 5.2.7-11 สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ดังตารางที่ 5.2.7-12 และรูปที่ 5.2.7-1 มีรายละเอียดดังนี้

ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินสูง จากการประเมินทั้ง 2 ครั้ง ไม่พบนกในกลุ่มนี้

ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จากการศึกษาประเมินในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ ส่วนผลการประเมินในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 4 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย เหยี่ยวต่างดำขาว เหยี่ยวปีกแดง และเหยี่ยวkestrel

นกแอ่นทุ่งใหญ่ เป็นนกที่มีขนาดเล็ก มีพื้นที่หากินตามพื้นที่เปิดโล่งที่มีหญ้าขึ้นกระจัดกระจายเป็นหย่อมๆ และมักใช้พื้นที่ประเภทเดียวกันเป็นพื้นที่ทำรังวางไข่ รวมทั้งมีการรวมฝูง โดยมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก และพบการทำรังวางไข่ในเขตพื้นที่การบิน

นกยางโทนน้อย เป็นนกขนาดใหญ่ มีพื้นที่หากินตามแหล่งน้ำ และพื้นที่ขึ้นและริมแหล่งน้ำ มักหากินโดดเดี่ยว โดยมีอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายตามแหล่งน้ำในเขตพื้นที่ทำอากาศยาน แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

เหยี่ยวต่างดำขาว เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง มีพื้นที่หากินกว้าง มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อ แต่ชอบบินอยู่กับที่เพื่อมองหาเหยื่อกลางอากาศด้วยเช่นกัน แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินต่ำ แต่พบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

เหยี่ยวปีกแดง เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง มีพื้นที่หากินกว้าง มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อ แต่ชอบบินอยู่กับที่เพื่อมองหาเหยื่อกลางอากาศด้วยเช่นกัน แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินต่ำ แต่พบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

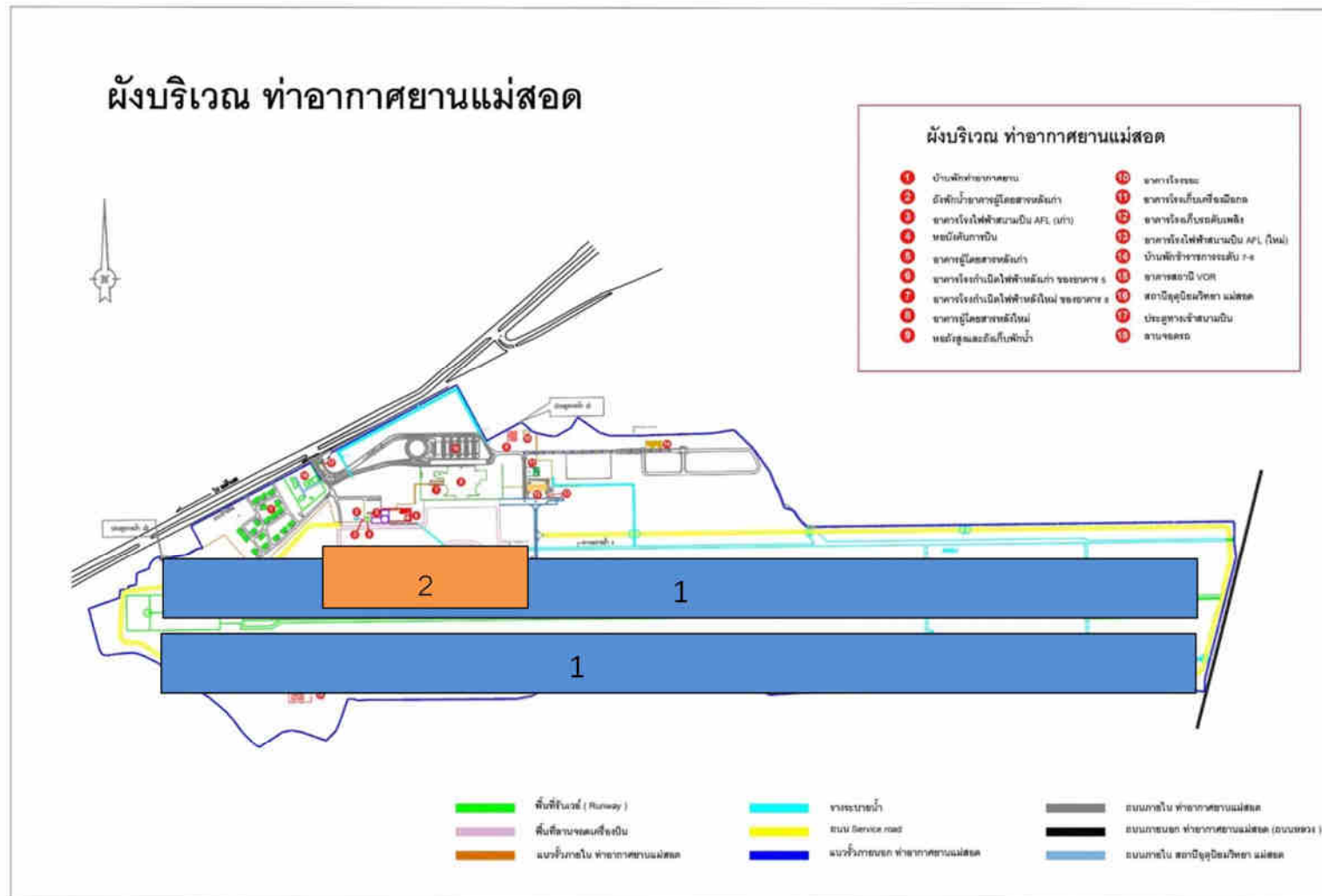
เหยี่ยวkestrel เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง มีพื้นที่หากินกว้าง มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อ แต่ชอบบินอยู่กับที่เพื่อมองหาเหยื่อกลางอากาศด้วยเช่นกัน แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินต่ำ แต่พบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จากการศึกษาประเมินในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 1 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด ส่วนผลการประเมินในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 1 ชนิด คือ นกยางกรอกพันธุ์จีน

นกกระแตแต้แว๊ด เป็นนกขนาดเล็ก เข้ามาหาอาหารและอาศัยในบริเวณท่าอากาศยานฯ บริเวณทางระบายน้ำ รวมทั้งสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และมักทำรังวางไข่ตามสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง หรือบริเวณปลายทางวิ่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากนกกระแตแต้แว๊ดเป็นนกที่มีประชากรเป็นจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

นกยางกรอกพันธุ์จีน เป็นนกขนาดกลาง มักหากินโดดเดี่ยว โดยมีอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายตามแหล่งน้ำในเขตพื้นที่ทำอากาศยาน แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินต่ำ แต่พบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

ตารางที่ 5.2.7-12						
ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด						
Potential of Strike	เมษายน พ.ศ.2568			ตุลาคม พ.ศ.2568		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
Potential of Damage						
ต่ำ	นกกระแตแต้แว๊ด	-	-	นกยางกรอกพันธุ์จีน	-	-
ปานกลาง	-	นกแอ่นทุ่งใหญ่	-	นกยางโทนน้อย เหยี่ยวต่างดำขาว เหยี่ยวปีกแดง เหยี่ยวkestrel	-	-
สูง	-	-	-	-	-	-



ครั้งที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568

รูปที่ 5.2.7-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ



ครั้งที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2568

รูปที่ 5.2.7-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอ (ต่อ)

3.3.9) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

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

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (เมษายน และตุลาคม พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมามีรายละเอียดแยกตามชั้นสัตว์ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.7-13)

ตารางที่ 5.2.7-13									
เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด									
ประเภท	EIA	ม.ย.65 ¹	ก.ค.65 ¹	พ.ค.66 ¹	ส.ค.66 ¹	พ.ค.67 ¹	ส.ค.67 ¹	เม.ย.68	ต.ค.68
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	6	10	8	6	5	5	7	7	7
สัตว์เลื้อยคลาน	11	15	6	4	8	4	6	5	6
นก	24	41	29	19	32	30	40	34	40
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	8	6	6	3	3	3	4	3	5
รวม	49	72	49	32	48	42	57	49	58

ที่มา : ¹ 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 5.2.7-14

4.1.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ คางคก บ้าน กบหนอง และอึ่งข้างดำ

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ เขียดจะนา เขียดหลังปุมที่ราบ อึ่งน้ำเต้า และปาดบ้านหัวใหญ่

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ อึ่งกรายลายเลอะ อึ่งอ่างบ้าน และเขียดตะปาด

4.1.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน และกรกฎาคม พ.ศ.2565 พฤษภาคม และ สิงหาคม พ.ศ.2566 พฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน กบหนอง เขียดจะนา เขียดหลังปุมที่ราบ อึ่งข้างดำ อึ่งน้ำเต้า และปาดบ้านหัวใหญ่

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ อึ่งอ่างบ้าน อึ่งหลังจุด และอึ่งลายแต้ม

ตารางที่ 5.2.7-14 เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	มิ.ย. 65	ก.ค. 65	พ.ค. 66	ส.ค. 66	พ.ค. 67	ส.ค. 67	เม.ย. 68	ต.ค. 68
Order Anura									
Family Bufonidae									
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Pelobatidae									
อึ่งกลายลายละเอียด (<i>Leptobrachium hasseltii</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Dicroglossidae									
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
เขียดจระนา (<i>Occidozyga lima</i>)	×	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓
เขียดหลังป้อมที่ราบ (<i>Occidozyga martensii</i>)	×	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓
Family Microhylidae									
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	✓	✓	✓	✓	×	×	×	×	×
อึ่งข้างดำ (<i>Microhyla heymonsi</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
อึ่งหลังจุด (<i>Micryletta inornata</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
อึ่งลายแต้ม (<i>Microhyla butleri</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Rhacophoridae									
เขียดตะปาด (<i>Polypedates leucomystax</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
ปาดบ้านหัวใหญ่ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
รวม	6	10	8	6	5	5	7	7	7

4.2) สัตว์เลื้อยคลาน : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลื้อยคลาน แสดงดังตารางที่ 5.2.7-15

4.2.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ ตุ๊กแกบ้าน กิ้งก่าหัวแดง จิ้งเหลนบ้าน และงูสิง

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางหนาม จิ้งจกหางแบนเล็ก และงูสิงหางลาย

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวน้ำเงิน แย้ จิ้งเหลนหางยาว จิ้งเหลนหางลาย จิ้งเหลนริ้วขาคเล็ก งูลายสอคอดแดง และงูเขียวหางไหม้ทองเหลือง

4.2.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน และ กรกฎาคม พ.ศ.2565 พฤษภาคม และ สิงหาคม พ.ศ.2566 พฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหางหนาม จิ้งจกหางแบนเล็ก กิ้งก่าหัวแดง จิ้งเหลนบ้าน และงูสิงหางลาย

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ งูสิง

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 12 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกดินลายจุด กิ้งก่าน้อยหางยาว จิ้งเหลนหางยาว งูกันขบ งูเหลือม งูเห่าหม้อ งูเขียวพระอินทร์ งูสายมันพระอินทร์ งูสิงบ้าน งูสิงหางลาย งูลายสอสวน งูลายสาดอกหญ้า และเต่านาหัวใหญ่

ตารางที่ 5.2.7-15									
เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	ม.ย. 65	ก.ค. 65	พ.ค. 66	ส.ค. 66	พ.ค. 67	ส.ค. 67	เม.ย. 68	ต.ค. 68
Oder Anura									
Family Gekkonidae									
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	✓	✓	×	×	✓	×	✓	×	✓
จิ้งจกดินลายจุด (<i>Dixonius siamensis</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
จิ้งจกหางแบนเล็ก (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Agamidae									
กิ้งก่าหัวแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
กิ้งก่าหัวน้ำเงิน (<i>Calotes mystaceus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Lacertidae									
กิ้งก่าน้อยหางยาว (<i>Takydromus sexlineatus ocellatus</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Uromastycidae									
แย้ (<i>Leiolepis belliana</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Scincidae									
จิ้งเหลนหางยาว (<i>Mabuya longicaudata</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
จิ้งเหลนหลากลาย (<i>Eutropis macularia</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนริ้วขาเล็ก (<i>Lygosoma quadrupes</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Oder Squamata									
Family Cyllindrophidae									
งูกันขบ (<i>Cylindrophis ruffus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Pythonidae									
งูเหลือม (<i>Python reticulatus</i>)	×	✓	✓	×	×	×	✓	×	×
Family Elapidae									
งูเห่าหม้อ (<i>Naja kaouthia</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×
Family Colubridae									
งูลายสคอแดง (<i>Rhabdophis subminiatus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
งูสิง (<i>Ptyas korros</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	✓	×
งูเขียวพระอินทร์ (<i>Chrysopelea ornata</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูสาม่านพระอินทร์ (<i>Dendrelaphis pictus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูสิงบ้าน (<i>Ptyas korros</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูสิงหางลาย (<i>Ptyas mucosa</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	✓
งูลายสอสน (<i>Xenochrophis flavipunctatus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูลายสาบดอกหญ้า (<i>Amphiesma stolata</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Viperidae									
งูเขียวหางไหม้ท้องเหลือง (<i>Trimeresurus albolabris</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Order Testudines									
Family Bataguridae									
เต่าน้ำหัวใหญ่ (<i>Malayemys macrocephala</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
รวม	11	15	6	4	8	4	6	5	6

4.3) นก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดนก แสดงดังตารางที่ 5.2.7-16

4.3.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 13 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกคุ่มอกลาย นกกวัก นกกระแตแต้แว๊ด นกเขาไฟ นกกระปูดใหญ่ นกตะขาบทุ่ง นกนางแอ่นบ้าน นกปรอดสวน นกกระजิบธรรมดา นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน และนกกระจอกบ้าน

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 38 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวปีกแดง นกปากห่าง นกยางโทนใหญ่ นกยางโทนน้อย นกยางควาย นกยางเปีย เหยี่ยวขาว เหยี่ยวต่างดำขาว เหยี่ยวดำใหญ่ เหยี่ยวปีกแดง นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกอีวาบตักแตน นกแอ่นตาล นกตบยุงป่าโคก นกกระเต็นนอกขาว นกจาบคาเล็ก นกแอ่นพง นกแซงแซวหางปลา นกอีเสือสีน้ำตาล นกเค้าดินทุ่งเล็ก นกปรอดหัวสีเข้ม นกจาบฝนเสียงสวรรค์ นกกระจิบหญ้าสีเขียว นกกินแมลงตาเหลือง นกยอดหญ้าสีดำ นกยอดหญ้าหัวดำ นกเอี้ยงต่าง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจาบทอง นกกระจาบธรรมดา นกกระต๊อขี้หมู และเหยี่ยวkestrel

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 11 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวรุ้ง เหยี่ยวนกระจอกเล็ก นกกระปูดเล็ก นกตบยุงยักษ์ นกตะขาบทุ่ง นกเค้าดินทุ่ง นกปรอดเหลืองหัวจุก อีกา นกกระจิบหญ้าอกเทา นกกระจิบคอดำ นกกระจิบธรรมดา และนกนางเขนบ้าน

4.3.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน และกรกฎาคม พ.ศ.2565 พฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2566 พฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 33 ชนิด ได้แก่ นกปากห่าง นกยางโทนใหญ่ นกคุ่มอกลาย นกกวัก นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกเขาไฟ นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกกระปูดใหญ่ นกอีวาบตักแตน นกแอ่นตาล นกตะขาบทุ่ง นกกระเต็นนอกขาว นกจาบคาเล็ก นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นพง นกเค้าดินทุ่งเล็ก นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเข้ม นกกระจิบธรรมดา นกกระจิบหญ้าสีเขียว นกกินแมลงตาเหลือง นกยอดหญ้าสีดำ นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงต่าง นกกระจอกบ้าน นกกระจอกใหญ่ นกกระจาบทอง นกกระจาบธรรมดา และนกกระต๊อขี้หมู

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 18 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวปีกแดง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางโทนใหญ่ นกยางควาย นกยางเปีย เหยี่ยวขาว เหยี่ยวต่างดำขาว เหยี่ยวดำใหญ่ เหยี่ยวปีกแดง นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกตบยุงป่าโคก นกแซงแซวหางปลา นกอีเสือสีน้ำตาล นกปรอดหัวโขน นกจาบฝนเสียงสวรรค์ นกยอดหญ้าหัวดำ นกกระจอกตาล และเหยี่ยวkestrel

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 27 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง นกกระสาแดง นกยางไฟหัวดำ นกยางไฟธรรมดา นกหัวโตทรายเล็ก นกปากซ่อมหางเข้ม นกแอ่นทุ่งเล็ก นกกระปูดเล็ก นกบั้งรอกใหญ่ นกกาเหว่า นกตบยุงหางยาว นกกระเต็นน้อยธรรมดา นกกระรางหัวขวาน นกตีทอง นกอีแพรดแถบออกดำ อีกาปากหนา นกจาบฝนปีกแดง นกกระจาบฝนเสียงใส นกกระจิบหญ้าอกเทา นกยอดข้าวหางแพนหัวแดง นกยอดข้าวหางแพนลาย นกกระจิบหญ้าท้องเหลือง นกกระจิบหญ้าสีข้างแดง นกนางเขนบ้าน นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง และนกกินปลีดำม่วง

ตารางที่ 5.2.7-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	ม.ย. 65	ก.ค. 65	พ.ค. 66	ส.ค. 66	พ.ค. 67	ส.ค. 67	เม.ย. 68	ต.ค. 68
Order Anseriformes									
Family Anatidae									
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	×	×	✓	×	✓	×	✓	×	×
Order Accipitriformes									
Family Accipitridae									
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓	×
Order Ciconiiformes									
Family Ciconiidae									
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	×	✓	✓	×	✓	×	×	×	✓
Order Pelecaniformes									
Family Ardeidae									
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	✓
นกกระสาแดง (<i>Ardea purpurea</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
นกยางไฟหัวดำ (<i>Ixobrychus sinensis</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
นกยางไฟธรรมดา (<i>Ixobrychus cinnamomeus</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
นกยางโตนใหญ่ (<i>Ardea alba</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
นกยางโตนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×	✓
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓	×
นกยางเป็ด (<i>Egretta garzetta</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓	×
Order Accipitriformes									
Family Accipitridae									
เหยี่ยวรุ้ง (<i>Spilomis cheela</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
เหยี่ยวนกกระจอกเล็ก (<i>Aviseda virgatus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
เหยี่ยวขาว (<i>Elanus caeruleus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
เหยี่ยวดำดำขาว (<i>Circus melanoleucos</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
เหยี่ยวดำใหญ่ (<i>Milvus lineatus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
เหยี่ยวปีกแดง (<i>Butastur liventer</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Order Gruiformes									
Family Turnicidae									
นกคุ่มอกลาย (<i>Turnix suscitator</i>)	✓	×	×	×	×	×	✓	✓	×
Family Rallidae									
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	✓	✓	✓	×	✓	×	✓	✓	✓
Order Charadriiformes									
Family Charadriidae									
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกหัวโตทรายเล็ก (<i>Charadrius mongolus</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Scolopacidae									
นกปากซ่อมหางเข็ม (<i>Gallinago stenura</i>)	×	×	×	×	✓	×	✓	×	×
Family Glareolidae									
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
นกแอ่นทุ่งเล็ก (<i>Glareola lactea</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	×

ตารางที่ 5.2.7-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	มิ.ย.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
Order Columbiformes									
Family Columbidae									
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Order Cuculiformes									
Family Cuculidae									
นกกระปูดเล็ก (<i>Centropus bengalensis</i>)	✓	×	×	×	×	✓	×	×	×
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus chinensis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกอีแวดตักแตน (<i>Cacomantis merulinus</i>)	×	✓	×	×	×	×	✓	✓	×
Order Caprimulgiformes									
Family Apodidae									
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasensis</i>)	×	✓	×	×	×	✓	×	×	✓
Family Caprimulgidae									
นกตบยุงยักษ์ (<i>Eurostopodus macrotis</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกตบยุงหางยาว (<i>Caprimulgus macrurus</i>)	×	×	×	×	✓	×	✓	×	×
นกตบยุงป่าโคก (<i>Caprimulgus affinis</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓	×
Order Coraciiformes									
Family Coraciidae									
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	✓	✓	✓	×	✓	×	×	×	✓
Family Alcedinidae									
นกกะเต็นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	×	✓	✓	×	×	×	✓	×	✓
นกกะเต็น้อยธรรมดา (<i>Alcedo atthis</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
Family Meropidae									
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Order Bucerotiformes									
Family Upupidae									
นกกระรางหัวขวาน (<i>Upupa epops</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×	×
Order Piciformes									
Family Megalaimidae									
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
Order Passeriformes									
Family Hirundinidae									
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	×	×	×	✓	✓	✓	✓	✓
Family Artamidae									
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	×	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
Family Rhipiduridae									
นกอีแรดแถบออกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	×	✓	✓	×	✓	✓	×	×	×
Family Dicruridae									
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	✓

ตารางที่ 5.2.7-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	มิ.ย.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
Family Laniidae									
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓	✓
Family Motacillidae									
นกเค้าดินทุ่ง (<i>Anthus novaeseelandiae</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกเค้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	✓	×	✓
Family Pycnonotidae									
นกปรอดเหลืองหัวจุก (<i>Pycnonotus melanicterus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus blanfordi</i>)	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	×	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	✓
นกปรอดหัวโขน (<i>Pycnonotus jocosus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓	×
Family Corvidae									
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
อีกาปากหนา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Alaudidae									
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	×	✓	×	×	✓	✓	×	×	×
นกจาบผ่นเสียงใส (<i>Mirafra javanica</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×	×
นกจาบผ่นเสียงสวรรค์ (<i>Alauda gulgula</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓	×
Family Cisticolidae									
นกกระเจิบหญ้าอกเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)	✓	×	×	×	×	✓	×	×	×
นกกระเจิบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	✓	✓	✓	×	×	✓	×	✓	×
นกกระเจิบคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกกระเจิบธรรมดา (<i>Phylloscopus inornatus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกกระเจิบหญ้าสีเขียว (<i>Prinia inornata</i>)	×	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓
นกยอดข้าวหางแพนหัวแดง (<i>Cisticola exilis</i>)	×	✓	✓	×	×	×	✓	×	×
นกยอดข้าวหางแพนลาย (<i>Cisticola juncidis</i>)	×	×	✓	✓	×	×	✓	×	×
นกกระเจิบหญ้าท้องเหลือง (<i>Prinia flaviventris</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×
นกกระเจิบหญ้าสีข้างแดง (<i>Prinia rufescens</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×	×
Family Sylviidae									
นกกินแมลงตาเหลือง (<i>Chrysomma sinense</i>)	×	×	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
Family Muscicapidae									
นกกาเหมา (<i>Copsychus saularis</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	✓	×	×
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Dicaeidae									
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	×	✓	×	×	×	✓	✓	×	×
Family Sturnidae									
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres javanicus</i>)	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓	×
นกเอี้ยงต่าง (<i>Gracupica contra</i>)	×	×	✓	×	×	×	✓	✓	×
Family Nectariniidae									
นกกินปลีอกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกกินปลีดำม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×	×

ตารางที่ 5.2.7-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	มิ.ย.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
Family Passeridae									
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Ploceidae									
นกกระจาบทอง (<i>Ploceus hypoxanthus</i>)	×	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓
นกกระจาบทองดำ (<i>Ploceus philippinus</i>)	×	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
Family Estrildidae									
นกกระดี่ขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	×	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
Order Falconiformes									
Family Falconidae									
เหยี่ยวkestrel (<i>Falco tinnunculus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
รวม	24	41	30	20	32	30	40	34	40

4.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม แสดงดังตารางที่

5.2.7-17

4.4.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ และ หนูท้องขาว

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี หนูท้องขาว หนูหริ่งบ้าน และพังพอนเล็ก

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ ตุ่น หนูปากใหญ่ หนูฟันเหลือง หนูฟันขาวเล็ก หนูนาใหญ่ และหนูนาเล็ก

4.4.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน และ กรกฎาคม พ.ศ.2565 พฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2566 พฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ กระรอกหลากสี หนูท้องขาว และพังพอนเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ หนูหริ่งบ้าน

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กระจอน หนูปากใหญ่ หมาบ่าน และแมวบ้าน

ตารางที่ 5.2.7-17									
เปรียบเทียบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	มิ.ย.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
Order Pholidota									
Family Talpidae									
ตุ่น (<i>Euroscaptor klossi</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Order Scandentia									
Family Tupaiidae									
กระแตเหนือ (<i>Tupaia belangeri</i>)	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓
Family Sciuridae									
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysoni</i>)	×	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓
กระจ๊ว (<i>Menetes berdmorei</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×
Order Rodentia									
Family Muridae									
หนูท้องขาว (<i>Rattus rattus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
หนูพุกใหญ่ (<i>Bandicota indica</i>)	✓	✓	✓	×	×	×	×	×	×
หนูฟันเหลือง (<i>Maxomys surifer</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูฟันขาวเล็ก (<i>Berymys berdmorei</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูนาใหญ่ (<i>Rattus argentiventer</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูนาเล็ก (<i>Rattus losea</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูหริ่งบ้าน (<i>Mus musculus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Canidae									
หมาบ้าน (<i>Canis familiaris</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×	×
Order Carnivora									
Family Herpestidae									
พังพอนเล็ก (<i>Herpestes javanicus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	×	✓	×	✓
Family Felidae									
แมวบ้าน (<i>Felis catus</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
รวม	8	6	6	3	3	3	4	3	5

สัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน : ผลการสำรวจสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน และตุลาคม พ.ศ.2568) พบว่า มีจำนวนชนิดใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และพบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกมีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือนกยางกรอกพันธุ์จีน และพบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 4 ชนิด คือนกยางโทนน้อย เหยี่ยวดำดำขาว เหยี่ยวปีกแดง และเหยี่ยวkestrel (รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน แสดงดังตารางที่ 5.2.7-18)

ตารางที่ 5.2.7-18 เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด									
แนวโน้มที่จะเป็น อันตรายต่อการบิน	EIA	ม.ย.65 ¹	ก.ค.65 ¹	พ.ค.66 ²	ส.ค.66 ²	พ.ค.67 ³	ส.ค.67 ³	เม.ย.68	ต.ค.68
ระดับต่ำ	-	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกตะขาบทุ่ง	-	นกกระแตแต้แว๊ด	นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกเขาใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด	นกกระแตแต้แว๊ด	นกยางกรอกพันธุ์ จีน
ระดับปานกลาง	-	นกแอ่นทุ่งใหญ่	-	นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกกระแตแต้แว๊ด	หม่าบ้าน	-	นกแอ่นทุ่งใหญ่	นกยางโทนน้อย เหยี่ยวด่างดำขาว เหยี่ยวปีกแดง เหยี่ยวkestrel
ระดับสูง		นกปากห่าง	นกปากห่าง	-	-	-	-	-	-
รวม	-	6	1	2	2	3	2	2	5

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

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

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

5) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 49 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 5 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 34 ชนิด โดยนกที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ แต่ไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จำนวน 58 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 40 ชนิด โดยนกที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จำนวน 4 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย เหยี่ยวต่างดำขาว เหยี่ยวปีกแดง และเหยี่ยวkestrel และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกยางกรอกพันธุ์จีน แต่ไม่พบนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง

ดังนั้น ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดควรดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศ ซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียงสามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ดังนี้

5.1) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่บริเวณแหล่งน้ำ ซึ่งสามารถจำแนกย่อยออกได้เป็น

5.1.1) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่รอบแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ใกล้เคียง มักอาศัยอยู่ริมแหล่งน้ำหรือพื้นที่ชื้นแฉะที่มีน้ำขัง และมีพืชขึ้นอยู่ ทั้งหนาแน่นและไม่หนาแน่น ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพืชริมน้ำ และแหล่งน้ำที่ค่อนข้างตื้น

วิธีการควบคุม : ให้กำจัดพืชน้ำ และพืชริมน้ำออกให้โล่งเตียน หรือการขุดบ่อน้ำให้มีความลาดชันสูง ไม่มีริมตลิ่งที่เป็นน้ำตื้น (มีความลึกมากกว่า 1 เมตร)

5.2) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่บนดิน ซึ่งสามารถจำแนกย่อยออกได้เป็น

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

วิธีการควบคุม : ให้ลดพื้นที่เปิดโล่ง ด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียม และปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และถ้ายังมีนกมาทำรังอยู่ต้องใช้วิธีการไล่เท่านั้น

5.2.8 การระบายน้ำ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมของแหล่งน้ำในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน โดยเน้นสภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในรางระบายน้ำ ลักษณะการไหลของน้ำ และการตื้นเขินของลำน้ำ ปัญหาการอุดตันของท่อระบายน้ำและทางระบายน้ำตามธรรมชาติ สภาพปัญหาน้ำท่วม และการเกิดน้ำหลากในพื้นที่ ฯลฯ

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาเส้นทางโครงการต่อสภาพการระบายน้ำ และการควบคุมน้ำท่วมในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของมาตรการในการลดผลกระทบต่อสภาพการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมเนื่องจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ และหาแนวทางในการแก้ไข

1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) ดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ เช่น ทิศทางและลักษณะการไหลหรือการระบายน้ำในพื้นที่ท่าอากาศยาน ความสมบูรณ์และความเพียงพอของระบบระบายน้ำ ฯลฯ

2.2) สภาพการสะสมของตะกอนและวัชพืชในรางระบายน้ำหรืออาคารระบายน้ำ เช่น อาคารระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำมีปัญหาด้านการแตกร้าวหรือรั่วหรือเสียหายจนสามารถใช้งานได้หรือมีปัญหาการอุดตันเนื่องจากตะกอนดินหรือไม่

2.3) ลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ โดยเฉพาะห้วยสาขาแม่สอด

2.4) ระยะเวลาตรวจสอบ : จะดำเนินการติดตามตรวจสอบ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 เป็นตัวแทนในช่วงฤดูแล้ง

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการตรวจสอบในช่วงฤดูฝน

2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) นำผลการติดตามตรวจสอบในประเด็นต่างๆ ด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม เช่น สภาพการระบายน้ำ สภาพปัญหาน้ำท่วมขัง สภาพการสะสมของเศษวัสดุและดินตะกอนในอาคารระบายน้ำ และลักษณะการไหลของน้ำและการตื้นเขินของลำน้ำ/ทางน้ำ ฯลฯ มาสรุปผลกระทบด้านการระบายน้ำจาก 3 กิจกรรมต่างๆ ของโครงการ เพื่อประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษามูลค่าสิ่งแวดล้อม ว่ามีความเหมาะสมเพียงพอหรือไม่

2.5.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำตามความเหมาะสม หรือนำไปปฏิบัติได้จริงในสภาพปัจจุบันได้ทันที

2.5.3) อาจมีการปรับเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบด้านการระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วมที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ. 2560) พบว่า พื้นที่ท่าอากาศยานแม่สอด มีลำน้ำอยู่ใกล้เคียง 3 สาย ประกอบด้วย แม่น้ำเมย ลำห้วยแม่สอด และห้วยแม่ดาว สำหรับลำน้ำธรรมชาติที่ไหลผ่านบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงขยายทางวิ่ง และลำน้ำที่อยู่ใกล้เคียง คือ ห้วยสาขาแม่สอด โดยจะไหลผ่านทางด้านทิศตะวันออก และห้วยสาขาห้วยโป่งไหลผ่านด้านทิศใต้ นอกจากนี้ยังพบว่า มีคลองส่งน้ำตาดคอนกรีตในบริเวณทางด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งและทางตอนใต้ โดยคลองสายหลักไม่ได้อยู่ในแนวก่อสร้างขยายทางวิ่งของท่าอากาศยานแม่สอดแต่อย่างใด

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สอด งบประมาณประจำปี 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจสอบการระบายน้ำ บริเวณรางระบายน้ำและท่อระบายน้ำ จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า บริเวณรางระบายน้ำและท่อระบายน้ำ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด พบว่า รางระบายน้ำและท่อระบายน้ำต่างๆ มีน้ำไหลผ่าน แต่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมบริเวณปากท่อระบายน้ำ และภายในรางระบายน้ำเล็กน้อย โดยยังคงระบายน้ำได้ดี อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดควรดำเนินการขุดลอก และกำจัดวัชพืชออกจากรางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สอด งบประมาณประจำปี 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจสอบการระบายน้ำ บริเวณรางระบายน้ำและท่อระบายน้ำ จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า รางระบายน้ำและท่อระบายน้ำต่างๆ มีน้ำไหลผ่าน แต่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมบริเวณปากท่อระบายน้ำ และภายในรางระบายน้ำเล็กน้อย โดยยังคงระบายน้ำได้ดี อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดควรดำเนินการขุดลอก และกำจัดวัชพืชออกจากรางระบายน้ำอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สอด งบประมาณประจำปี 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจสอบการระบายน้ำ บริเวณรางระบายน้ำและท่อระบายน้ำ จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2567 พบว่า รางระบายน้ำและท่อระบายน้ำต่างๆ อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ จากการตรวจสอบไม่พบวัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำได้ดำเนินการตรวจสอบ จำนวน 1 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.8-1)

ครั้งที่ 1 : ดำเนินการเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูแล้งพบว่า รางระบายน้ำและท่อระบายน้ำต่างๆ อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ จากการตรวจสอบไม่พบวัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ

ครั้งที่ 2 : จะดำเนินการในวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูฝน



เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2568 (ฤดูแล้ง)



เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2568 (ฤดูฝน)

ภาพที่ 5.2.8-1 การตรวจสอบสภาพรางระบายน้ำภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

การเปรียบเทียบผลการสำรวจสภาพการระบายน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2567 กับผลการสำรวจในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566, สิงหาคม พ.ศ.2566, มีนาคม พ.ศ.2567 และกรกฎาคม พ.ศ.2567) พบว่า การสำรวจสภาพของรางระบายน้ำ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

5) สรุปผลการศึกษา

จากการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำ บริเวณรางระบายน้ำและท่อระบายน้ำ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในเดือนเมษายน และตุลาคม พ.ศ.2568 พบว่า รางระบายน้ำและท่อระบายน้ำต่างๆ อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ จากการตรวจสอบไม่พบวัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ และจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการระบายน้ำต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

5.2.9 เศรษฐกิจและสังคม

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบอันเนื่องมาจากกิจกรรมโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมของราษฎรท้องถิ่นที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

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

กลุ่มครัวเรือน แบ่งแบบสอบถามออกเป็น 9 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในครัวเรือน และตำแหน่งทางสังคม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน ประกอบด้วย อาชีพหลัก/อาชีพรอง/อาชีพเสริม รายได้และรายจ่ายของครัวเรือน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ประกอบด้วย ข้อมูลสภาพการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน สถานพยาบาลที่เข้ารับการรักษา และความพึงพอใจของสถานพยาบาล 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

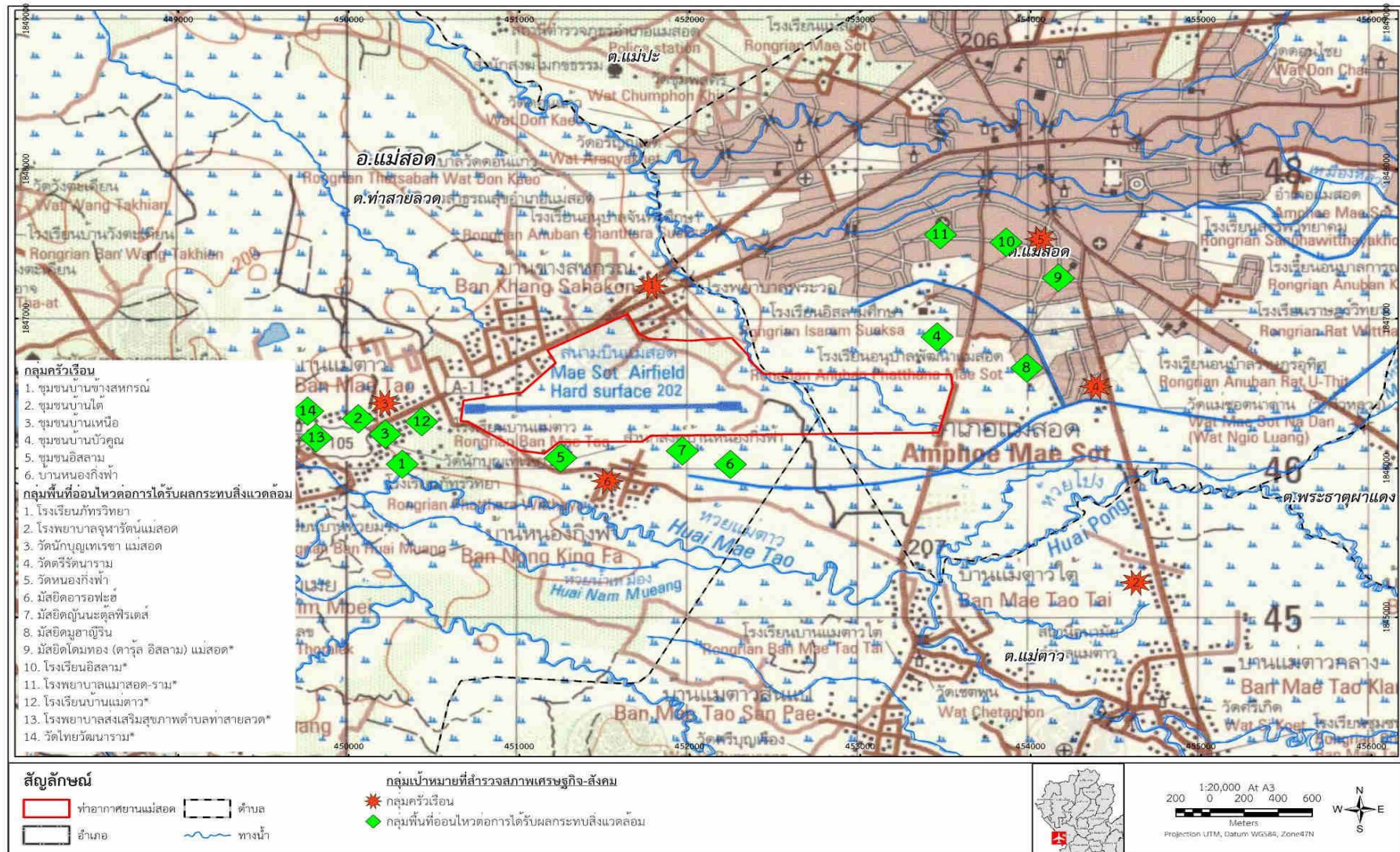
- ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจุบันของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
- ส่วนที่ 3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
- ส่วนที่ 4 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในภาพรวม
- ส่วนที่ 5 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

2.2) การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ : กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

2.2.1) กลุ่มครัวเรือน : เน้นชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ แม่สอด รวม 6 หมู่บ้าน ครอบคลุมพื้นที่ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.9-1 และรูปที่ 5.2.9-1

ตารางที่ 5.2.9-1			
กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน
ตาก	แม่สอด	ท่าสายลวด	หมู่ 1 บ้านช้างสหกรณ์
			หมู่ 1 บ้านแม่ดาวใต้
			หมู่ 1 บ้านเหนือ (แม่ดาว)
			หมู่ 1 บ้านบัวคูณ
			หมู่ 1 ชุมชนอิสลาม
			หมู่ 5 บ้านหนองกิ่งฟ้า
1 จังหวัด	1 อำเภอ	1 ตำบล	6 หมู่บ้าน

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



รูปที่ 5.2.9-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สลอด

สำหรับการดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จะครอบคลุมประชาชนที่มีบ้านเรือนพักอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 6 หมู่บ้าน ดังที่ระบุข้างต้น โดยจะเน้นเฉพาะกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ ทำการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน หรือคู่สมรสที่สะดวกในการให้ข้อมูลเป็นหลัก โดยใช้แบบสอบถามครัวเรือน

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

- (1) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 9 ราย ดังนี้

ตำบลแม่สอด

- (1.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลนครแม่สอด
- (1.2) กำนันตำบลแม่สอด
- (1.3) ประธานชุมชนบ้านประชาลักษ์
- (1.4) ประธานชุมชนบ้านบัวคูณ
- (1.5) ประธานชุมชนอิสลาม

ตำบลท่าสายลวด

- (1.6) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลท่าสายลวด
- (1.7) กำนันตำบลท่าสายลวด
- (1.8) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านแม่ตาว
- (1.9) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านหนองกึ่งฟ้า

- (2) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 4 ราย ดังนี้

- (2.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลแม่กุ
- (2.2) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่กุ
- (2.3) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ตาว
- (2.4) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ปะ

2.2.3) พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ที่อยู่ในระยะ 1.0 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 10 แห่ง แบ่งเป็น

- (1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านแม่ตาว โรงเรียนภัทรวิทยา โรงเรียนอิสลาม
- (2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 7 แห่ง คือ วัดหนองกึ่งฟ้า วัดตรีรัตนาราม (บ้านหนองบัวคูณ) วัดนักบุญเทเรซา มัสยิดมูฮายีรีน คริสตจักรที่ 1 แม่สอด คริสตจักรพระคุณแห่งแม่สอด มัสยิดนูลูอิสลาม (บึงกะลา)

2.3) วิธีการสุ่มตัวอย่างและขนาดตัวอย่าง : มีรายละเอียดดังนี้

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

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

เมื่อ n = จำนวนตัวอย่าง หรือ ขนาดตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในพื้นที่มีหน่วยเป็น ครัวเรือน

E = ค่าความคลาดเคลื่อนหรือความผิดพลาดที่ยอมให้เกิดได้ เท่ากับ 0.05

เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพโดยทั่วไป ยอมรับผลการวิจัยที่มี

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

2.3.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ รวม 8 ราย ดังตารางที่ 5.2.9-2 โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.3.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ในพื้นที่รวม 14 ราย ตามที่ระบุข้างต้น (เน้นผู้ที่เป็นผู้บริหารของหน่วยงานนั้นๆ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการ ส่วนศาสนสถานเน้นการสอบถามความคิดเห็นจากเจ้าอาวาส กรณีอยู่ในระหว่างไม่มีผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวให้สอบถามผู้ที่รักษาการแทนหรือที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่แทน โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.4) ระยะเวลาดำเนินการ : สัปดาห์ละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568

2.5) การประเมินผลการศึกษา : มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

2.5.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.2) ปรับปรุงมาตรการฯ ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ และสังคม จากการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ. 2560) ซึ่งดำเนินการสำรวจในชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอดจำนวน 6 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านประชาลักษ์ ชุมชนบ้านใต้ ชุมชนบ้านเหนือ ชุมชนบ้านหนองกิ่งฟ้า ชุมชนบ้านบัวคูณ และชุมชนอิสลาม พบว่า ทัศนคติของชุมชนที่มีต่อการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 64.48 เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากทำให้มีความสะดวกสบาย รวดเร็วในการเดินทาง เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในแม่สอด สร้างความเจริญในชุมชน ทำให้ชาวบ้านแม่เหล่งทำงานเพิ่มขึ้น

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือน ตุลาคม พ.ศ.2565 รวม 300 ตัวอย่าง พบว่า สำหรับความคิดเห็นผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันส่งผลกระทบทางบวกต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน คิดเป็นร้อยละ 80.0 โดยร้อยละ 34.2 ให้ความเห็นว่าทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 34.2) รองลงมา มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น (ร้อยละ 31.6) มีรายได้มากขึ้น (ร้อยละ 18.4) และมีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 15.8) ตามลำดับ

ส่วนผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 68.0) รองลงมา ให้ความเห็นว่าระดับเสียงจากเครื่องบินไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 32.0) สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบิน พบว่า ร้อยละ 2.0 ให้ความเห็นว่าความดังของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันรบกวนการใช้ชีวิต โดยได้รับการรบกวนขณะบินขึ้น บินลง และบินผ่าน ทั้งหมดได้รับการรบกวนในระดับน้อย ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน พบว่า ร้อยละ 9.0 ให้ความเห็นว่ารบกวนการใช้ชีวิต โดยได้รับการรบกวนขณะบินขึ้น บินลง และบินผ่าน ส่วนใหญ่ได้รับการรบกวนในระดับน้อย สำหรับด้านข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานแม่สอด ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือน พฤศจิกายน พ.ศ.2566 รวม 354 ตัวอย่าง พบว่า สำหรับความคิดเห็นผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 94.1) ระบุว่าดำเนินการของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาถึงปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน ในขณะที่อีกร้อยละ 5.9 ระบุว่าดำเนินการของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยส่วนใหญ่ระบุว่ามีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 85.7) รองลงมา ระบุว่ารายได้มากขึ้น (ร้อยละ 33.3) และระบุว่าทำให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น (ร้อยละ 19.0) ตามลำดับ ส่วนผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน พบว่า มากกว่าครึ่งให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 75.1) รองลงมา ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 24.0) และให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 1.1) ตามลำดับ

สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน พบว่า ในขณะบินขึ้น มากกว่าครึ่ง ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 66.1) รองลงมา ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 22.0) และระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 11.9) ตามลำดับ ในขณะบินผ่าน มากกว่าครึ่งระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 52.0) รองลงมา ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 44.1) และระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 4.0) ตามลำดับ ในขณะบินลง มากกว่าครึ่งระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 66.1) รองลงมา ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 22.0) และระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 11.9) ตามลำดับ

ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในปัจจุบัน พบว่า ในขณะบินขึ้น ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 46.9) รองลงมา ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 33.1) และระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 14.1) ตามลำดับ ในขณะบินผ่าน ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 44.1) รองลงมา ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 39.0) และระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 14.1) ตามลำดับ ในขณะบินลง ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 46.0) รองลงมา ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 33.9) และระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 14.1) ตามลำดับ สำหรับข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน พบว่า ทั้งหมดระบุว่าไม่มีห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน (ร้อยละ 100.0)

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

(1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด : ทำการสำรวจรวม 148 ตัวอย่าง ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ มากกว่าครึ่งร้อยละ 66.2 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันมีเสียงดังน้อยลง และระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 33.8) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ขณะบินขึ้น และบินลง รบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย ส่วนในขณะบินผ่าน ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ขณะบินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนในขณะบินขึ้น รบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย

(2) กลุ่มผู้นำชุมชน : ทำการสำรวจรวม 1 ราย คือ ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านหนองกิ้งฟ้า ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงมากขึ้น โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

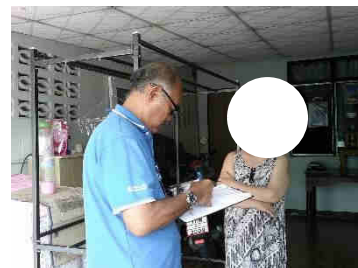
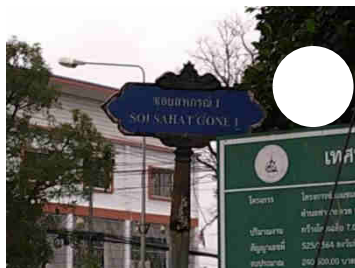
(3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม: ทำการสำรวจรวม 8 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 4 ราย ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีความดังของเสียงมากขึ้น ส่วนอีก 3 ราย ระบุว่ามีความดังของเสียงน้อยลง และมีเพียง 1 ราย (มัสยิดญะตุลฟิรเตส) ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 8 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า มี

ผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 7 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนอีก 1 ราย ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) กลุ่มครัวเรือน

ผลการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด รวมทั้งสิ้น 148 ตัวอย่าง (ภาคผนวก ฉ-8) ได้ดำเนินการในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 โดยมีรายละเอียดของผลการดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.9-1)



ภาพที่ 5.2.9-1 การติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น
ของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

(1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผลการสำรวจข้อมูลทั่วไปของกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ศึกษา มีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้(ตารางที่ 5.2.9-2)

เพศ อายุ และการนับถือศาสนา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีสัดส่วนของเพศหญิงและเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 62.2 และร้อยละ 37.8 ตามลำดับ โดยร้อยละ 31.1 มีอายุระหว่าง 50-59 ปี รองลงมา มีอายุมากกว่า 60 ปี และมีอายุระหว่าง 40-49 ปี (ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 23.0) มีอายุระหว่าง 30-39 (ร้อยละ 16.2) และ มีอายุระหว่าง 20-29 (ร้อยละ 6.8) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดร้อยละ 83.1 นับถือศาสนาพุทธ รองลงมา นับถือศาสนาอิสลาม (ร้อยละ 16.9) ตามลำดับ

ระดับการศึกษา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 37.2 สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา รองลงมา สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 27.7) สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) (ร้อยละ 16.9) สำเร็จการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) หรืออนุปริญญา (ร้อยละ 8.8) และระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 6.8) ตามลำดับ

อาชีพหลัก พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 37.2 ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขาย รองลงมา ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 21.6) ประกอบอาชีพพนักงานหรือลูกจ้างบริษัทเอกชน (ร้อยละ 20.9) ประกอบอาชีพอื่นๆ หรือเกษียณ (ร้อยละ 11.5) ประกอบอาชีพเกษตรกร (ร้อยละ 6.1) และประกอบอาชีพรับราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 2.7) ตามลำดับ

ภูมิลำเนาเดิม พบว่า ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในพื้นที่ (ร้อยละ 68.9) ในขณะที่อีกร้อยละ 31.1 ระบุว่าย้ายมาจากที่อื่น โดยมีระยะเวลาที่ย้ายมาเฉลี่ย 14.5 ปี

สาเหตุของการย้ายที่อยู่ พบว่า ส่วนใหญ่ย้ายมาหางานทำ (ร้อยละ 37.0) รองลงมา ย้ายตามคู่สมรส (ร้อยละ 32.6) ย้ายตามครอบครัว (ร้อยละ 28.3) และย้ายตามหน่วยงาน (ร้อยละ 2.2) ตามลำดับ

ตารางที่ 5.2.9-2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
1.1 เพศ		
1. ชาย	56	37.8
2. หญิง	92	62.2
1.2 อายุ		
1. 20 -29 ปี	10	6.8
2. 30 -39 ปี	24	16.2
3. 40- 49 ปี	34	23.0
4. 50 -59 ปี	46	31.1
5. 60 ปีขึ้นไป	34	23.0
1.3 การนับถือศาสนา		
1. พุทธ	123	83.1
2. อิสลาม	25	16.9
3. คริสต์	0	0.0
4. อื่นๆ	0	0.0

ตารางที่ 5.2.9-2		
ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
1.4 ระดับการศึกษาสูงสุด		
1. ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ	4	2.7
2. ประถมศึกษา	55	37.2
3. มัธยมศึกษาตอนต้น	41	27.7
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	25	16.9
5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) / อนุปริญญา	13	8.8
6. ปริญญาตรี	10	6.8
7. สูงกว่าปริญญาตรี	0	0.0
1.5 อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์		
1. ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4	2.7
2. พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	31	20.9
3. พนักงานในโรงงาน	0	0.0
4. รับจ้างทั่วไป	32	21.6
5. เกษตรกรรม	9	6.1
6. ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์	0	0.0
7. ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	0	0.0
8. ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	55	37.2
9. อื่นๆ ... ไม่ได้ประกอบอาชีพ / เกษียณ	17	11.5
1.6 ภูมิลำเนาของผู้ให้สัมภาษณ์		
1. อยู่มาตั้งแต่เกิด	102	68.9
2. ย้ายมาจากที่อื่น	46	31.1
จำนวนปีที่ย้ายมาเฉลี่ย (ปี)		14.5
1.6.1 สาเหตุของการย้ายที่อยู่อาศัย (n=46)		
1. ย้ายตามหน่วยงาน	1	2.2
2. ย้ายมาหางานทำ	17	37.0
3. ย้ายตามครอบครัว	13	28.3
4. ย้ายตามคู่สมรส	15	32.6
5. อื่นๆ ... เพื่อจะมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง	0	0.0

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

(2) ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน (ตารางที่ 5.2.9-3)

จำนวนสมาชิกในครัวเรือน พบว่า มีจำนวนสมาชิกเฉลี่ย 4.7 คนต่อครัวเรือน

อาชีพหลักและอาชีพเสริมของครัวเรือน พบว่า ร้อยละ 33.1 ประกอบอาชีพหลัก คือ อาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขายรองลงมา ประกอบอาชีพพนักงานหรือลูกจ้างบริษัทเอกชน (ร้อยละ 31.1) ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 17.6) ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (ร้อยละ 10.1) ประกอบอาชีพรับราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 8.1) ตามลำดับ โดยครัวเรือนเกือบทั้งหมดไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม (ร้อยละ 91.2) ในขณะที่อีกร้อยละ 8.8 ระบุว่า ครัวเรือนมีการประกอบอาชีพเสริม พบว่า ร้อยละ 69.2 อาชีพรับจ้าง รองลงมา อาชีพทำการเกษตร (ร้อยละ 23.1) และ อาชีพค้าขาย (ร้อยละ 7.7) ตามลำดับ

รายได้รวมต่อเดือนของครัวเรือน พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้รวมระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 31.1) รองลงมา มีรายได้รวมระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 27.0) มีรายได้

รวมระหว่าง 30,001-40,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 25.7) มีรายได้รวมไม่เกิน 10,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 7.4) มีรายได้รวมมากกว่า 50,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 4.7) และระหว่าง 40,001-50,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 4.1) ตามลำดับ

รายจ่ายรวมต่อเดือนของครัวเรือน พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 45.3 มีรายจ่ายรวมระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน รองลงมา มีรายจ่ายรวมระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน และมีรายจ่ายรวมระหว่าง 30,001-40,000 บาทต่อเดือน (ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 18.2) มีรายจ่ายรวมไม่เกิน 10,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 13.5) มีรายจ่ายรวมระหว่าง 40,001-50,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 2.7) และมีรายจ่ายรวมมากกว่า 50,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 2.0) ตามลำดับ

ลักษณะรายได้ของครัวเรือน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งให้ความเห็นว่ารายได้ของครัวเรือนเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน คิดเป็นร้อยละ 72.3 และร้อยละ 27.7 ให้ความเห็นว่ารายได้ของครัวเรือนเป็นรายได้ที่แน่นอน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่ารายได้รวมของครัวเรือนมีความเพียงพอแก่การครองชีพ (ร้อยละ 100.0)

ตารางที่ 5.29-3 ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
2.1 ข้อมูลสมาชิกในครัวเรือน จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย (คน)		4.7
2.2 อาชีพหลักของครัวเรือน		
1. ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	12	8.1
2. พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	46	31.1
3. พนักงานในโรงงาน	0	0.0
4. รับจ้างทั่วไป	26	17.6
5. เกษตรกรรม	15	10.1
6. ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์	0	0.0
7. ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	0	0.0
8. ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	49	33.1
9. อื่นๆ ... ไม่ได้ประกอบอาชีพ/เกษียณ	0	0.0
2.3 อาชีพเสริมของครัวเรือน		
1. ไม่มีอาชีพเสริม	135	91.2
2. มีอาชีพเสริม	13	8.8
2.3.1 อาชีพเสริมของครัวเรือน		
1. ทำการเกษตร	3	23.1
2. ค้าขาย	1	7.7
3. รับจ้าง	9	69.2
4. อื่นๆ ... ปศุสัตว์	0	0.0
2.4 รายได้รวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)		
1. ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน	11	7.4
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	40	27.0
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	46	31.1
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	38	25.7
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	6	4.1
6. มากกว่า 50,000 บาท/เดือน	7	4.7

ตารางที่ 5.2.9-3 ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
2.5 รายจ่ายรวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)		
1. ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน	20	13.5
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	67	45.3
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	27	18.2
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	27	18.2
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	4	2.7
6. มากกว่า 50,000 บาท/เดือน	3	2.0
2.6 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน		
1. เป็นรายได้ที่แน่นอน	41	27.7
2. เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน	107	72.3
2.7 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอต่อการครองชีพหรือไม่		
1. เพียงพอ	148	100.0
2. ไม่เพียงพอ	0	0.0

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

(3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภค

ผู้ให้สัมภาษณ์หรือสมาชิกในครัวเรือนที่ไม่เคยได้รับการเจ็บป่วย ร้อยละ 39.2 ในขณะที่อีกร้อยละ 60.8 ระบุว่าสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วย โดยผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยมากกว่าครึ่งเป็นโรคเกี่ยวกับหัวใจและหลอดเลือด คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมา เป็นโรคทางเดินหายใจ (ร้อยละ 34.4) เป็นโรคภูมิแพ้ทางเดินหายใจ (ร้อยละ 26.7) เป็นโรคสมองและระบบประสาท (ร้อยละ 24.4) เป็นโรคทางเดินอาหาร อาหารเป็นพิษ และโรคกล้ามเนื้อและกระดูก (ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 14.4) เป็นโรคตา หู เยื่อตาขาวอักเสบ (ร้อยละ 7.8) และเป็นโรคทางเดินปัสสาวะ (ร้อยละ 3.3) ตามลำดับ ส่วนการรักษาพยาบาลเมื่อได้รับการเจ็บป่วย พบว่า ทั้งหมดเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลรัฐบาล (ร้อยละ 100.0) รองลงมา เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) และคลินิกหรือโรงพยาบาลเอกชน (ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 20.0) ตามลำดับ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ให้ความเห็นว่าการให้บริการด้านสาธารณสุขนั้นมีความเพียงพอ (ร้อยละ 100.0) (ตารางที่ 5.2.9-4)

ตารางที่ 5.2.9-4		
ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
3.1 ในรอบปีที่ผ่านมา สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยหรือไม่		
1. ไม่เจ็บป่วย	58	39.2
2. เจ็บป่วย	90	60.8
3.1.1 กรณีที่เจ็บป่วย สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยเป็นโรคใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ภูมิแพ้ทางเดินหายใจ อาการจาม น้ำมูกไหล จามติดๆ กัน คัดจมูก แน่นจมูก	24	26.7
2. ภูมิแพ้ทางผิวหนัง อาการผื่นคัน ลมพิษ ผื่นแดงเป็นตุ่มคัน เป็นรอยผื่นแดงอักเสบที่ไม่รู้สาเหตุ	0	0.0
3. โรคผิวหนัง เชื้อรา กลากเกลื้อน	0	0.0
4. โรคทางเดินหายใจ เจ็บคอ ทอนซิลอักเสบ หวัด หลอดลมอักเสบเฉียบพลัน เรื้อรัง ไอแห้ง ไอมีเสมหะ ภูมิแพ้โพรง ปอดอักเสบติดเชื้อ วัณโรค	31	34.4
5. ตา หู เยื่อตาขาวอักเสบ คันระคายเคืองตา ตาสู้แสงสว่างไม่ได้ (อาการแพ้ระคายเคือง) การได้ยิน เสียงลดลง มีเสียงดังในหู	7	7.8
6. ทางเดินอาหาร อาหารเป็นพิษ (คลื่นไส้อาเจียน ปวดท้องบิด ถ่ายเป็นน้ำ) ท้องเสีย (ถ่ายเป็นน้ำ เป็นมูก เป็นเลือด ปวดท้องคลื่นไส้อาเจียนไข้) ตับอักเสบจากเชื้อไวรัสเอ จากยาจากสารเคมี	13	14.4
7. หัวใจและหลอดเลือด ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจเต้นผิดจังหวะ โรคกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด	60	66.7
8. ระบบสืบพันธุ์ คลอดก่อนกำหนด แท้งที่ไม่ได้เกิดจากการทำแท้ง	0	0.0
9. ทางเดินปัสสาวะ กระเพาะปัสสาวะอักเสบ ไตอักเสบ นิ่วทางเดินปัสสาวะ	3	3.3
10. กล้ามเนื้อและกระดูก ปวดกล้ามเนื้อที่ไม่ทราบสาเหตุ ปวดข้อต่างๆ ที่ไม่ทราบสาเหตุ (ไม่ใช่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เกาต์ รูมาตอยด์)	13	14.4
11. สมองและระบบประสาท ปวดหัว เครียด ปวดมีนท่ายทอย นอนไม่หลับ ซึมเศร้า	22	24.4
12. อื่นๆ	0	0.0
3.2 เมื่อสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วย จะไปรักษาพยาบาลที่ใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. โรงพยาบาลของรัฐ	90	100.0
2. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.)	18	20.0
3. คลินิก / โรงพยาบาลเอกชน	18	20.0
4. ไปซื้อหาขายเอง	0	0.0
5. ซื้อยากินเอง	0	0.0
6. อื่นๆ	0	0.0
3.3 จำนวนของสถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบันเพียงพอหรือไม่		
1. เพียงพอ	90	100.0
2. ไม่เพียงพอ	0	0.0
3.4 สถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบัน มีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์เพียงพอหรือไม่		
1. เพียงพอ	90	100.0
2. ไม่เพียงพอ	0	0.0

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

(4) ด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน

ผลการสอบถามความคิดเห็นด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในชุมชนมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.9-5)

แหล่งน้ำอุปโภค : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดร้อยละ 99.3 ใช้น้ำประปาในการอุปโภคภายในครัวเรือน และระบุว่าใช้น้ำฝน (ร้อยละ 0.7) โดยทั้งหมดไม่พบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภค (ร้อยละ 100.0)

แหล่งน้ำบริโภค : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดซื้อน้ำจากตู้น้ำดื่มหรือซื้อน้ำบรรจุขวดหรือถังเพื่อการบริโภคในครัวเรือน (ร้อยละ 100.0) โดยทั้งหมดไม่พบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภค (ร้อยละ 100.0)

การประสบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้า : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่พบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้า (ร้อยละ 100.0)

การจัดการน้ำเสียและการระบายน้ำ : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีวิธีการจัดการและระบายน้ำเสียด้วยวิธีปล่อยลงที่ระบายน้ำสาธารณะโดยตรง (ร้อยละ 100.0) โดยทั้งหมดระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการจัดการน้ำเสียและการระบายน้ำ (ร้อยละ 100.0)

การจัดการขยะ : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดใช้บริการเก็บขนขยะมูลฝอยของหน่วยงานส่วนท้องถิ่น (ร้อยละ 100.0) โดยทั้งหมดไม่มีปัญหาด้านการจัดการขยะในครัวเรือนแต่อย่างใด

ตารางที่ 5.2.9-5 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
4.1 แหล่งน้ำอุปโภคของครัวเรือน (น้ำใช้)		
1. น้ำประปา	147	99.3
2. น้ำบาดาล	0	0.0
3. น้ำฝน	1	0.7
4. อื่นๆ	0	0.0
4.2 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภคหรือไม่		
1. ไม่เคย	148	100.0
2. เคย	0	0.0
4.3 แหล่งน้ำบริโภคของครัวเรือน (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร)		
1. น้ำประปาผ่านการต้ม	0	0.0
2. น้ำประปาจากเครื่องกรอง	0	0.0
3. ซื้อน้ำจากตู้น้ำ/บรรจุขวด/ถัง	148	100.0
4. น้ำฝน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
4.4 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภคหรือไม่		
1. ไม่เคย	148	100.0
2. เคย	0	0.0
4.5 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าหรือไม่		
1. ไม่เคย	148	100.0
2. เคย	0	0.0

ตารางที่ 5.2.9-5 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
4.6 ครั้วเรือนของท่าน มีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสีย		
1. ปล่อยลงท่อระบายน้ำโดยตรง	148	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
7. อื่นๆ	0	0.0
4.7 ในปีที่ผ่านมา ครั้วเรือนเคยประสบปัญหาด้านการจัดการและการระบายน้ำเสียหรือไม่		
1. ไม่เคย	148	100.0
2. เคย	0	0.0
4.8 ครั้วเรือนของท่านมีวิธีการกำจัดขยะ		
1. เผา	0	0.0
2. ขุดหลุมฝัง	0	0.0
3. นำขยะไปไว้จุดทิ้งขยะเอง	0	0.0
4. มีรถขยะของ อบต./เทศบาลมาเก็บ	148	100.0
5. อื่นๆ	0	0.0
4.9 ในปีที่ผ่านมา ครั้วเรือนเคยประสบปัญหาด้านการกำจัดขยะหรือไม่		
1. ไม่เคย	148	100.0
2. เคย	0	0.0

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

(5) ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน (ตารางที่ 5.2.9-6)

ผลกระทบจากปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดระบุว่าได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน (ร้อยละ 93.2) ในขณะที่อีกร้อยละ 6.8 ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน

ปัญหากลิ่น : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 87.2) ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาของกลิ่น ในขณะที่อีกร้อยละ 12.8 ระบุว่าได้รับผลกระทบจากปัญหาของกลิ่น โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าประเภทของกลิ่น คือ กลิ่นอื่นๆ (การจราจร) และผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าได้รับผลกระทบบางฤดูกาล ส่วนระดับผลกระทบ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 84.2 ระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับน้อย และระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง (ร้อยละ 15.8)

ปัญหาเขม่าควัน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 81.8) ระบุว่าได้รับผลกระทบจากปัญหาของเขม่าควัน ในขณะที่อีกร้อยละ 18.2 ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาของเขม่าควัน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าได้รับผลกระทบบางฤดูกาล ส่วนระดับผลกระทบ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับน้อย (ร้อยละ 66.1) รองลงมา ระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง (ร้อยละ 24.0) และระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับมาก (ร้อยละ 9.9) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าแหล่งที่มาจากอื่นๆ (ร้อยละ 100.0) ตามลำดับ

ปัญหาฝุ่นละออง : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่ง (ร้อยละ 79.1) ระบุว่าได้รับผลกระทบจากปัญหาฝุ่นละออง ในขณะที่อีกร้อยละ 20.9 ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาฝุ่นละออง ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์

เกือบทั้งหมดร้อยละ 89.7 ระบุว่าได้รับผลกระทบตลอดทั้งปี และระบุว่าได้รับผลกระทบบางฤดูกาล (ร้อยละ 10.3) ส่วนระดับผลกระทบ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับน้อย (ร้อยละ 71.8) รองลงมา คือ ระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง (ร้อยละ 25.6) และระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับมาก (ร้อยละ 2.6) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 76.1 ระบุว่าแหล่งที่มาจากการจราจร รองลงมา คือ ระบุว่าแหล่งที่มาจากอื่นๆ (ร้อยละ 42.7) และระบุว่าแหล่งที่มาจากกิจกรรมในชุมชน (ร้อยละ 10.3) ตามลำดับ

ปัญหาด้านเสียงรบกวน : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.7) ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านเสียงรบกวน ในขณะที่อีกร้อยละ 47.3 ระบุว่าได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านเสียงรบกวน ซึ่งระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบในเวลากลางวัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่ง (ร้อยละ 61.3) ระบุว่าได้รับผลกระทบตลอดเวลา และระบุว่าได้รับผลกระทบบางเวลา (ร้อยละ 35.7) ส่วนในเวลากลางคืน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าได้รับผลกระทบบางเวลา (ร้อยละ 100.0) ส่วนระดับผลกระทบ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับน้อย (ร้อยละ 64.3) รองลงมา คือ ระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง (ร้อยละ 30.0) และระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับมาก (ร้อยละ 5.7) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 91.4 ระบุว่าแหล่งที่มาจากการจราจร รองลงมา คือ ระบุว่าแหล่งที่มาจากกิจกรรมในชุมชน (ร้อยละ 21.4) ระบุว่าแหล่งที่มาจากอื่นๆ (ร้อยละ 8.6) และระบุว่าแหล่งที่มาจากสถานประกอบการ (ร้อยละ 1.4) ตามลำดับ

ปัญหาน้ำเสีย : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาน้ำเสีย

ปัญหาขยะมูลฝอย : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาขยะมูลฝอย

ปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร : พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดร้อยละ 99.3 ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร ในขณะที่อีกร้อยละ 0.7 ระบุว่าได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าประเภทของยานพาหนะที่ก่อให้เกิดผลกระทบ คือ รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 100.0) และผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าได้รับผลกระทบตลอดทั้งปี (ร้อยละ 100.0) ส่วนระดับผลกระทบ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับน้อย (ร้อยละ 100.0) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าแหล่งที่มาจากการจราจร

ตารางที่ 5.2.9-6 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
5.1 ปัจจุบันชุมชนของท่านได้รับผลกระทบจากปัญหาสิ่งแวดล้อมหรือไม่		
1. ไม่ได้รับผลกระทบ	10	6.8
2. ได้รับผลกระทบ	138	93.2
5.1.1 ปัญหากลิ่น		
1. มี	19	12.8
2. ไม่มี	129	87.2
ประเภทของกลิ่น		
1. กลิ่นแก๊ส	0	0.0
2. กลิ่นสารเคมี	0	0.0
3. กลิ่นเหม็นไหม้	0	0.0
4. กลิ่นน้ำมันจากเครื่องบิน	0	0.0
5. อื่นๆ	19	100.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	19	100.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	16	84.2
2. ปานกลาง	3	15.8
3. มาก	0	0.0
5.1.2 ปัญหาเขม่าควัน		
1. มี	121	81.8
2. ไม่มี	27	18.2
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	121	100.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	80	66.1
2. ปานกลาง	29	24.0
3. มาก	12	9.9
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=121)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	121	100.0

ตารางที่ 5.2.9-6		
ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
5.1.3 ปัญหาฝุ่นละออง		
1. มี	117	79.1
2. ไม่มี	31	20.9
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	12	10.3
2. ตลอดทั้งปี	105	89.7
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	84	71.8
2. ปานกลาง	30	25.6
3. มาก	3	2.6
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=151)		
1. กิจกรรมในชุมชน	12	10.3
2. การจราจร	89	76.1
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	50	42.7
5.1.4 ปัญหาด้านเสียงรบกวน		
1. มี	70	47.3
2. ไม่มี	78	52.7
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=70)		
กลางวัน		
1. บางเวลา	25	35.7
2. ตลอดเวลา	45	64.3
กลางคืน		
1. บางเวลา	70	100.0
2. ตลอดเวลา	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	45	64.3
2. ปานกลาง	21	30.0
3. มาก	4	5.7
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=86)		
1. กิจกรรมในชุมชน	15	21.4
2. การจราจร	64	91.4
3. สถานประกอบการ	1	1.4
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	6	8.6

ตารางที่ 5.2.9-6 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
5.1.5 ปัญหาน้ำเสีย		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	148	100.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
5.1.5 ปัญหาน้ำเสีย (ต่อ)		
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=0)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.6 ปัญหาขยะมูลฝอย		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	148	100.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=0)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0

ตารางที่ 5.2.9-6 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
5.1.7 ปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร		
1. มี	1	0.7
2. ไม่มี	147	99.3
ประเภทของยานพาหนะที่ก่อให้เกิดผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=2)		
1. รถยนต์	1	100.0
2. รถตู้	0	0.0
3. รถจักรยานยนต์	1	100.0
4. อื่นๆ	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	1	100.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	1	100.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=1)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	1	100.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0

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

(6) ผลกระทบด้านสังคม

ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งระบุว่าเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคม (ร้อยละ 66.2) ในขณะที่อีกร้อยละ 33.8 ระบุว่าไม่เคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคม โดยให้ความเห็นว่าพบปัญหาการอพยพจากแรงงานต่างถิ่น (ร้อยละ 90.8) รองลงมา พบปัญหาการลักขโมย (ร้อยละ 83.7) พบปัญหายาเสพติด (ร้อยละ 66.3) พบปัญหาชุมชนแออัด (ร้อยละ 43.9) พบปัญหาการมั่วสุมของวัยรุ่น (ร้อยละ 31.6) และพบปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ 16.3) ตามลำดับ (ตารางที่ 5.2.9-7)

ตารางที่ 5.2.9-7		
ข้อมูลปัญหาด้านสังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
6.1 ในปีที่ผ่านมา ครั้วเรือนเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคมหรือไม่		
1. ไม่เคย	50	33.8
2. เคย	98	66.2
6.1.1 ปัญหาด้านสังคมที่พบ มีสาเหตุมาจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=326)		
1. ปัญหายาเสพติด	65	66.3
2. ปัญหาอาชญากรรม	0	0.0
3. ปัญหาการลักขโมย	82	83.7
4. ปัญหาการพนัน	0	0.0
5. ปัญหาการมั่วสุมของวัยรุ่น	31	31.6
6. ปัญหาการอพยพจากแรงงานต่างถิ่น	89	90.8
7. ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	16	16.3
8. ปัญหาชุมชนแออัด	43	43.9
9. ปัญหาการขัดแย้งในชุมชน	0	0.0
10. อื่นๆ	0	0.0

ที่มา : สำรวจภาคสนามโดย บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ.2567

(7) ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน (ตารางที่ 5.2.9-8)

ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งร้อยละ 75.0 ระบุว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมามีถึงปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน ในขณะที่อีกร้อยละ 25.0 ระบุว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมามีถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยระบุว่าทำให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น (ร้อยละ 83.8) ระบุว่าทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้นและระบุว่าทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 10.8) ตามลำดับ

ในด้านผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งร้อยละ 66.2 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันมีเสียงดังน้อยลง และระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 33.8) ตามลำดับ

สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน : พบว่า ในขณะบินขึ้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 45.9 ได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 31.1) และได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 23.0) ตามลำดับ ส่วนผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากเครื่องบินในขณะที่บินผ่าน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 48.0 ไม่ได้รับการรบกวน รองลงมา ได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 45.9) และได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 6.1) ตามลำดับ สำหรับผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากเครื่องบินในขณะที่บินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 45.9 ได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 39.2) และได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 14.9) ตามลำดับ

สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆในปัจจุบัน พบว่า ในขณะบินขึ้น ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 43.2 ได้รับการรบกวนในระดับน้อย รองลงมา ไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 39.2) และได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 15.5) ตามลำดับ ส่วนผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากเครื่องบินในขณะที่บินผ่าน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 66.9 ไม่ได้รับการรบกวน รองลงมา ได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 20.3) และได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 12.8) ตามลำดับ สำหรับ

ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากเครื่องบิน **ในขณะบินลง** พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 60.8 ไม่ได้รับการรบกวน รองลงมา ได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 20.9) ได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 16.9) และได้รับการรบกวนในระดับมาก (ร้อยละ 1.4) ตามลำดับ

โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน (ร้อยละ 100) ในด้านความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 98.0 ให้ความเห็นว่าทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น รองลงมา ให้ความเห็นว่าทำให้คมนาคมสะดวก (ร้อยละ 79.1) ให้ความเห็นว่าทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 16.2) ให้ความเห็นว่าทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 2.0) ให้ความเห็นว่าช่วยสร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น และให้ความเห็นว่าพอใจ เนื่องจากสาเหตุอื่นๆ (ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 0.7) ตามลำดับ แต่พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 56.8 ระบุว่าไม่พึงพอใจ เนื่องจากอื่นๆ รองลงมา ระบุว่าไม่พึงพอใจ เนื่องจากเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 41.2) ระบุว่าไม่พึงพอใจ เนื่องจากทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 6.3) ระบุว่าไม่พึงพอใจ เนื่องจากอุบัติเหตุจากการคมนาคม (ทางบก) (ร้อยละ 4.7) และระบุว่าไม่พึงพอใจ เนื่องจากแรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ (ร้อยละ 2.7) ตามลำดับ

ตารางที่ 5.29-8 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
รายการ	จำนวน(ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
7.1 การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน		
1. ไม่มีผล	111	75.0
2. มีผล	37	25.0
7.1.1 กรณี “มีผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน” มีผลอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=39)		
1. มีรายได้มากขึ้น	0	0.0
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	4	10.8
3. มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น	31	83.8
4. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	4	10.8
5. อื่นๆ	0	0.0
7.2 ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน		
1. เสียงดังมากขึ้น	0	0.0
2. เสียงดังน้อยลง	98	66.2
3. ไม่เปลี่ยนแปลง	50	33.8
4. อื่นๆ	0	0.0
7.3 ท่านคิดว่าเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่านหรือไม่		
7.3.1 เครื่องบินพาณิชย์		
ขณะบินขึ้น		
1. ไม่รบกวน	46	31.1
2. น้อย	68	45.9
3. ปานกลาง	34	23.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0

ตารางที่ 5.2.9-8		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
รายการ	จำนวน(ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
ขณะบินผ่าน		
1. ไม่รบกวน	71	48.0
2. น้อย	68	45.9
3. ปานกลาง	9	6.1
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินลง		
1. ไม่รบกวน	58	39.2
2. น้อย	68	45.9
3. ปานกลาง	22	14.9
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
7.3.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่น		
ขณะบินขึ้น		
1. ไม่รบกวน	58	39.2
2. น้อย	64	43.2
3. ปานกลาง	23	15.5
4. มาก	3	2.0
5. มากที่สุด	0	0.0
7.3.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่น (ต่อ)		
ขณะบินผ่าน		
1. ไม่รบกวน	99	66.9
2. น้อย	30	20.3
3. ปานกลาง	19	12.8
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินลง		
1. ไม่รบกวน	90	60.8
2. น้อย	31	20.9
3. ปานกลาง	25	16.9
4. มาก	2	1.4
5. มากที่สุด	0	0.0
7.4 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกหงุดหงิดเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่		
1. ไม่วิตกกังวล	148	100.0
2. มีความวิตกกังวล	0	0.0
7.5 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่หรือไม่		

ตารางที่ 5.2.9-8		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
รายการ	จำนวน(ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
7.5 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่หรือไม่ 7.5.1 พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=291)		
1. สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	1	0.7
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	3	2.0
3. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	24	16.2
4. ราคาที่ดินสูงขึ้น	145	98.0
5. เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	0	0.0
6. คมนาคมสะดวก	117	79.1
7. อื่นๆ	1	0.7
7.5.2 ไม่พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=166)		
1. ผลผลิตทางเกษตรกรรมลดลง	0	0.0
2. อาชญากรรมเพิ่มขึ้น	0	0.0
3. อุบัติเหตุจากการคมนาคม (ทางบก)	7	4.7
4. เสี่ยงด้งรบกวน	61	41.2
5. การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น	10	6.8
6. แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	4	2.7
7. อื่นๆ	84	56.8
7.6 ผลกระทบที่ตัวท่านได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ในรอบปีที่ผ่านมา		
1. ไม่มีผลกระทบ	148	100.0
2. มีผลกระทบ	0	0.0
7.6.1 ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	0	0.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.2 ปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น		
1. ไม่รบกวน	0	0.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.3 ปัญหาตอนไม่หลับจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง		
1. ไม่รบกวน	0	0.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.4 ปัญหาความสั่นสะเทือน		
1. ไม่รบกวน	0	0.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0

ตารางที่ 5.2.9-8		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด (ต่อ)		
รายการ	จำนวน(ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
7.6.5 ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์/มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง		
1. ไม่รบกวน	0	0.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.6 ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	0	0.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.7 ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากกรณยานที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	0	0.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0

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

(8) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ

(ตารางที่ 5.2.9-9)

ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งให้ความเห็นว่าต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ร้อยละ 74.3) ในขณะที่อีก ร้อยละ 25.7 ให้ความเห็นว่าไม่ต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม สำหรับข้อมูลข่าวสารที่ต้องการเพิ่มเติม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 90.9 ให้ความเห็นว่าต้องการทราบผลกระทบด้านสุขภาพหรือความปลอดภัย รองลงมา ให้ความเห็นว่าต้องการให้มีส่วนร่วมของท่าอากาศยานกับชุมชน (ร้อยละ 80.9) ให้ความเห็นว่าต้องการทราบการดำเนินงานของท่าอากาศยานในปัจจุบันหรือการรับสมัครพนักงาน (ร้อยละ 43.6) ให้ความเห็นว่าต้องการทราบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 32.7) ให้ความเห็นว่าต้องการทราบผลกระทบด้านสังคม (ร้อยละ 28.2) ให้ความเห็นว่าต้องการทราบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของท่าอากาศยาน (ร้อยละ 22.7) และให้ความเห็นว่าต้องการทราบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน (ร้อยละ 17.3) ตามลำดับ เมื่อสอบถามถึงช่องทางสำหรับประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 100.0 ระบุว่าได้รับข่าวสารจากช่องทางการแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน รองลงมา ระบุว่าได้รับข่าวสารผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น (ร้อยละ 54.1) ระบุว่าได้รับข่าวสารจากช่องทางโซเชียลมีเดีย (ร้อยละ 27.0) ระบุว่าได้รับข่าวสารจากช่องทางจดหมายเอกสารแจ้งต่อประชาชนโดยตรง (ร้อยละ 0.7) ตามลำดับ

ตารางที่ 5.2.9-9 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	148	100.0
8.1 ทานต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่		
1. ไม่ต้องการ	38	25.7
2. ต้องการ	110	74.3
8.1.1 หัวข้อที่ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=300)		
1. การดำเนินงานของท่าอากาศยานในปัจจุบัน/การรับสมัครพนักงาน	48	43.6
2. การมีส่วนร่วมของท่าอากาศยานกับชุมชน	89	80.9
3. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	36	32.7
4. ผลกระทบด้านสังคม	31	28.2
5. ผลกระทบด้านสุขภาพหรือความปลอดภัย	100	90.9
6. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการของท่าอากาศยาน	25	22.7
7. ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน	19	17.3
8. อื่นๆ	0	0.0
8.2 ช่องทางสำหรับประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยาน เพื่อให้ชุมชน/ตัวแทน รับทราบได้ดีที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=269)		
1. จัดหมายเอกสาร แจกต่อประชาชนโดยตรง	1	0.7
2. แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน	148	100.0
3. จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน	0	0.0
4. ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น	80	54.1
5. โซเชียลมีเดีย	40	27.0
6. อื่นๆ	0	0.0

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

(9) ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดแต่อย่างใด

3.2.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ดำเนินการระหว่างวันที่ 28-29 ตุลาคม พ.ศ.2568 คณะผู้ทำการศึกษามีได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากผู้นำชุมชนในพื้นที่รอบนอกท่าอากาศยานที่ได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้ง 1 แห่ง ในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ข้อห่วงกังวล และการแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ ต่างมีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ โดยได้แสดงผลการศึกษาในรูปแบบของการสรุปผลการสัมภาษณ์รายบุคคล และสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.9-10)

ตารางที่ 5.2.9-10 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำการสำรวจข้อมูล				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ	ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
1	นายเพชร อองกุลนะ	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านหนองกิ้งฟ้า ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก		มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

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


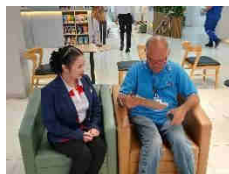




หมู่ 5 บ้านหนองกิ้งฟ้า : ให้ความเห็นว่าในการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจของชุมชน เนื่องจากไม่มีกิจกรรมใดที่ทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น ส่วนความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่ามีความดังมากขึ้น สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน ให้ความเห็นว่า ณ ปัจจุบันไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด

ความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด ส่วนการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระบุว่าต้องการให้ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด แจ้งข้อมูลข่าวสารแก่ชุมชนทั้งในเรื่องข้อมูลการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ โดยเฉพาะข้อมูลการรับสมัครงาน โดยต้องการให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านผู้นำชุมชนในพื้นที่หรือกรรมการชุมชน หรือผ่านการจัดประชุมชี้แจงภายในชุมชนหรือผ่านสื่อในท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชนหรือหอกระจายเสียง เป็นต้น หรือผ่านโซเชียลมีเดีย

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในภาพรวม ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ เข้าหาชุมชน โดยการจัดกิจกรรมและให้ชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานฯ เข้าศึกษาดูงานในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ รวมทั้งสร้างเครือข่ายข่าวสารภาคประชาชน และเข้าร่วมกิจกรรมร่วมกับชุมชนอย่างต่อเนื่อง

3.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ดำเนินการระหว่างวันที่ 28-29 ตุลาคม พ.ศ.2568 คณะผู้การศึกษาได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากตัวแทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้ง 8 แห่ง ในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ข้อห่วงกังวล และการแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ ต่างมีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ โดยได้แสดงผลการศึกษาในรูปแบบของการสรุปผลการสัมภาษณ์รายบุคคล และสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.9-11)

ตารางที่ 5.2.9-11 รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการสำรวจข้อมูล				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ	ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
1.	นายปิยะพงษ์ ดุแส	อาจารย์ผู้สอน โรงเรียนภัทรวิทยา หมู่ 1 บ้านข้าง สหกรณ์ ตำบลท่าสายลวด อำเภอ แม่สอด จังหวัดตาก		มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน
2	นางสาวจิราภรณ์ ชินวัฒนา	เจ้าหน้าที่ CRM ในประเทศ โรงพยาบาลจุฬารัตน์แม่สอด หมู่ 1 บ้านข้างสหกรณ์ ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก		มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน
3	นายปิยะพงษ์ ดุแส	ผู้ดูแล วัดนักบุญเทเรซ่าแม่สอด ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก		มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน
4	พระค่านิงบุญโญ มณีวิไล	เจ้าอาวาสวัดศรีรัตนาราม ตำบลแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก		มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน
5	พระปลัดจรรยา กัลยาณธัมโม	เจ้าอาวาสวัดหนองกิ้งฟ้า ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก		มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน
6	นายสมชาย นาเข็ม	อิหม่าม มัสยิดมุฮัมหมัด ตำบลแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก		มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน
7	นายวรวิทย์ วีร์	กรรมการ มัสยิดญันนะตุสสิริเตล ตำบลแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก		มีความพึงพอใจในการดำเนินงาน ของท่าอากาศยาน

ตารางที่ 5.2.9-11 รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการสำรวจข้อมูล (ต่อ)				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ภาพประกอบ	ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
8	ไม่ประสงค์ให้ระบุชื่อ วันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ.2567 โทรศัพท์ 061-327-7165	พี่ชายอิหม่าม มัสยิดมุฮัมหมัด ตำบลแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง: -	ไม่ประสงค์ให้ถ่ายภาพขณะให้ข้อมูล)	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

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

สถานศึกษาในพื้นที่ : ผลการสอบถามความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทสถานศึกษา จำนวน 1 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

(1) **โรงเรียนภัทรวิทยา :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบว่ามีเสียงดังน้อยลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบว่าไม่รบกวน รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระบว่าต้องการข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมเพิ่มขึ้น โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านจดหมายเอกสาร โดยแจ้งต่อทางโรงเรียนโดยตรง หรือผ่านทางช่องทางโซเชียลมีเดียต่างๆ โดยไม่มีข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

สถานบริการด้านทางด้านสาธารณสุขในพื้นที่ : ผลการสอบถามความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทสถานบริการด้านสาธารณสุข จำนวน 1 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

(1) **โรงพยาบาลจุฬารัตน์แม่สอด :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบว่ามีเสียงดังน้อยลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบว่าไม่รบกวน รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระบว่าต้องการข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมเพิ่มขึ้น โดยให้ข้อมูลเกี่ยวกับช่องทางการติดต่อสื่อสารระหว่างท่าอากาศยานกับโรงพยาบาล เกี่ยวกับความสะดวกในการเข้ารับผู้ป่วยที่เดินทางมาลงในท่าอากาศยาน และการเข้ารับตัวผู้ป่วยภายในท่าอากาศยาน โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านจดหมายเอกสาร โดยแจ้งต่อทางโรงพยาบาลโดยตรง หรือผ่านทางช่องทางโซเชียลมีเดียต่างๆ รวมทั้งมีข้อเสนอแนะให้มีช่องทางพิเศษในการรับผู้ป่วยภายในท่าอากาศยาน เช่น การที่มีรถของโรงพยาบาลเข้ารับผู้ป่วยภายในท่าอากาศยาน ควรมีเก็บข้อมูล ทั้งการจดบันทึกรายละเอียดของรถ เลขทะเบียนรถ รวมถึงมีการบันทึกรายละเอียดของพนักงานขับรถของโรงพยาบาล ไว้เป็นข้อมูล เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเข้าปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ รวมถึงเพื่อความปลอดภัย ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือกรณีที่ต้องมีการส่งต่อผู้ป่วยให้กับทางโรงพยาบาล

กลุ่มศาสนสถานในพื้นที่ : ผลการสอบถามความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อันไหนต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภศาสนสถาน จำนวน 6 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

(1) **วัดนักบุญเทเรซาแม่สอด :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบว่ามีเสียงดังน้อยลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบว่าไม่รบกวน รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระบว่าต้องการข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมเพิ่มขึ้น โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านจดหมายเอกสาร โดยแจ้งต่อทางวัดโดยตรง หรือผ่านทางช่องทางโซเชียลมีเดียต่างๆ โดยไม่มีข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(2) **วัดศรีรัตนาราม :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบว่ามีเสียงดังมากขึ้น สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบว่าไม่รบกวน รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระบว่าต้องการข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมเพิ่มขึ้น โดยข้อมูลที่ต้องการทราบเพิ่มเติม เช่น ข้อมูลการรับสมัครงาน ตารางเที่ยวบิน เพื่อแจ้งต่อนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมชมวัด โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านจดหมายเอกสาร โดยแจ้งต่อทางวัดโดยตรง หรือแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านทางผู้นำชุมชนหรือกรรมการหมู่บ้าน หรือผ่านทางช่องทางโซเชียลมีเดียต่างๆ รวมทั้งมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ จัดทำบอร์ดหรือป้ายแสดงรายละเอียดเที่ยวบินในแต่ละวัน เพื่อเป็นการแจ้งเวลาการเดินทางให้ประชาชนหรือนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเยี่ยมชมวัดได้รับทราบตารางเที่ยวบิน อันเป็นการประชาสัมพันธ์ท่าอากาศยานฯ ควบคู่ไปด้วย

(3) **วัดหนองกิ้งฟ้า :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบว่ามีเสียงดังมากขึ้น สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบว่าไม่รบกวน และไม่มีมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระบว่าต้องการข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมเพิ่มขึ้น โดยให้ข้อมูลผ่านช่องทางการแจ้งผ่านจดหมายเอกสาร โดยแจ้งต่อทางวัดโดยตรง หรือผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น โดยไม่มีข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(4) **มัสยิดอารอฟะฮ์ :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบว่ามีเสียงดังมากขึ้น สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบว่าไม่รบกวน และไม่มีมีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระบุว่าต้องการข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมเพิ่มขึ้น โดยให้ข้อมูลข่าวสารผ่านทางผู้นำชุมชนหรือกรรมการหมู่บ้าน หรือผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น โดยไม่มีข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(5) มัสนิตยฐานะตุลพิรเศ : ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ ของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด ให้ความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระบุว่าต้องการข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมเพิ่มขึ้น โดยให้ข้อมูลข่าวสารผ่านทางผู้นำชุมชนหรือกรรมการหมู่บ้าน หรือผ่าน สื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น หรือผ่านทางช่องทางโซเชียลมีเดียต่างๆ โดยไม่มีข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(6) มัสนิตมุฮายีริน : ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่ามีความดังมากขึ้น สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่ารบกวนน้อย รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด ให้ความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น

ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ระบุว่าต้องการข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมเพิ่มขึ้น โดยให้ข้อมูลข่าวสารผ่านทางผู้นำชุมชนหรือกรรมการหมู่บ้าน หรือผ่าน สื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น หรือผ่านทางช่องทางโซเชียลมีเดียต่างๆ โดยไม่มีข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

4) เปรียบเทียบผลการศึกษา

จากผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดในปัจจุบันเปรียบเทียบกับผลการสำรวจในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 เดือนตุลาคม พ.ศ.2565 และเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มขึ้นมีสัดส่วนลดลง โดยส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังมากขึ้น โดยผู้ให้สัมภาษณ์ที่ได้รับการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินพาณิชย์มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน และผู้ให้สัมภาษณ์ที่ได้รับการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินทหารหรือเอกชนหรือส่วนราชการอื่นมีสัดส่วนเพิ่มมากขึ้น จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงรบกวนต่อชุมชนใกล้เคียง

5) สรุปผลการศึกษา

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด : ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งร้อยละ 66.2 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันมีเสียงดังน้อยลง และระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 33.8) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ขณะบินขึ้น และบินลง รบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย ส่วนในขณะขณะบินผ่าน ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ให้ความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ขณะบินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ส่วนในขณะบินขึ้น รบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย

กลุ่มผู้นำชุมชน : ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงมากขึ้น โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ซึ่งทั้งหมดมีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น แต่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ให้ท่าอากาศยานฯ เข้าหาชุมชน โดยการจัดกิจกรรมและให้ชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานฯ เข้าศึกษาดูงานในพื้นที่ท่าอากาศยานฯ รวมทั้งสร้างเครือข่ายข่าวสารภาคประชาชน และเข้าร่วมกิจกรรมร่วมกับชุมชนอย่างต่อเนื่อง

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม : ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงมากขึ้น โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต โดยทั้งหมด ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะจากกลุ่มสถานบริการทางด้านสาธารณสุข ให้มีช่องทางพิเศษในการรับผู้ป่วยภายในท่าอากาศยานฯ เช่น การที่มีรถของโรงพยาบาลเข้ารับผู้ป่วยภายในท่าอากาศยานฯ ควรมีเก็บข้อมูล ทั้งการจดบันทึกรายละเอียดของรถ เลขทะเบียนรถ รวมถึงมีการบันทึกรายละเอียดของพนักงานขับรถของโรงพยาบาล ไว้เป็นข้อมูล เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเข้าปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ รวมถึงเพื่อความปลอดภัย ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือกรณีที่ต้องมีการส่งต่อผู้ป่วยให้กับทางโรงพยาบาล ส่วนกลุ่มศาสนสถาน ได้เสนอแนะให้ท่าอากาศยานฯ มาจัดทำบอร์ดหรือป้ายแสดงรายละเอียดเที่ยวบินในแต่วัน เพื่อเป็นการแจ้งเวลาการเดินทางให้ประชาชนหรือนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเยี่ยมชมเยือนวัดได้รับทราบตารางเที่ยวบิน อันเป็นการประชาสัมพันธ์ท่าอากาศยานฯ ควบคู่ไปด้วย

บทที่ 6

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด โดยมีรายละเอียดแสดงดังบทที่ 4 และบทที่ 5 ข้างต้น พบว่า ควรเพิ่มเติมแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม อีก 2 แผนฯ ได้แก่ แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ และแผนปฏิบัติการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้การดำเนินงานของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีรายละเอียดของแต่ละแผนปฏิบัติการดังนี้

6.1 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ

1) เหตุผลและความจำเป็น

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีเพียงคุณภาพน้ำทิ้งผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารภายในประเทศที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดของสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดของสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 40 มก./ล.

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ในเดือนเมษายน และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข

อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ต้องสูบน้ำออกจากกระบบบำบัดน้ำเสีย สถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร และระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณผู้โดยสารระหว่างประเทศ รวมทั้งต้องเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสีย เป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูงเกินกว่า 1 ใน 3 ของบ่อต้องดำเนินการสูบน้ำออกทันที

2) วัตถุประสงค์

เพื่อตรวจสอบและดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

4) พื้นที่ดำเนินงาน

ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเดิมอากาศที่บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

5) วิธีดำเนินการ

1. ตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอนสูงเกินกว่า 1 ใน 3 ของความสูงของบ่อพักตะกอน ให้ดำเนินการสูบน้ำออกทันที
2. ประชาสัมพันธ์ให้เจ้าหน้าที่ และผู้ให้บริการร้านค้า และร้านค้า ภายในบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ทำการคัดแยกเศษอาหาร หรือจัดให้มีบ่อตกไขมัน ก่อนระบายน้ำเสียเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร
3. จัดทำแบบบันทึกรายละเอียดของสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกวัน เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องระหว่างปริมาณน้ำเข้าระบบบำบัดน้ำเสียกับความสามารถในการรองรับน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งไว้ รวมทั้งเพื่อตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสียให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ (ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียแสดงดังตารางที่ 6.1-1)

6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

6.2 แผนปฏิบัติการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

1) เหตุผลและความจำเป็น

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 49 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 5 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 34 ชนิด โดยนกที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ แต่ไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จำนวน 58 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 40 ชนิด โดยนกที่มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จำนวน 4 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย เหยี่ยวต่างดำขาว เหยี่ยวปีกแดง และเหยี่ยวkestrel และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกยางกรอกพันธุ์จีน แต่ไม่พบนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง

ทั้งนี้ ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดควรดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศ ซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียง สามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้

ตารางที่ 6.1-1														
ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด														
ว/ด/ป	เวลา	ปริมาณน้ำใช้ใน ทุกกิจกรรม ของแหล่ง กำเนิดมลพิษ (ลบ.ม.)	ปริมาณ น้ำเสียที่เข้า ระบบบำบัด น้ำเสีย (ลบ.ม.)	ปริมาณ สารเคมีหรือ สารสกัด ชีวภาพที่ใช้ (ชื่อ/ปริมาณ) (ลิตรหรือ กิโลกรัม)	ถังดัก ไขมัน (มี/ไม่มี)	การระบาย น้ำทิ้งจาก ระบบบำบัด น้ำเสีย (ระบาย/ ไม่ระบาย)	การทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย					ปริมาณตะกอน ส่วนเกิน ที่เกิดขึ้นจาก ระบบบำบัด น้ำเสียที่นำไป กำจัด (ลบ.ม.)	ปัญหา อุปสรรค และ แนวทาง แก้ไข	ลายมือชื่อ ผู้จัดบันทึก
							เครื่องเติม อากาศ (ปกติ/ ผิดปกติ)	ตัวกรอง (อุดตัน/ ไม่อุดตัน)	กลิ่น (มี/ ไม่มี)	ลักษณะ น้ำทิ้ง (ขุ่น/ไม่ ขุ่น)	การลอยตัว ของตะกอน (มี/ไม่มี)			

2) วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

4) พื้นที่ดำเนินงาน

ภายในท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอดและพื้นที่โดยรอบ

5) วิธีดำเนินการ

5.1) แผนระยะสั้น

5.1.1) การจัดการแหล่งอาศัยของนกบริเวณทางวิ่ง

(1) สำรวจพื้นที่ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

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

(2) หลังตัดวัชพืชและถมแล้ว ให้บดอัดทับอีกครั้ง

5.1.2) การปรับปรุงหญ้า

- (1) ตัดหญ้าให้สั้นเสมอ และเก็บหญ้าที่ตัดแล้วให้เรียบร้อย หรือเผาทิ้งบริเวณที่ไม่มี ผลกระทบต่อการบิน
- (2) ใช้ยาฆ่าหญ้าร่วมกับการตัดหญ้า เมื่อหญ้าตาย ให้นำไปเผายังบริเวณที่ไม่มี 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
- โหล่นที่ใช้สระน้ำเป็นแหล่งอาศัยและแหล่งอาหาร

(2) มาตรการไล่นกด้วยสารเคมี

- ใช้ยาฆ่าสัตว์หน้าดินฉีดพ่นบริเวณสนามหญ้า เพื่อกำจัดอาหารของนก
- ใช้สารเคมีฉีดพ่นบริเวณสนามหญ้าทำให้นกเกิดการระคายเคือง
- แหล่งขยะมูลฝอย ให้ฉีดพ่นด้วย Avitrol

5.2) แผนการเฝ้าระวังระยะยาว

5.2.1) การติดตามตรวจสอบทางตรง

- (1) ลาดตระเวนพื้นที่ภายในและภายนอกท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ
- (2) เฝ้าสังเกตนกภายในและภายนอกท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ
- (3) ตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงแหล่งอาหารและที่อยู่อาศัยของนก
- (4) ควรทำการสำรวจพันธุ์พืช ต้นไม้ในพื้นที่ๆ เพื่อมิให้เป็นแหล่งอาศัยของนกที่อาจ
ก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยาน
- (5) ใช้ข้อมูลทุติยภูมิประกอบการเฝ้าระวัง เพื่อปรับปรุงวิธีการเฝ้าระวัง
- (6) ฝึกหัดเจ้าหน้าที่ขับไล่และจับนกด้วยวิธีต่างๆ รวมถึงการจำแนกชนิดของนกและ
ซากที่พบจากคู่มือจำแนกนก (Field Birds Guide)

5.2.2) การรายงาน

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

6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด

บทที่ 7

ข้อเสนอแนะ

บทที่ 7 ข้อเสนอแนะ

7.1 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ : ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ต้องดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพการบำบัดน้ำเสีย ให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคาร รวมทั้งตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณมากเกินกว่า 1 ใน 3 ของความสูงของถังตกตะกอน ต้องดำเนินการสูบน้ำออกทันที

7.2 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การจัดการน้ำเสีย : จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีเพียงคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารภายในประเทศที่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดของสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารภายในประเทศ และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดของสถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียสถานีผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 40 มก./ล.

ดังนั้น ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ต้องสูบน้ำออกจากระบบบำบัดน้ำเสีย สถานีตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร และระบบบำบัดน้ำเสียบริเวณผู้โดยสารระหว่างประเทศ รวมทั้งต้องเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสีย เป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูงเกินกว่า 1 ใน 3 ของบ่อต้องดำเนินการสูบน้ำออกทันที

7.3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

เนื่องจากท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด จัดเป็นอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทอาคารเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่ต้องถูกควบคุมการปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ หรือออกสู่สิ่งแวดล้อม พ.ศ.2567 ซึ่งต้องจัดให้มีผู้ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสีย ตั้งแต่วันที่ 24 เมษายน พ.ศ.2569 ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง แนวทางสำหรับเจ้าพนักงานควบคุมมลพิษในการกำหนดให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษ ต้องมีผู้ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสีย พ.ศ.2568

ภาคผนวก ก

หนังสือแจ้งผลพิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษา

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

วันที่	12
เวลา	9.00.50
หน้า	15.15



กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	เลขที่	53
กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	วันที่	6 มี.ค. ๖0
กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	หน้า	10.06

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	เลขที่	53
กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	วันที่	6 มี.ค. ๖0
กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	หน้า	15.15

ที่ ทศ ๑๐๐๔๔/ ๑๕๕๑๑ -

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพหลโยธิน
กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒) ๑) ขีดความ ๕๕๕๔

เรื่อง ผลการพิจารณาความกราบทูลขอการขึ้นทะเบียน โครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบ
แผนที่ ข้างบนนี้คือ จีโอสถิติของ กรมท่าอากาศยาน

๒) เรียน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

อ้างถึง หนังสือกรมท่าอากาศยาน ที่ ทศ ๐๕๐๖/๖๕๕๓ ลงวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๕๓
ซึ่งส่งมาถึง ๑. กรมท่าอากาศยานซึ่งประกอบขึ้นและระบบแผนที่และพัฒนาระบบแผนที่ความละเอียด
ผลการดำเนินงานโครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบแผนที่และพัฒนาระบบแผนที่ความละเอียด
ซึ่งมีลักษณะของ กรมท่าอากาศยาน ซึ่งยังยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด
๒. แนวทางการเสนอรายงานผลการปฏิบัติงานตามโครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบแผนที่และพัฒนาระบบแผนที่ความละเอียด
ซึ่งมีลักษณะของ กรมท่าอากาศยาน ซึ่งยังยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด
ฉบับร่าง

ตามหนังสือข้างถึง กรมท่าอากาศยาน ได้ส่งรายงานซึ่งแนบเพิ่มเติม รายงานการวิเคราะห์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบแผนที่และพัฒนาระบบแผนที่ความละเอียด
กรมท่าอากาศยาน ซึ่งจัดทำรายงาน โดยบริษัท หรือ สิ่งก่อสร้างแบบที่ เคยเขียนแผนที่ จำกัด ได้ดำเนินการไปโดย
และแผนกทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งพิจารณา ความละเอียดของแผนที่

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณาความกราบทูลขอการขึ้นทะเบียน
และนำเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาความกราบทูลขอการขึ้นทะเบียนโครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบแผนที่และพัฒนาระบบแผนที่ความละเอียด
ที่ฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๓/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๔ ซึ่งคณะกรรมการ
ผู้ชำนาญการ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบแผนที่และพัฒนาระบบแผนที่ความละเอียด
ท่าอากาศยานและ สิ่งก่อสร้างแบบที่ เคยเขียนแผนที่ จำกัด ได้ดำเนินการไปโดย และแผนกทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งพิจารณา ความละเอียดของแผนที่
กรมท่าอากาศยาน รายงานและแนบเพิ่มเติมรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบแผนที่และพัฒนาระบบแผนที่ความละเอียด
รายงานฯ อย่างเคร่งครัด รายละเอียดดังที่แนบมา ๑ และ ๒ ทั้งนี้ กรมท่าอากาศยาน จะต้องประสาน
ผู้จัดทำรายงานฯ ให้ดำเนินการตามรายงานของคณะกรรมการพิจารณาความกราบทูลขอการขึ้นทะเบียนโครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบแผนที่และพัฒนาระบบแผนที่ความละเอียด
ผู้จัดทำรายงานฯ จำนวน ๑ เล่ม พร้อมแนบเพิ่มเติมข้อมูล (CD-ROM) ในรูปของ Digital File (pdf) Adobe
Acrobat จำนวน ๒ เล่ม พร้อมแนบเพิ่มเติมรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบแผนที่และพัฒนาระบบแผนที่ความละเอียด
จำนวน ๔ ชุด พร้อมแนบเพิ่มเติมข้อมูล (CD-ROM) ในรูปของ Digital File (pdf) Adobe Acrobat จำนวน
๑๐ เล่ม แยกต่อฉบับงานไปรษณีย์ ภายในเวลา ๑ เดือน เพื่อให้เป็นเอกสารอ้างอิงและแจ้งให้ทราบทั่วกัน

เก็บข้อ...

เพื่อร้องขอไป ให้มีสำนักงานนโยบายฯ ได้มีหนังสือแจ้งบริษัท หรือ สิ่งก่อสร้างแบบที่ เคยเขียนแผนที่ จำกัด เพื่อ
ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ
อรรถ ทิพย์
(นางอัมพร ไกรพรม)
รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
โทรศัพท์ ๐ ๒๖๔๔ ๖๖๖๔
โทรสาร ๐ ๒๖๔๔ ๖๖๖๔

(๑) ๒๐๔ ๖๐๖, (๒) ๒๐๖ - ๒๐๖

ให้ส่งไปทาง ๓๐๔ ๖๐๖

ให้ส่งไปทาง ๓๐๔ ๖๐๖

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
๒๕๕๓

(๓) ทราบแล้ว

นาย อรรถ ทิพย์
รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(๔) ๒๐๔ ๖๐๖

ให้ส่งไปทาง ๓๐๔ ๖๐๖

ให้ส่งไปทาง ๓๐๔ ๖๐๖

ให้ส่งไปทาง ๓๐๔ ๖๐๖

ให้ส่งไปทาง ๓๐๔ ๖๐๖

ให้ส่งไปทาง ๓๐๔ ๖๐๖

ให้ส่งไปทาง ๓๐๔ ๖๐๖

ให้ส่งไปทาง ๓๐๔ ๖๐๖

ให้ส่งไปทาง ๓๐๔ ๖๐๖

๑. ๒๐๔ ๖๐๖
๒. ๒๐๔ ๖๐๖

๒๕๕๓

๒๕๕๓

๒๕๕๓

๒๕๕๓

๒๕๕๓

๒๕๕๓

๒๕๕๓

๒๕๕๓

๒๕๕๓

๒๕๕๓

๒๕๕๓

**มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยาย
ท่าอากาศยานแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก**

เจ้าของโครงการ กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
71 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
โทรศัพท์ 02-287-1667 โทรสาร 02-286-2919

ผู้จัดทำรายงาน บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
16, 18 ซอยนวมินทร์ 98 แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ 02-948-6014 โทรสาร 02-948-6013

(นายณัฏฐ์ วัฒนศิริชัย)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านท่าอากาศยาน) รักษาการแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



นางณัฏฐ์ วัฒนศิริชัย (นางณัฏฐ์ วัฒนศิริชัย)

ผู้อำนวยการสำนักงาน บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบ สผ. ๕

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบ/ปัจจัย ทางด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบที่มีสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป	ระบวงศาการก่อสร้างอาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประเด็น เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การสัญจรของประชาชน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควร กำหนดให้มีคณะกรรมการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงการดำเนินการก่อสร้างและระยะ ดำเนินการ และปฏิบัติตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ สิ่งแวดล้อมมาแต่แรกเริ่ม	(1) กำหนดให้มีการประเมินผลกระทบจากการดำเนินการตามโครงการ และการปรับปรุงผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในระหว่างการดำเนินการ ก่อสร้างและดำเนินการ ประเมินด้วย - ผู้แทนจากสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตาก - ผู้แทนจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตาก - ผู้แทนจากเทศบาลนครแม่สอด - ผู้แทนจากกรมการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค - ผู้แทนจากโรงเรียนบ้านแม่สอด - ผู้แทนจากวัดพุทธนิมิต เพื่อควบคุมดูแลการดำเนินงานก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรการ ป้องกันและบริหารจัดการโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันความเสียหายต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2) ให้กรมท่าอากาศยานพร้อมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง และ ต้องทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมทุก 6 เดือน (3) หากมีข้อร้องเรียนจากการดำเนินการก่อสร้าง ให้แจ้งเจ้าหน้าที่ หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไข และแก้ไขจนกว่าจะ เสร็จสิ้น	

(นายณัฏฐ์ วัฒนศิริชัย)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านท่าอากาศยาน) รักษาการแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



นางณัฏฐ์ วัฒนศิริชัย (นางณัฏฐ์ วัฒนศิริชัย)

ผู้อำนวยการสำนักงาน บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลการทบทวนต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตราการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบที่มีแนวโน้มว่าสำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
		(๑) หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือแผนการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ใส่ลงในรายงาน ต้องเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อมพิจารณาให้ความเห็นชอบการดำเนินการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว	
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านสภาพ			
1.1 ศักยภาพประเทศ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none">- กิจกรรมการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานมอคลี ได้มีการขยายทางวิ่งเดิม 1,500 เมตร เป็น 2,100 เมตร การดำเนินการก่อสร้างจำเป็นต้องมีการปรับพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออก ซึ่งมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบ ความชันน้อย ปัจจุบันมีสภาพพื้นที่เป็นนาข้าว การปรับพื้นที่ให้เป็นเพื่อรองรับการปรับระดับดินให้มีระดับราบเสมอกันเพื่อขยายทางวิ่ง ทางจุดต่อเครื่องบิน อาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ และตึกประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>มาตรการลดผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none">-	<p>ระยะก่อสร้าง</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none">- กิจกรรมในระยะดำเนินการเป็นการถมดินทางอากาศ ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์จากพื้นที่เดิมที่ดำเนินการปรับถมแล้วในระยะก่อสร้าง จึงคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>มาตรการลดผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none">-	<p>ระยะดำเนินการ</p>

(นายสมเกียรติ มณีศักดิ์)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านมาตรฐาน) รักษาการแทนรองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



(นายบุญยงค์ แสงเพลิง)

ผู้อำนวยการโครงการ บริษัท พี ดี เวิลด์สเปซ คอนสตรัคชั่น จำกัด

PDC PROJECT DEVELOPMENT CO., LTD.

แบบรายการแสดงผลการทบทวนต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตราการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
1.2 ศักยภาพอากาศและคุณภาพอากาศ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) ผลกระทบจากการปล่อยฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ ได้แก่ กิจกรรมการขุดดิน การถมดิน การนำดิน การเคลื่อนย้าย กองดิน ดิน วัสดุ การผสมแอสฟัลต์ และการขนถ่ายดินดิน ผลการคำนวณค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองตามแบบการคิดค่าเฉลี่ย 24 ชม. (ค่าเฉลี่ยรายวัน) จะไม่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ของกรมควบคุมมลพิษ (ค่าเฉลี่ยรายวัน 0.22 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และอัตราการเกิดฝุ่นจากการขนส่งวัสดุจากโรงรถหรือโรงรถ มีปริมาณฝุ่นละอองไม่เกิน 0.035 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) ซึ่งค่าที่ต่ำกว่าค่ามาตรฐาน (0.23 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จึงคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p>2) ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและมลพิษทางอากาศจากอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบด้านมลพิษทางอากาศและมลพิษทางอากาศจากอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาสั้นๆ ที่ระยะเวลาของการก่อสร้างประมาณ 2 ปี</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) มาตรการลดผลกระทบต่อการปล่อยฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง</p> <p>(1) การใช้น้ำมันเบนซินที่ความหนาแน่นที่ต่ำกว่าและใช้เครื่องยนต์ดีเซล (เครื่องยนต์) ให้ใช้น้ำมันเบนซินที่ความหนาแน่นที่ต่ำกว่า</p> <p>(2) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาในการทำงาน และต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาในการทำงาน และต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาในการทำงาน</p> <p>(3) ปิดคลุมวัสดุที่บรรทุกบนรถบรรทุกหรือรถบรรทุกที่บรรทุกวัสดุ</p> <p>(4) เวลาที่จะนำวัสดุมาใช้งานให้ใช้เครื่องมือที่ช่วยลดฝุ่น</p> <p>(5) หากได้ใช้เครื่องยนต์ที่เกินกว่า 2 รอบ ในพื้นที่ก่อสร้างและช่วงเย็น หรือหากพบว่ามีความเสี่ยงสูงมาก ให้ทำการกวาดถนนและทำความสะอาดบริเวณก่อสร้าง</p> <p>(6) หากได้ใช้เครื่องยนต์ที่เกินกว่า 2 รอบ ในพื้นที่ก่อสร้างและช่วงเย็น หรือหากพบว่ามีความเสี่ยงสูงมาก ให้ทำการกวาดถนนและทำความสะอาดบริเวณก่อสร้าง</p> <p>2) มาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและมลพิษทางอากาศจากอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง</p> <p>ตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์</p> <p>3) มาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและมลพิษทางอากาศจากอุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง</p> <p>ตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) การติดตามตรวจสอบค่าฝุ่นละออง</p> <p>ค่าฝุ่นละออง</p> <p>- สถานีที่ 1 อาคารที่พักผู้โดยสาร (ST1)</p> <p>- สถานีที่ 2 โรงรถ (ST2)</p> <p>- สถานีที่ 3 สถานีขนส่งผู้โดยสาร (ST3)</p> <p>2) การติดตามตรวจสอบค่าฝุ่นละออง</p> <p>- สถานีที่ 1 อาคารที่พักผู้โดยสาร (ST1)</p> <p>- สถานีที่ 2 โรงรถ (ST2)</p> <p>- สถานีที่ 3 สถานีขนส่งผู้โดยสาร (ST3)</p> <p>3) การติดตามตรวจสอบค่าฝุ่นละออง</p> <p>- สถานีที่ 1 อาคารที่พักผู้โดยสาร (ST1)</p> <p>- สถานีที่ 2 โรงรถ (ST2)</p> <p>- สถานีที่ 3 สถานีขนส่งผู้โดยสาร (ST3)</p>

(นายสมเกียรติ มณีศักดิ์)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านมาตรฐาน) รักษาการแทนรองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



(นายบุญยงค์ แสงเพลิง)

ผู้อำนวยการโครงการ บริษัท พี ดี เวิลด์สเปซ คอนสตรัคชั่น จำกัด

PDC PROJECT DEVELOPMENT CO., LTD.

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
	มีการระบายก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO ₂) เท่ากับ 0.00013 มีดิลกกรัม/ลูกบาศก์เมตร และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เท่ากับ 0.0002 มีดิลกกรัม/ลูกบาศก์เมตร โดยพบว่าผลการทางอากาศทุกชนิดที่ระบายนอกจากอุปกรณ์และเครื่องจักรของโครงการนี้จะไม่เกินมาตรฐาน (3๕.๒ และ 0.32 มีดิลกกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จึงคาดว่าไม่ส่งผลกระทบต่อระดับค่า		
	ระยะดำเนินการ ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและมลพิษทางอากาศ จากการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากยานพาหนะที่วิ่งเข้า-ออกของโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด ปี 2561 ปีที่ 20 ของระยะเปิดดำเนินการ) ประมาณ คิวบิกเมตร ไตรสารคาร์บอน คาร์บอนมอนอกไซด์ ไดออกไซด์ของไนโตรเจน ไนโตรเจนไดออกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน จึงคาดว่าไม่ส่งผลกระทบต่อระดับค่า	ระยะดำเนินการ มาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและมลพิษทางอากาศ (1) กำหนดให้มีรถยนต์ที่จอดบริเวณลานจอดรถต้องดับเครื่องยนต์เมื่อมีการจอดเรียบร้อยแล้ว (2) กรณีที่อากาศยานและเครื่องยนต์ของเครื่องบินที่ลงจอดหรือขึ้นและอากาศยานที่ขึ้น-ลงจอดในลานจอดต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการกักตัวขณะจอดในลานจอด (3) หากได้รับแจ้งเรื่องร้องเรียนจากผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ หรือกรณีที่มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด กรณีอากาศยานหรือเครื่องยนต์ที่ขึ้น-ลงจอดต้องรีบตรวจสอบ แก้ไข และรับผลของผลกระทบที่เกิดขึ้น (4) กรณีทำอากาศยานต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด	ระยะดำเนินการ 1) สถานีติดตามตรวจสอบจำนวน 3 สถานี - สถานีที่ 1 อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน (ST1) - สถานีที่ 2 โรงเรือนบ้านแม่ขาว (ST2) - สถานีที่ 3 สถานีเกษตรพันธกิจเจ้า (ST3) 2) พารามิเตอร์ จำนวน 5 ค่า - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ไดออกไซด์ของไนโตรเจน (NO ₂) - ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO ₂) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) - อุณหภูมิและความเร็วลม 3) ระยะเวลาและความถี่ ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ 3 วันต่อหนึ่ง

(นายสมศักดิ์ มณีรัตน์)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านมาตรฐาน) รักษาการแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



(นายบุญ เก่งพริ้ง)

ผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ บริษัท หจก. วิศวกรรมการบิน และบริการ

ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ บริษัท หจก. วิศวกรรมการบิน และบริการ

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
			(ครอบคลุมพื้นที่จำนวน 2 วัน และวัน หยุด 1 วัน) จำนวน 2 ครั้ง/ปี ได้แก่ ด้านมลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง 1, 2, 3, 5, 10, 15 และ 20 ไมครอน และด้านเสียง
1.3 เสียง	ระยะก่อสร้าง 1) ผลกระทบด้านเสียงจากการก่อสร้าง - จากการคาดการณ์ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24) ของกิจกรรมในช่วงระยะก่อสร้าง ได้แก่ การขนถ่ายวัสดุ และการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ พบว่า กิจกรรมการขนถ่ายวัสดุ และก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24) เกินค่ามาตรฐานที่สำนักงานปว. กำหนดไว้ (ตามประกาศคณะกรรมการการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540) ที่ระดับเสียง 70 เดซิเบล (เอ) โดยมีระดับเสียงในทิศทาง 0-150 เมตร และ 0-200 เมตร เท่ากับ 69.9-99.3 เดซิเบล (เอ) และ 69.8-109.6 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ ในตัวบ่งชี้การประเมินผลกระทบด้านเสียงพบว่า มีค่าเกิน (เอ) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24) เท่ากับ 61.3 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ (ตามประกาศของกรมการขนส่งทางอากาศ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540) จะมีผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงที่เกิดเสียงดังเกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ จึงคาดว่าไม่ส่งผลกระทบต่อระดับค่า - จากการคาดการณ์ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24) ของกิจกรรมในช่วงระยะก่อสร้าง ได้แก่ การขนถ่ายวัสดุ และการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ พบว่า มีค่าเกิน (เอ) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24) เท่ากับ 61.3 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ (ตามประกาศของกรมการขนส่งทางอากาศ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540) จะมีผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงที่เกิดเสียงดังเกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ จึงคาดว่าไม่ส่งผลกระทบต่อระดับค่า	ระยะก่อสร้าง 1) มาตรการลดผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ (1) หลีกเลี่ยงการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐานในช่วงเวลาพักผ่อน เพื่อไม่ให้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระดับเสียงของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงโครงการ (2) หากได้รับแจ้งเรื่องร้องเรียนจากผลกระทบด้านเสียง ผู้รับแจ้งก่อสร้างต้องรีบตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้านเสียงอย่างเคร่งครัด (3) ผู้รับแจ้งก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมด้านเสียงอย่างเคร่งครัด	ระยะก่อสร้าง 1) สถานีติดตามตรวจสอบจำนวน 3 สถานี - สถานีที่ 1 อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน (ST1) - สถานีที่ 2 โรงเรือนบ้านแม่ขาว (ST2) - สถานีที่ 3 สถานีเกษตรพันธกิจเจ้า (ST3) 2) พารามิเตอร์ จำนวน 7 ค่า - Leq 24 hr - Ldn - Lmax - L10 - L50 - L90 - SEL

(นายสมศักดิ์ มณีรัตน์)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านมาตรฐาน) รักษาการแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



(นายบุญ เก่งพริ้ง)

ผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ บริษัท หจก. วิศวกรรมการบิน และบริการ

ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ บริษัท หจก. วิศวกรรมการบิน และบริการ

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
	<p>อาคารที่พักอาศัยใหม่ พบว่า กิจกรรมดังกล่าวมีค่าระดับเสียงสูงเกิน 94.7-111 เดซิเบล (10) ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ตามที่ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 กำหนดไว้ใช้ไม่เกิน 115 เดซิเบล (10) จึงควรดำเนินการบรรเทาผลกระทบดังนี้</p> <p>2) ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากทางรถไฟโครงการ เนื่องจากการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากทางรถไฟโดยให้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ FHWA Traffic Noise Model (TNM) พบว่าผลกระทบเสียงรบกวนเกิน 85 เดซิเบล จะไม่มีผลกระทบต่อพื้นที่ในเส้นทางรอบแนวถนน หากอาคารไม่อยู่ระหว่างสถานีรถไฟหรืออยู่ใกล้สถานีรถไฟ จะมีระดับเสียงที่ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ 70 เดซิเบล (10) ซึ่งค่าดังกล่าวเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</p> <p>ระยะดำเนินการ ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการ ผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการ พบว่า ในปี 2551 ของปีจะมีปริมาณรถ 20 คัน/วัน โดยพื้นที่ในเขตเมือง (Urban) มีค่าระดับเสียง NEF อยู่ในช่วง 70-80 และพื้นที่ชานเมือง/นอกเมืองมีค่าระดับเสียง NEF น้อยกว่า 30 ซึ่งค่าแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ดินในชั้นเสียงเสียง NEF จะอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำกว่าระดับเสียงผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการแนวเส้นทางรถไฟที่ประมาณการไว้ ซึ่งค่าระดับเสียง LAeq ในเขตเมืองอาจเกินค่าที่กำหนด 65 เดซิเบลกว่า 70 เดซิเบล (10) และพื้นที่</p>	<p>2) มาตรการลดผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการรถไฟโครงการ</p> <p>(1) ตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะต่างๆ ให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย</p> <p>(2) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมความเร็วของรถบรรทุกที่บรรทุกวัสดุหรือวัสดุโครงการ ให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด และความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อวิ่งผ่านพื้นที่ชุมชน</p> <p>ระยะดำเนินการ มาตรการลดผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการ</p> <p>(1) หลีกเลี่ยงการทำการก่อสร้างในช่วงเวลาพัก (22.00 - 7.00 น.)</p> <p>(2) มาตรการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบรรเทาผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการ</p> <p>(3) หากมีเสียงรบกวนหรือเสียงรบกวนจากโครงการด้านเสียง หรือกรณีที่มีการตรวจวัดระดับเสียงเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด ตามมาตรฐานเสียงรบกวนจากโครงการที่ระบุไว้ในกฎหมายว่าด้วยการควบคุมเสียงรบกวนจากโครงการ แก้ไข ผลกระทบด้านเสียงรบกวนที่เกิดขึ้น</p>	<p>3) ระยะเวลาคาดความถี่</p> <p>ค่าการตรวจวัดระดับเสียง 3 วันต่อเนื่อง (รอบชุมชน) จำนวน 2 วัน และวันพัก 1 วัน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ได้แก่</p> <p>ค่าการตรวจวัดระดับเสียงรบกวนเฉลี่ย 2 ปี</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) สถานีติดตามตรวจสอบ จำนวน 3 สถานี</p> <p>แผนที่ 1: สถานีวัดเสียงรบกวน (ST1)</p> <p>แผนที่ 2: สถานีวัดเสียงรบกวน (ST2)</p> <p>แผนที่ 3: สถานีวัดเสียงรบกวน (ST3)</p>

(นายสมเกียรติ มณีรัตน์)

รองอธิบดีกรมทางหลวง (ด้านมาตรฐาน) รักษาการแทนรองอธิบดีกรมทางหลวง



(นายบุญ แสงเหล็ก)

ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อม บริษัท พี ดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
	<p>โครงการก่อสร้างทางหลวงมีค่าระดับเสียง LAeq น้อยกว่า 60 เดซิเบล (10) ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ตามหลักการกำหนดระดับเสียงรบกวนในแนวเส้นทางโครงการตามนโยบาย Planning Policy Outline 24 จึงควรดำเนินการบรรเทาผลกระทบดังนี้</p>	<p>(4) แนวทางจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกรมการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงรบกวน</p>	<p>2) หากมีค่าระดับเสียง</p> <p>- LAeq 24 hr</p> <p>- Ldn</p> <p>- Lmax</p> <p>- L10</p> <p>- L50</p> <p>- L90</p> <p>- SEL</p> <p>- ค่าเฉลี่ยเสียงรบกวน (ค่า 5 ปี)</p> <p>3) ระยะเวลาคาดความถี่</p> <p>ค่าการตรวจวัดระดับเสียง 3 วันต่อเนื่อง (รอบชุมชน) จำนวน 2 วัน และวันพัก 1 วัน จำนวน 2 ครั้ง/ปี ได้แก่</p> <p>ค่าการตรวจวัดระดับเสียงรบกวนเฉลี่ย 2 ปี</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) สถานีติดตามตรวจสอบ จำนวน 3 สถานี</p> <p>แผนที่ 1: สถานีวัดเสียงรบกวน (ST1)</p> <p>แผนที่ 2: สถานีวัดเสียงรบกวน (ST2)</p> <p>แผนที่ 3: สถานีวัดเสียงรบกวน (ST3)</p>
1.4 คุณภาพนิเวศ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>2) ผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะและความชุ่มชื้นในดิน</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างทางหลวงมีค่าระดับเสียงรบกวนเกิน 85 เดซิเบล จะไม่มีผลกระทบต่อพื้นที่ในเส้นทางรอบแนวถนน หากอาคารไม่อยู่ระหว่างสถานีรถไฟหรืออยู่ใกล้สถานีรถไฟ จะมีระดับเสียงที่ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ 70 เดซิเบล (10) ซึ่งค่าดังกล่าวเป็นผลกระทบในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) มาตรการลดผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะและความชุ่มชื้นในดิน</p> <p>(1) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดำเนินการป้องกันผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากโครงการ</p> <p>(2) การก่อสร้างระบบระบายน้ำ และระบบการระบายน้ำ Box Culvert ให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) สถานีติดตามตรวจสอบ จำนวน 3 สถานี</p> <p>แผนที่ 1: สถานีวัดเสียงรบกวน (ST1)</p> <p>แผนที่ 2: สถานีวัดเสียงรบกวน (ST2)</p> <p>แผนที่ 3: สถานีวัดเสียงรบกวน (ST3)</p>

(นายสมเกียรติ มณีรัตน์)

รองอธิบดีกรมทางหลวง (ด้านมาตรฐาน) รักษาการแทนรองอธิบดีกรมทางหลวง



(นายบุญ แสงเหล็ก)

ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อม บริษัท พี ดี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

(นาย/ภรรยา/บุตร/บิดา/มารดา/ผู้ปกครอง)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านมาตรฐาน) วิศวกรราชการเหนืออธิบดีกรมท่าอากาศยาน



(အဘယက အစောဆုံး)

ผู้ชำนาญการพิเศษ : ล้อม บริษัท พีที อีมาคของประเทศไทย หอบจลิตนคณท์ จำกัด

THE DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.

សេចក្តីសម្រេចលើកទី១១៖

จะจัดตั้งศึกษาว่าสภาศาสนา (ถ้ามี) มาตราฐาน) รักษาการปกครองและบริหารกิจการของ



(ហ្វាមីលី ឬ កូនចៅ)

มีอำนาจหน้าที่และวาระ : บริษัทฯ พิจารณาเลือกผู้แทนของบริษัทฯ จำนวน

РЕДАКЦИОННЫЙ КОЛЛЕКТИВ

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัย ทางด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
		(4) เมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จแล้วให้รีบปลูกต้นไม้ ให้จงแล้ว สำหรับถนนก่อนการก่อสร้างทั้งหมด หรือจนถึง ปะลาญหน้าถนนด้านหน้าหรือด้านหลังถนนปลูกต้นไม้ปลูกจาก หน้าถนน-ด้านหลัง และปลูกต้นไม้ปลูกด้านข้างให้เรียบร้อย ปลูกต้นไม้ สืบมาตามต้น	
	ระยะดำเนินการ 1) ผลกระทบต่อการเพิ่มเงินขอ ปริมาณตะกอนและความขุ่นใน แหล่งน้ำ - กิจกรรมในระยะดำเนินการเป็นการขุดลอกและขุดลอก ซึ่งไม่มีการขุดลอก/ปรับดินใหม่ หรือขุดลอก/ปรับดินใหม่ จึงกล่าวว่าการขุดลอกและขุดลอกของโครงการ จะไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่อการเพิ่มเงินขอปริมาณตะกอนและความขุ่นใน แหล่งน้ำเพิ่มขึ้น 2) ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของน้ำที่จากอาคารที่พักผู้โดยสาร ใหม่ - กิจกรรมที่คาดว่าจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของน้ำที่จากอาคาร น้ำจากอาคารที่พักผู้โดยสาร คือ ปริมาณน้ำเสียจากอาคาร และอาคาร-11.6.2 อุณหภูมิและ/หรือ น้ำเสียจากอาคาร เจ้าหน้าที่ประจำอาคารประมาณ 2.5 ลูกบาศก์เมตร/วัน น้ำเสีย จากอาคารที่พักผู้โดยสาร 3.4 ลูกบาศก์เมตร/วัน และจากการที่ การเปลี่ยนแปลงของน้ำที่จากอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ 0.5 ลูกบาศก์ เมตร/วัน รวมปริมาณน้ำเสียจากอาคารที่พักผู้โดยสารทั้งหมดประมาณ 98.2 ลูกบาศก์เมตร/วัน หากมีการระบายน้ำเสียออกสู่พื้นที่	ระยะดำเนินการ 1) มาตรการลดผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณตะกอนและ ความขุ่นในแหล่งน้ำ - 2) มาตรการลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของน้ำที่จากอาคารที่พัก ผู้โดยสารใหม่ (1) ในบริเวณพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้อง ใช้ระบบบำบัดน้ำเสีย 4 จุด คือ - ให้ติดตั้งบำบัดน้ำเสียขจัดกลิ่นเหม็นจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และอาคาร-11.6.2 อุณหภูมิและ/หรือ น้ำเสียจากอาคาร ประมาณ 3 ถึง เพื่อรองรับน้ำเสียจากอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ - ให้ติดตั้งบำบัดน้ำเสียขจัดกลิ่นเหม็นจากอาคารที่พักผู้โดยสาร ใหม่ (2) ให้ติดตั้งบำบัดน้ำเสียขจัดกลิ่นเหม็นจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (Anaerobic Filter) ขนาด 21 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 ตัว	ระยะดำเนินการ 1) สถานีติดตามตรวจสอบ จำนวน 4 สถานี - สถานีที่ 1 หัวสถานีหัว แม่สอด/คลองท่าข้ามท่า อากาศยานแม่สอด (W1) - สถานีที่ 2 หัวสถานีหัว แม่สอด/คลองท่าข้ามท่า อากาศยานแม่สอด (W2) - สถานีที่ 3 หัวสถานีหัว แม่สอด/คลองท่าข้ามท่า อากาศยานแม่สอด - สถานีที่ 4 จุดระบายน้ำ เพื่อทิ้งน้ำเสียจากอาคาร ที่พักผู้โดยสารใหม่ (W3)

(นายสมเกียรติ นนธิสิทธิ์)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านมาตรการ) วิศวกรรมท่าอากาศยาน



ผู้ชำนาญการ

(นายบุญญ นนธิสิทธิ์)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านมาตรการ) วิศวกรรมท่าอากาศยาน

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัย ทางด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
	การขุดลอกและการนำดินไปใช้ การขุดลอกให้เสร็จก่อนนำดินไปใช้ โดยต้องมีการนำดินไปใช้ โดยต้องนำดินไปใช้ เพื่อใช้ในการถมดินในที่สาธารณะ คือ หัวสถานีหัวแม่สอด อุณหภูมิ ประมาณ 700 เมตร ซึ่งมีระยะห่างจากอาคารที่พักผู้โดยสาร 1 ถึง ตามปริมาณน้ำที่ขุดลอกและปริมาณน้ำที่ขุดลอกประมาณ 100 ลูกบาศก์เมตร มีระยะห่างจากอาคารที่พักผู้โดยสารประมาณ 100 เมตร และในกรณีที่มีฝนตกปริมาณน้ำที่ขุดลอกในน้ำที่ ขุดลอกได้เกิดการ ชะล้างและไหลลงสู่พื้นที่สาธารณะและพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ ลงสู่พื้นที่น้ำใต้ดินได้ จึงกล่าวว่าเป็นผลกระทบทางลบระดับ ปานกลาง	เพื่อรองรับน้ำที่ขุดลอกจากการขุดลอกอาคารที่พัก ผู้โดยสารใหม่ (2) ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียขจัดกลิ่นเหม็นจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และอาคาร-11.6.2 อุณหภูมิและ/หรือ น้ำเสียจากอาคาร ประมาณ 3 ถึง ในเขตอาคาร (3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย และให้มีผู้รับผิดชอบ งานบำบัดน้ำเสียขจัดกลิ่นเหม็นจากอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคาร (4) กรมท่าอากาศยานต้องดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ การบำบัดน้ำเสียให้ได้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมท่าอากาศยาน กำหนด	2) หากมีการขุดลอก จำนวน 10 ครั้ง - ขุดลอกน้ำ - ความโปร่งใส - ความขุ่น - ความเร็วในการไหล - จุดขุดลอกและจุด - จุดขุดลอกและ - ความลึกของน้ำขุดลอก - น้ำขุดลอกและ - ขุดลอกและขุดลอก ทั้งหมด - แบบที่ขุดลอกและขุดลอก โคกสีหรือ
3.5 กิจกรรมการขุดลอก พื้นที่สาธารณะ	ระยะดำเนินการ 1) ผลกระทบต่อการขุดลอกและ บริเวณพื้นที่ขุดลอกโครงการ ขุดลอกดินเป็นพื้นที่ และผลกระทบ รบกวนพื้นที่สาธารณะและพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ 3) ผลกระทบจากการขุดลอกและนำดินไปใช้ การขุดลอกให้เสร็จก่อนนำดินไปใช้ โดยต้องมีการนำดินไปใช้ โดยต้องนำดินไปใช้ เพื่อใช้ในการถมดินในที่สาธารณะ คือ หัวสถานีหัวแม่สอด อุณหภูมิ ประมาณ 700 เมตร ซึ่งมีระยะห่างจากอาคารที่พักผู้โดยสาร 1 ถึง ตามปริมาณน้ำที่ขุดลอกและปริมาณน้ำที่ขุดลอกประมาณ 100 ลูกบาศก์เมตร มีระยะห่างจากอาคารที่พักผู้โดยสารประมาณ 100 เมตร และในกรณีที่มีฝนตกปริมาณน้ำที่ขุดลอกในน้ำที่ ขุดลอกได้เกิดการ ชะล้างและไหลลงสู่พื้นที่สาธารณะและพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ ลงสู่พื้นที่น้ำใต้ดินได้ จึงกล่าวว่าเป็นผลกระทบทางลบระดับ ปานกลาง	3) มาตรการลดผลกระทบจากการขุดลอกและนำดินไปใช้ การขุดลอกให้เสร็จก่อนนำดินไปใช้ โดยต้องมีการนำดินไปใช้ โดยต้องนำดินไปใช้ เพื่อใช้ในการถมดินในที่สาธารณะ คือ หัวสถานีหัวแม่สอด อุณหภูมิ ประมาณ 700 เมตร ซึ่งมีระยะห่างจากอาคารที่พักผู้โดยสาร 1 ถึง ตามปริมาณน้ำที่ขุดลอกและปริมาณน้ำที่ขุดลอกประมาณ 100 ลูกบาศก์เมตร มีระยะห่างจากอาคารที่พักผู้โดยสารประมาณ 100 เมตร และในกรณีที่มีฝนตกปริมาณน้ำที่ขุดลอกในน้ำที่ ขุดลอกได้เกิดการ ชะล้างและไหลลงสู่พื้นที่สาธารณะและพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ ลงสู่พื้นที่น้ำใต้ดินได้ จึงกล่าวว่าเป็นผลกระทบทางลบระดับ ปานกลาง	3) มาตรการลดผลกระทบจากการขุดลอกและนำดินไปใช้ การขุดลอกให้เสร็จก่อนนำดินไปใช้ โดยต้องมีการนำดินไปใช้ โดยต้องนำดินไปใช้ เพื่อใช้ในการถมดินในที่สาธารณะ คือ หัวสถานีหัวแม่สอด อุณหภูมิ ประมาณ 700 เมตร ซึ่งมีระยะห่างจากอาคารที่พักผู้โดยสาร 1 ถึง ตามปริมาณน้ำที่ขุดลอกและปริมาณน้ำที่ขุดลอกประมาณ 100 ลูกบาศก์เมตร มีระยะห่างจากอาคารที่พักผู้โดยสารประมาณ 100 เมตร และในกรณีที่มีฝนตกปริมาณน้ำที่ขุดลอกในน้ำที่ ขุดลอกได้เกิดการ ชะล้างและไหลลงสู่พื้นที่สาธารณะและพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ ลงสู่พื้นที่น้ำใต้ดินได้ จึงกล่าวว่าเป็นผลกระทบทางลบระดับ ปานกลาง

(นายสมเกียรติ นนธิสิทธิ์)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านมาตรการ) วิศวกรรมท่าอากาศยาน



ผู้ชำนาญการ

(นายบุญญ นนธิสิทธิ์)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านมาตรการ) วิศวกรรมท่าอากาศยาน

นางพนมทิพย์ นวลลิทธิกุล



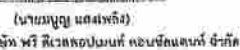
(นายสมบุญ แสงเพลิง)

(นางฉลวยเกียรติ นนธิวิศว์)

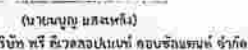


(นายบุญชู แซ่เหล็ง)

(นายสมเกียรติ นนิจนิตย์)



รองอธิบดีกรมการศาสนา (ด้านศาสนพิธี) รักษาการแทนอธิบดีกรมการศาสนา



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
	<p>พักอาศัยของนก บ่อจากนิคมการตรวจสอบบริเวณเหนือหลังของท่าอากาศยานแม่สอดถึงผลกระทบเกี่ยวกับผลกระทบของนกที่มีต่อการจราจรทางอากาศ พบว่า โครงการไม่กระทบระบบอุบัตินกจากอากาศยานจากผลกระทบของนก ทั้งนี้ ท่าอากาศยานแม่สอดยังมีมาตรการป้องกันนกที่ควบคุมพื้นที่นำพักอาศัยหรือหากิน จึงคาดว่าจะการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอดไม่มีผลกระทบต่อเส้นทางทางอากาศยานของนก</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) ผลกระทบต่อการรบกวนนกหลังอาศัย แหล่งหากิน และแหล่งหลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศ</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมในระยะดำเนินการของโครงการเป็นการเปิดใช้ทางวิ่งทางขึ้น ลานจอดเครื่องบินใหม่ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวไม่เป็นการรบกวนนกอาศัย แหล่งหากิน และแหล่งหลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศ อย่างไรก็ตามเพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบจากนกที่เพิ่มขึ้นจะมีการทำมาตรการเสริม เช่น การปลูก ปลูกไม้พุ่มที่มีกลิ่นฉุนบริเวณพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งจะมีผลกระทบจากนกต่อการดำเนินการของท่าอากาศยาน จึงเป็นผลกระทบจากโครงการ <p>2) ผลกระทบจากโครงการก่อสร้างทางอากาศยานของนก</p> <p>จากการตรวจสอบเส้นทางการบินของนกในเขตพื้นที่โครงการพบว่า นกที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการมีผลกระทบเล็กน้อยจากโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานแม่สอดถึงผลกระทบเกี่ยวกับผลกระทบของนกที่มีต่อการจราจรทางอากาศ พบว่า โครงการไม่กระทบระบบ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1) มาตรการลดผลกระทบต่อการรบกวนนกหลังอาศัย แหล่งหากิน และแหล่งหลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศ</p> <p>(1) ห้ามตัดกิ่งไม้ในพื้นที่ของท่าอากาศยานแม่สอด เพื่อป้องกันนกที่บินได้เกาะอาศัยในบริเวณใกล้เคียงแนวทางวิ่ง</p> <p>(2) หลีกเลี่ยงการใช้สารเคมีหรือสารกำจัดวัชพืชในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว</p> <p>(3) จำกัดขนาดและชนิดของต้นไม้ที่ปลูกบริเวณท่าอากาศยาน แม่สอด</p> <p>(4) ควรศึกษาและพิจารณาถึงวิถีชีวิตของนกที่อาศัยในบริเวณท่าอากาศยานแม่สอด</p> <p>2) มาตรการลดผลกระทบจากโครงการก่อสร้างทางอากาศยานของนก</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การบันทึกข้อมูลนกที่พบในท่าอากาศยานแม่สอด ปีที่ 1-20 ของระยะดำเนินการ ได้แก่</p> <p>1) วัน และเวลาที่พบ</p> <p>2) ความสูงของนก</p> <p>3) ชนิดของนก</p> <p>4) ลักษณะการบินของนก</p> <p>5) ความถี่ของนกที่พบ</p>

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านบริหาร) รักษาการแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



(นายบุญชู นงนพ)

ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาท่าอากาศยานแม่สอด

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)


องค์ประกอบ/ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
	<p>อุบัติเหตุทางอากาศยานจากอากาศยานของนก ทั้งนี้ ท่าอากาศยานแม่สอดยังมีมาตรการป้องกันนกที่ควบคุมพื้นที่นำพักอาศัยหรือหากิน จึงคาดว่าจะการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอดไม่มีผลกระทบต่อเส้นทางทางอากาศยานของนก</p>		
2.3 วิถีชีวิตของประชาชน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) ผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนจากโครงการเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะมูลฝอยและน้ำเสีย</p> <ul style="list-style-type: none"> กิจกรรมการก่อสร้างท่าอากาศยานแม่สอดซึ่งโครงการดังกล่าวมีพื้นที่ก่อสร้าง 2 ไร่ 6 งาน 10 ตารางวา ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวจะอยู่ภายในบริเวณที่ดินของท่าอากาศยานแม่สอด ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวจะอยู่ภายในบริเวณที่ดินของท่าอากาศยานแม่สอด ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวจะอยู่ภายในบริเวณที่ดินของท่าอากาศยานแม่สอด <p>2) ผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนจากโครงการเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะมูลฝอยและน้ำเสีย</p> <p>จากการตรวจสอบเส้นทางการบินของนกในเขตพื้นที่โครงการพบว่า นกที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการมีผลกระทบเล็กน้อยจากโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานแม่สอดถึงผลกระทบเกี่ยวกับผลกระทบของนกที่มีต่อการจราจรทางอากาศ พบว่า โครงการไม่กระทบระบบ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) มาตรการลดผลกระทบต่อการรบกวนนกหลังอาศัย แหล่งหากิน และแหล่งหลบภัยของสัตว์ในระบบนิเวศ</p> <p>(1) ห้ามตัดกิ่งไม้ในพื้นที่ของท่าอากาศยานแม่สอด เพื่อป้องกันนกที่บินได้เกาะอาศัยในบริเวณใกล้เคียงแนวทางวิ่ง</p> <p>(2) หลีกเลี่ยงการใช้สารเคมีหรือสารกำจัดวัชพืชในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว</p> <p>(3) จำกัดขนาดและชนิดของต้นไม้ที่ปลูกบริเวณท่าอากาศยาน แม่สอด</p> <p>(4) ควรศึกษาและพิจารณาถึงวิถีชีวิตของนกที่อาศัยในบริเวณท่าอากาศยานแม่สอด</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>2) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>3) การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p>

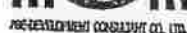
รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านบริหาร) รักษาการแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



(นายบุญชู นงนพ)

ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาท่าอากาศยานแม่สอด

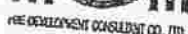

 (นายสมเกียรติ มณีพิทักษ์)
 รองอธิบดีกรมศึกษาศาสนา (ด้านบริหาร) วิทยาลัยการแพทยอัครวิทย์มหาวิทยาลัยขอนแก่น



คณิศร บัวแก้ว ทีวี สีแสดอุปนายก คอนเสิร์ตแห่งประเทศไทย จำกัด

(ประมุขศูนย์ฯ มนัสศักดิ์ชัย)

รองอธิบดีกรมการศาสนา (ท่านมาลาสุธา) รักษาการผู้อำนวยการกองบริหารศาสนิกสัมพันธ์



กรม มริชัย ตรี สิวากคอปแมกซ์ คอบชัยนคณท์ ชำกิต

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

[illegible]

(ឆ្លាបសមភោជន៍ បណ្ឌិតសិល្បៈ)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (สำนักมาตรฐาน) ศึกษารายการแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



(นายสมบุญ แสงอาทิตย์)

ผู้มีอำนาจดูแลกองคลังและบัญชี หรือ ศึกษาลงไปแผนที่ ตอนชักแผนที่ จำกัด

THE DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบปัจจัย ทางด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบที่มีสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบเบื้องต้น	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
	วังอาถรรพ์/เกรียนไม่ไปไม่รบกวนราษฎร หรือจากกรณีรบกวน จากภายนอก และรบกวนที่ขึ้นโรงในจากนอก ซึ่งอาจให้ลดอยู่ จำนวนนายตำรวจและให้ลดอยู่ด้วยกษัตริย์ตามสมควรเพื่อให้ มีมาตรการเป็นมาตรการที่เหมาะสม		
3. คู่มือการใช้ประโยชน์ชุมชน			
3.1 การใช้ประโยชน์ ที่ดิน	ระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากสภาพ ปัจจุบัน - การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ประกอบด้วยโครงการขยายความยาว ทางวิ่ง ทางขึ้น และขุดเจาะรันเวย์ และอาคารที่พักผู้โดยสารเดิม จากการสำรวจการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ทั้งหมดประมาณ 306 ไร่ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม และที่ดินของประชาชน กิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิด การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่เกษตรกรรมและ ชุมชน ไปเป็นที่ใช้ทำอุตสาหกรรมได้ด้วยการเวนคืนจากเจ้าของภาค ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวไม่ได้เป็นพื้นที่ของบุคคลใดผู้ใดซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ได้ เป็นพื้นที่ของบุคคลทางกฎหมาย จึงกล่าวว่าเป็นผลกระทบในระดับ ระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง มาตรการลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจาก สภาพปัจจุบัน (1) การทำผังโครงการก่อสร้างทั้งหมด จะต้องดำเนินการเฉพาะใน เขตที่ดินก่อสร้างของโครงการเท่านั้น (2) ประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการควรได้รับทราบล่วงหน้า ก่อนมีการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้ทราบถึงรายละเอียดก่อนหรือ ในภายหลังการขุดลอกในกรณีที่เกิดความขัดแย้งระหว่าง (3) ดำเนินงานด้านมวลชนกับสิ่งแวดล้อมโดยคำนึงถึง เชื้อเพลิงความเข้าใจต่อชุมชน เกี่ยวกับรายละเอียดของการก่อสร้าง โครงการ	ระยะก่อสร้าง - การติดตามตรวจสอบ ติดตาม คำนึงถึง
ระยะดำเนินการ ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากสภาพปัจจุบัน - ในการดำเนินการโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานดังกล่าว การขยายความยาวทางวิ่งทางขึ้นและขุดเจาะรันเวย์ เพื่อรองรับ การขนถ่ายผู้โดยสาร เป็นแนวเชื่อมในการเดินทางระหว่างภาค	ระยะดำเนินการ มาตรการลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากสภาพ ปัจจุบัน - กรมท่าอากาศยานต้องประสานงานกับจังหวัดตาก จังหวัดน่าน การลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการปกครองส่วนท้องถิ่น ที่เกี่ยวข้อง	ระยะดำเนินการ มาตรการลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากสภาพ ปัจจุบัน - กรมท่าอากาศยานต้องประสานงานกับจังหวัดตาก จังหวัดน่าน การลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการปกครองส่วนท้องถิ่น ที่เกี่ยวข้อง	ระยะดำเนินการ - การติดตามตรวจสอบ ติดตาม คำนึงถึง

(ប្រាសាទបរិច្ចាគ អរិយធម៌)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (สำนักมาตรฐาน) รักษาการผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการท่าอากาศยาน



(บทสนทนา ภาค ๑๓)

ผู้ชำนาญการ : วิชาเอกสังคม บริษัทฯ พรทิ ศิเรศทองปณณท์ กองขับเคลื่อนงานฯ จำกัด

IRE-DEVELOPMENT CO-ORDINATING CO., LTD.


 (นายสมเกียรติ มณีโชติชัย)
 รองอธิบดีกรมทรัพยากรทางบก (หัวหน้ากลุ่มงาน) วิทยาการและการแผนภูมิการทางอากาศยาน



 (นายสมเกียรติ มณีโชติชัย)
 วิทยาการและการแผนภูมิการทางอากาศยาน

PDC
 PICHET CHANTANA CO., LTD.





(นายพิเชตชัยวิชิต มณีสิทธิ์ชัย)
 รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านบริหาร) รักษาการกรรมการหนังสือแจ้งการก่อสร้างท่าอากาศยาน

(นายหัตถนา นนทเทวี)
 ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

THE MEASUREMENT CONSULTANT CO., LTD.

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

[illegible]

(ภาพรวมเกียรติ มลิกอภิม)

รองอธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (ฝ่ายบริหาร) ปิยะพรหมการแทนอธิบดีกรมการค้าระหว่างประเทศ



(ហាមឃាត់ ឆ្នាំ១៩៧៥)

ผู้ชำนาญการพิเศษ ก่อสม บริษัทฯ หรือ ศึกษาลดประมาณการ คำนวณข้อมูลงบการเงิน จำกัด

PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

[illegible]

(ហេងស៊ីន ភី ធីតាស៊ីន)




รองอธิบดีกรมการศาสนา (ท่านมาศฐาน) รักษาการผู้อำนวยการกองอธิการศาสนา



(ប្រាសាទបុរាណ ដើមឈើច្រើន)


ผู้ชำนาญการ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ศิริพร อภัยวงศ์


THE DEVELOPMENT CONSULTANT CO., INC.

(นายสมเกียรติ มณีสิทธิ์)
 รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านบริหาร) รักษาการแทนคณะกรรมการท่าอากาศยาน
 (นายสมบุญ ดนตพร)
 ผู้จัดการท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัท หรือ สหกรณ์พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง จำกัด

THE DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.


 (นายสมเกียรติ มณีเลิศชัย)
 รองเลขาธิการมหาวิทยาลัยรามคำแหง (ด้านมาตรฐาน) รักษาการแทนผู้อำนวยการศูนย์บริหารท่าอากาศยาน


 วันที่ 11/01/2564
 (นายบุญยง แสงระพี)
 ผู้อำนวยการกองส่งเสริมพาณิชย์ หรือ ตัวรองต่อไปนี้ กองสนับสนุน กำจัด
 HONGKONG AIRWAYS CO., LTD.

[illegible]

ยัก พริ คิเรลตอบแทน คองซิลคนห์ จำกัด

[illegible]

(นายอนุสรณ์ นาคาศัย)

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ: มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัย ทางด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
		(4) กรณีทำอาภาคารบนที่ดินว่างร่วมกับสหกรณ์การเกษตรในตำบล บุคคูลงน้ำด้วยมือ เพื่อรักษาภาพการระบายน้ำของลำห้วย แม่สีลดความสกปรก (5) หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนในด้านการระบายน้ำของ ท่าอาภาคาร ให้เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบ สาเหตุและแจ้งปัญหาต่อผู้เกี่ยวข้อง (6) กรณีทำอาภาคารบนที่ดินว่างร่วมกับสหกรณ์การเกษตรในตำบล บุคคูลงน้ำด้วยมือ เพื่อรักษาภาพการระบายน้ำของลำห้วย แม่สีลดความสกปรก ให้เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบการระบายน้ำของลำห้วยแม่สีลดความสกปรก เป็นประจำ	3) ระยะเวลาและสถานที่ ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพ การระบายน้ำของลำห้วย แม่สีลดความสกปรก 2 ครั้ง/ปี ได้แก่ ช่วงหน้าฝน และช่วงหน้าแล้ง ตลอดจน ระยะเวลาดำเนินการ
	2) ผลกระทบต่อความแข็งแรงของท่อที่เห็น คสล. (Box Culvert) - จะเห็นร่องรอย Box Culvert ลอดใต้ทางวิ่ง (ขนาด 2-2.50 x 2.50 เมตร) วางอยู่ใต้เขตพื้นที่ Touchdown ของเครื่องขึ้น คันขึ้น จึงคาดว่าแนวท่อ Box Culvert ลอดใต้ทางวิ่ง อาจได้รับ ผลกระทบจากเครื่องขึ้นคันขึ้นและกับผิวทางวิ่งได้ แต่ทั้งนี้ ท่อลอดดังกล่าวเป็นท่อคอนกรีตเสริมเหล็ก และมีระดับแนวท่อ อยู่ลึกเข้าไปจากระดับพื้นผิวทางวิ่งประมาณ 2-3 เมตร โดย ระหว่างแนวท่อลอดและระดับพื้นผิวทางวิ่งเป็นดินถมบดอัด แน่น จึงมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะรองรับแรงกระแทกจาก เครื่องขึ้นคันขึ้นได้ ประกอบกับในจังหวัดบุรีรัมย์มี Touchdown ทั้งที่ทางวิ่ง น้ำหนักของเครื่องขึ้นคันขึ้นจะถูกลดลงบนผิว	2) มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงแรงของท่อที่เห็น คสล. (Box Culvert) -	

(นายสมเกียรติ มณีสิทธิ์)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านมาตรฐาน) รักษาการแทนรองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



ผู้อำนวยการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำกัด (มหาชน)

(นายบุญ นสพ.พิริย)

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำกัด (มหาชน)

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ: มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัย ทางด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
	ทางวิ่ง เนื่องจากมีรถบรรทุกเข้าออกบ่อยครั้งทำให้พื้นผิว เครื่องขึ้นคันขึ้นชำรุดเสียหายและเกิดฝุ่นละอองขึ้น จากผิวทางวิ่งคันขึ้น ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องความแข็งแรงของท่อ Box Culvert ลอดใต้ทางวิ่ง และจาก การวางท่อตามการคำนวณโครงสร้างท่อที่เห็นแนวท่อ วิศวกรรมแล้ว พบว่า โครงสร้างมีความแข็งแรงเพียงพอต่อ การรับน้ำหนักของรถบรรทุกเข้าออก 3) ผลกระทบต่อความแข็งแรงของท่อที่เห็น คสล. (Box Culvert) - จะเห็นร่องรอย Box Culvert ลอดใต้ทางวิ่ง (ขนาด 2-2.50 x 2.50 เมตร) วางอยู่ใต้เขตพื้นที่ Touchdown ของเครื่องขึ้น คันขึ้น จึงคาดว่าแนวท่อ Box Culvert ลอดใต้ทางวิ่ง อาจได้รับ ผลกระทบจากเครื่องขึ้นคันขึ้นและกับผิวทางวิ่งได้ แต่ทั้งนี้ ท่อลอดดังกล่าวเป็นท่อคอนกรีตเสริมเหล็ก และมีระดับแนวท่อ อยู่ลึกเข้าไปจากระดับพื้นผิวทางวิ่งประมาณ 2-3 เมตร โดย ระหว่างแนวท่อลอดและระดับพื้นผิวทางวิ่งเป็นดินถมบดอัด แน่น จึงมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะรองรับแรงกระแทกจาก เครื่องขึ้นคันขึ้นได้ ประกอบกับในจังหวัดบุรีรัมย์มี Touchdown ทั้งที่ทางวิ่ง น้ำหนักของเครื่องขึ้นคันขึ้นจะถูกลดลงบนผิว	3) มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงแรงของท่อที่เห็น คสล. (Box Culvert) -	
4. คุณค่าสิ่งแวดล้อม 4.1 เศรษฐกิจ-สังคม	ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม 1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน - การทำเป็นทางวิ่งบนที่ดินว่างจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการขุดลอกและถมดินเพื่อใช้เป็นทางวิ่ง และพื้นที่ บางส่วนของที่ดินว่างที่ขุดลอกและถมดินเพื่อใช้เป็นทางวิ่ง	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเชิงเศรษฐกิจ-สังคม (1) การทำอาภาคารบนที่ดินว่างร่วมกับสหกรณ์การเกษตรในตำบล บุคคูลงน้ำด้วยมือ เพื่อรักษาภาพการระบายน้ำของลำห้วย แม่สีลดความสกปรก ให้เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบการระบายน้ำของลำห้วยแม่สีลดความสกปรก เป็นประจำ	1) สถานการณ์การตรวจสอบ จำนวน ๕ สถานี - จุดตรวจวัดคุณภาพ - จุดตรวจวัด - จุดตรวจวัด

(นายสมเกียรติ มณีสิทธิ์)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านมาตรฐาน) รักษาการแทนรองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



ผู้อำนวยการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำกัด (มหาชน)

(นายบุญ นสพ.พิริย)

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำกัด (มหาชน)

(ប្រធានបោះឆ្នោត មេធាវី)



(นางสมบุญ แสงเพลิง)

นันท พริ ศิเรกธอปรานนท์ กรอบขัณฑ์ จันทร์

AND-DEVELOPMENT CONSULTING CO., LTD.

(អាជ្ញាធរក្រសួងសុខាភិបាល)



(ហាមឃាត់) ឧក្រិដ្ឋកិច្ច

ยี่ห้อ ทริ ลีวสตันออปเพนเบิร์ก ลอนดอนเดสกันท์ จักรภัค

THE DEVELOPMENT OF THE COASTLINE OF THE...




 (นางสาวกัญจน์ มงคลสิทธิ์)
 โทร. ๐๖-๒๖๖๖-๖๖๖๖ (ด้านอาคาร) วิศวกรอาคารแผนกบริษัทเรทน่าอสังหาริมทรัพย์

[illegible]

แบบบัญชีการแสดงผลการทบทวนข้อสังเกตที่สำคัญ มาตรการป้องกัน บุกใจ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัย ทางด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน ฟื้นฟู และลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบต่อการมีภัยแล้งพื้นฐาน การสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งผลกระทบเชิงลบในระยะก่อสร้าง เมื่อเปิดดำเนินการโครงการแล้วจะไม่มีภาวะดินที่เสื่อมโทรมเพิ่ม จึงไม่มีผลกระทบต่อการสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมทางศิลปกรรมของประชาชน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>มาตรการลดผลกระทบต่อการมีภัยแล้งพื้นฐาน การสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p>
4.3 การถาวรในชุมชน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>1) ผลกระทบต่อสุขภาพของชาวบ้านชุมชน</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมในระยะก่อสร้าง ที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพของชาวบ้านชุมชน ได้แก่ กิจกรรมการปรับพื้นที่ เตรียมหน้าดิน เปิดหน้าดิน การเคลื่อนย้าย กองดิน พื้น วัชพืช การขนถ่ายสิ่งของต่างๆ และเครื่องจักรเบ็ดเตล็ด เป็นต้น ซึ่งผลการกายภาพต่อสุขภาพของชาวและระดับเสียงที่เกิดขึ้นมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน จึงคาดว่าจะไม่กระทบทางลบระดับสูง <p>2) ผลกระทบต่อการเกิดมลพิษทางอากาศระดับชุมชน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในระหว่างดำเนินการปรับปรุงหน้าดินของอาคารพาณิชย์และโรงงานชุมชนมีฝุ่น揚起จำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นทรายละเอียดซึ่งจะพัดขึ้นสู่อากาศและก่อให้เกิดฝุ่นจำนวนมากในระยะนี้จะมีค่าสูงเกินมาตรฐานเล็กน้อย แต่จะกลับสู่สภาวะปกติอย่างรวดเร็ว <p>3) ผลกระทบต่อการเกิดมลพิษทางน้ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำหรับบริเวณการก่อสร้างอาคารพาณิชย์และโรงงานชุมชน จะมีการขุดดินเพื่อปรับพื้นที่และถมดิน ซึ่งดินที่ขุดขึ้นมานี้จะนำไปใช้ถมดินบริเวณรอบๆโครงการ และจะนำดินที่ขุดขึ้นมานี้ไปถมดินบริเวณรอบๆโครงการ และจะนำดินที่ขุดขึ้นมานี้ไปถมดินบริเวณรอบๆโครงการ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>มาตรการลดผลกระทบจากการก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) ดำเนินการวางแนวถนนกั้นระหว่างพื้นที่ก่อสร้างกับพื้นที่อยู่อาศัย (2) จัดให้มีหน่วยป้องกันมลพิษ เช่น ปลูกต้นไม้เพื่อป้องกันฝุ่นและเสียง (3) จัดให้มีหน่วยป้องกันมลพิษ เช่น ปลูกต้นไม้เพื่อป้องกันฝุ่นและเสียง (4) จัดให้มีหน่วยป้องกันมลพิษ เช่น ปลูกต้นไม้เพื่อป้องกันฝุ่นและเสียง (5) จัดให้มีหน่วยป้องกันมลพิษ เช่น ปลูกต้นไม้เพื่อป้องกันฝุ่นและเสียง (6) จัดให้มีหน่วยป้องกันมลพิษ เช่น ปลูกต้นไม้เพื่อป้องกันฝุ่นและเสียง (7) จัดให้มีหน่วยป้องกันมลพิษ เช่น ปลูกต้นไม้เพื่อป้องกันฝุ่นและเสียง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p>

(นาย/นาง/นายแพทย์ นณีสฤติชัย)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ฝ่ายบริหาร) รักษาการแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



(นายบุญชู แซ่พหลิง)

ไต่ถามถึงอาชีพ : วิศวกร บริษัท พี ดี เวกอปปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

RE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.

આવુ ૧૫. ૭

แบบรายงานการแสดงผลการพบค่าสิ่งแวดลอมที่ผกัญ มาตรการปองกัน แกไข และลดผลกระทบถึงแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดลอม (ต่อ)

[illegible]

(น.ส.อ.) กะทิยาภรณ์ เสนีกุลรัตน์

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (หัวหน้าพรฐาน) รักษาการแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน



(นายสมบุญ เกษมพริ้ง)

ผู้รับรางวัล: นิตยา นวลน้อย, บริษัท ฯ ศรี ศิวะศุภผลภัณฑ์, ถนนชัยนาทนเรนทร, อำเภอเมือง, จังหวัดนนทบุรี

REGISTRATION CONSULTING CO. LTD.





(นายพิชิต ภิสิทธิ์ภัย)
 รองอธิบดีกรมการเกษตร (ด้านบริหาร) รักษาการอธิบดีกรมการเกษตร

(นายบุญ แสงทอง)
 ผู้อำนวยการกองค้ำชื้อเมล็ดพันธุ์พืช กรมการเกษตร

ศาสตราจารย์ ดร. บุญชู นาค




 (นายปวิช ชาญต้น) (นายปวิช ชาญต้น)
 รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ตำแหน่งฐาน) วิศวกรราชการแผนกวิศวกรรมท่าอากาศยาน ผู้ชำนาญการพิเศษ พลโท ทวี ตีระภุชงค์ นายกรัฐมนตรี ประจำสำนักงาน

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณ/หาพื้นที่แวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบ/ปัจจัย ทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
	<p>23 ผลกระทบด้านภูมิปัญญาในพื้นที่โครงการและบริเวณชก ทางเข้า-ออก ท่าอากาศยาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมในระยะก่อสร้างจำเป็นต้องมีการขบสั้วลึกๆ อุกรณ์ ก่อสร้าง หากใช้เกินความเหมาะสมก็จะมีผลกระทบด้าน/ส/อ/ สิ่งแวดล้อม ผลกระทบนั้นการจัดการจากภายในพื้นที่โครงการ ซึ่งหาไม่ได้รับความสะดวกในการใช้ทาง จำเป็นต้องมีการ เขียนเพื่อแจ้งเส้นทางไว้บนสะพานทางวิ่งจราจร ทางรถไฟหัก อุบัติเหตุขึ้นได้ จึงควรทำเป็นคณะกรรมการศึกษาตกลง <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>3) ผลกระทบด้านความปลอดภัยต่อการเดินทางและเปิดใช้โครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยานมีผลกระทบต่อไปกลับ อุปกรณ์ช่วยการเดินอากาศที่สำคัญ ได้แก่ ศักยภาพ (Visual Aids) วัตถุประสงค์การเดินอากาศ และ ผลของลมกระโชกหรือพายุฝน เป็นต้น ฉะนั้นผลกระทบนี้จะมี ขึ้นมีการนำอากาศยานไปจอดส่วนขยาย ต้องมีการป้องกัน ด้านความปลอดภัยในบริเวณของการขึ้น-ลงของเครื่องบิน ตาม ข้อกำหนดความปลอดภัยในการเดินอากาศตามการของ ICAO การกำหนดความสูงของสิ่งปลูกสร้างโดยรอบท่าอากาศยาน ภายในระยะต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานนั้น จึงต้องมีการ ควบคุมพื้นที่ที่ค่าเหล่านี้เป็นเขตความปลอดภัยในการ เดินอากาศต่อไป 	<p>24 มาตรการผลกระทบด้านภูมิปัญญาในพื้นที่โครงการและ บริเวณชกทางเข้า-ออก ท่าอากาศยาน</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องวางแผนการไว้ตั้งแต่การขบสั้วลึกๆ อุปกรณ์ของโครงการที่ชัดเจน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาอุบัติเหตุ และการจราจร (2) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมการวิ่งรถบนทางวิ่งอากาศยาน ก่อสร้างของโครงการ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่กำหนด และ การวิ่งไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อวิ่งผ่านพื้นที่ชุมชน (3) ศึกษาค้นคว้าบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจนเพื่อหาความเสี่ยง อุบัติเหตุ หรือเพิ่มเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกการจราจร ในช่วงนี้ส่วนแรก <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>3) มาตรการลดผลกระทบด้านความปลอดภัยต่อการเดินอากาศและ เปิดใช้โครงการ</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) ถนนท่าอากาศยานและอุโมงค์เข้ามีการซ่อมแซมอุปกรณ์ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย ปีละ 2 ครั้ง (2) ความปลอดภัยของอากาศยาน การเข้า-ออกอากาศยาน และ การรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO (3) มาตรการลดผลกระทบของท่าอากาศยาน เช่น การขบสั้วลึกๆ ขบสั้วบนอากาศยาน ไปสู่ในเขตพื้นที่อยู่อาศัย (4) กรมท่าอากาศยานต้องประสานงานกับจังหวัดภาคใต้ สำนักงาน โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ต และองค์การปกครองส่วน ท้องถิ่นในพื้นที่ ในการแจ้งเขตความปลอดภัยการเดินอากาศ และการควบคุมความปลอดภัยซึ่งปลูกสร้างจะมีการขบสั้วลึกๆ ต่อไป 	<p>ระยะดำเนินการ</p>

(นางสาวนันทิยา มณีสุทธิ)

รองอธิบดีกรม(อากาศยาน (ด้านมาตรฐาน) วิชาการราชการพิเศษวิมลกรมท่าอากาศยาน



(បរិយាកាស ធនធាន)

ได้มาจากการร่วมทุนกับ บริษัท พีวี ซีแวลูออปเมคส์ ของบริษัทมหาชน จำกัด

RE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.

แบบรายการแผนผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

[illegible]

(ប្រទេសប្រសាសន៍ ប្រសិទ្ធភាព)

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ฝ่ายมาตรฐาน) รักษาการหัวหน้ากองบริหารท่าอากาศยาน



ในขณะนั้นเอง...

เจ้าอาวาสวัดป่าเลไลยก์วรวิหาร พระอารามหลวง นครศรีธรรมราช

THE DEPARTMENT OF COMMERCE

แนวทางการแสดงและการทูลต่อสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่สำคัญ มาตราการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบปัจจัย หรือด้านสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
	<p>Pol Overlap (lapcase) โดยแห่งโบราณสถานอยู่ในรัศมี 2 กิโลเมตร จากพื้นที่โครงการ โดย 2 วัดอยู่จุดเขต วัดชุมพลคีรี และ วัดอินทนิลธรรมโชติ ซึ่งมีระยะห่างจากพื้นที่โครงการเท่ากับ 1,493.1,592 และ 1,944 เมตร ตามลำดับ คาดว่ากิจกรรมดังกล่าวจะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนเท่ากับ 0.01 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความเร็วคลื่นที่เดินทางมาถึงปลุกสร้าง ข้อกำหนดด้านความถี่และแอมพลิจูดที่ปลุกสร้างจะ 0.1 Hz 4150 Hz ที่กำหนดจากความถี่ของปลุกสร้างหรือระดับความถี่ของคลื่นที่ต่ำกว่า 2 มิลลิเมตร/วินาที จะไม่ถือเป็นอันตรายแม้จะถี่ปลุกสร้างที่ต่ำกว่านี้ ประกอบกับผลการคาดการณ์ที่ศูนย์การทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ว่าปลุกสร้างมีผลกระทบ ซึ่งคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถาน</p>		
	<p>ระยะดำเนินการ ผลกระทบต่อการถูกทำลายหรือทำให้เสียหายนโบราณ- สถานและโบราณวัตถุ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมในระยะดำเนินการที่เกิดขึ้นเป็นการขุดพบโบราณวัตถุ ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเสียหายของสิ่งของโบราณหรือของโบราณวัตถุ ซึ่งมีลักษณะเป็นพื้นที่ขุดค้นโบราณวัตถุ (At site) จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถาน และโบราณวัตถุ 	<p>ระยะดำเนินการ มาตรการลดผลกระทบต่อการถูกทำลายหรือทำให้เสียหายนโบราณสถานและโบราณวัตถุ</p> <ul style="list-style-type: none"> - 	ระยะดำเนินการ
0.6 ทัศนียภาพและภาพ ห้องเขียว	<p>ระยะก่อสร้าง/ระยะดำเนินการ ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์</p> <p>โครงการปรับปรุงอาคารท่าอากาศยานแม่สอด เป็นท่าอากาศยานขนส่งกลาง ประกอบด้วยตัวอาคารโครงการหรือปลุกสร้างอื่นๆ ที่มีความสูงไม่มากนักและอยู่ห่างจากทางหลวงหมายเลข 12 ประมาณ 0.5 กิโลเมตร ซึ่งการร่วมชมทัศนียภาพจากทางอากาศได้</p>	<p>ระยะก่อสร้าง มาตรการลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ หรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างทั้งหมดต้องดำเนินการในเขตพื้นที่ก่อสร้างโครงการเท่านั้น 	ระยะก่อสร้าง

รองอธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (ด้านมาตรฐาน) รักษาการเลขาธิการแห่งอธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ



(របាយប្រចាំឆ្នាំ ២០១២)

ผู้ชำนาญการพิเศษ คณบดี บริษัท ทวี กีฬาสถาปนารักษ์ คอนกรีตคอนกรีต จำกัด

RECEIVED CONSULTANT CO., LTD.

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

องค์ประกอบปัจจัย ทางด้านการผลิต	ผลกระทบที่ส่งผลกระทบต่อสังคม	มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
<p>จึงมีผลกระทบด้านกีดกันการหมุนเวียนของเงินในระบบเศรษฐกิจ</p>			
<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมาย หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในช่วงระยะดำเนินการโครงการส่วนขยาย ทำอย่างไรที่จะสามารถเลือกประโยชน์ในการเดินทางได้สะดวก รวดเร็วกว่าปัจจุบัน 		<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>มาตรการลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมาย หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p>

รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน (ด้านอาคารฐาน) วิทยาลัยการช่างเทคนิคท่าอากาศยาน



(นายอนุทิน ชาญวีรกูล)

ผู้จำหน่าย: บริษัท หริ ที่เวทลงบโฆนทอนจัททพนท จัทท

WE DEVELOPMENT CONSULTING CO., LTD.

ภาคผนวก ข
เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินแม่สอดในท้องที่อำเภอแม่สอด
จังหวัดตาก เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๓๘

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ
พ.ศ. ๒๔๕๑ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัย
ในการเดินอากาศ ณ สนามบินแม่สอด ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๐๑

ข้อ ๒ ให้เขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินแม่สอด ในท้องที่ตำบลแม่กาษา
ตำบลแม่ปะ ตำบลท่าสายลวด ตำบลด่านแม่ละเมา ตำบลแม่สอด ตำบลพะวง
ตำบลพระธาตุผาแดง ตำบลแม่กุ และตำบลแม่ตาว อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายประกาศนี้ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ข้อ ๓ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๘

สมศักดิ์ เทพสุทิน

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

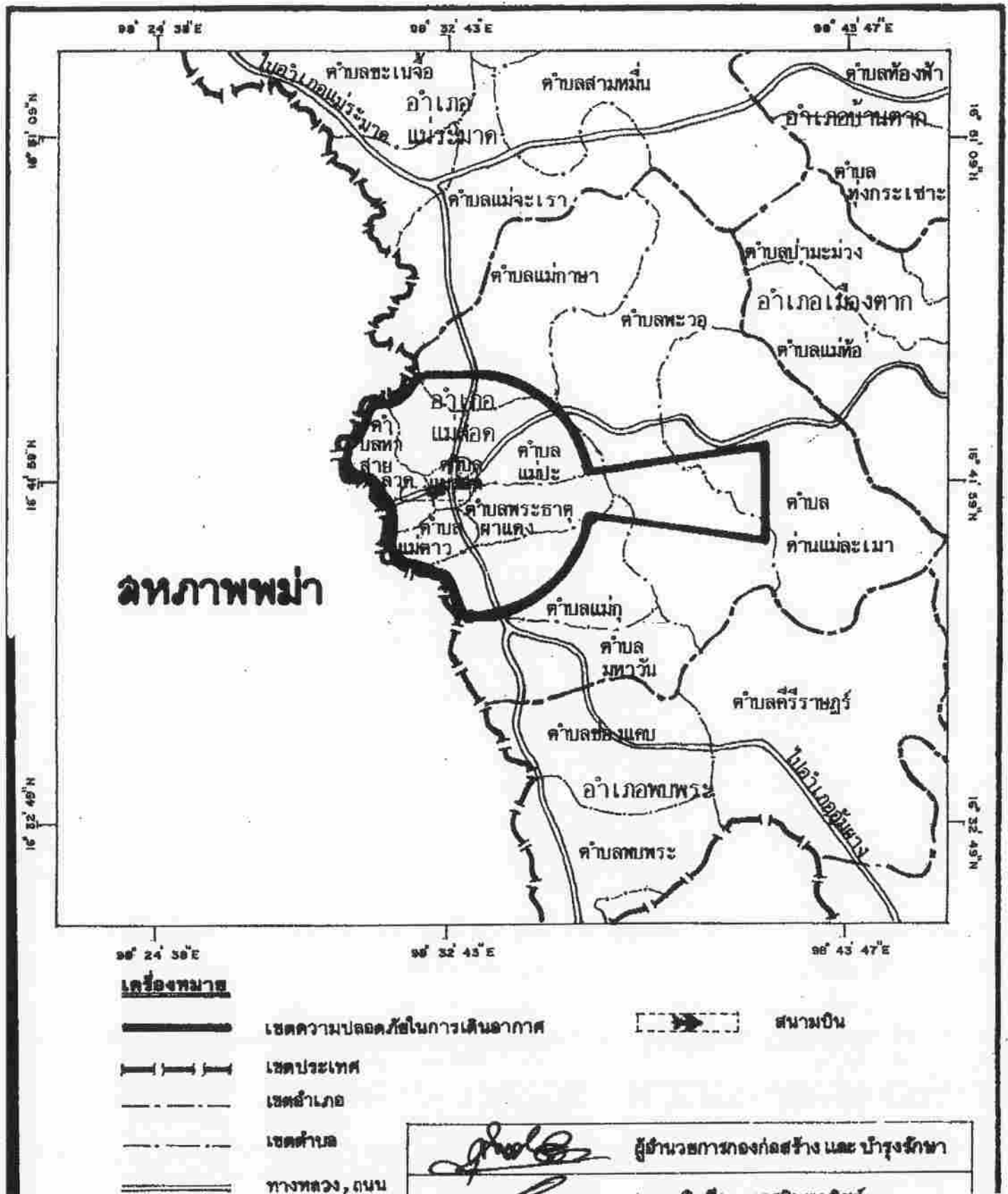
ในท้องที่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

พ.ศ. ๒๕๓๘

มาตราส่วน ๑ : ๒๕๐,๐๐๐

๐ ๑ ๒ ๓ ๔ กิโลเมตร



ภาคผนวก ค

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานานาชาติเมือง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451414E 184673N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀) (mg/m ³)
1-2/04/2568	0.060
2-3/04/2568	0.056
3-4/04/2568	0.048
มาตรฐาน*	0.120

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปี 2567 (ใช้กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศพื้นผิว)

ผู้ตรวจวัด : [ลายเซ็น]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [ลายเซ็น]
(นางสาวกัญญากร นฤมิตรพันธ์)

ผู้รับรองผล : [ลายเซ็น]
(นางสาวพิศมัย เหลืองทอง)



* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้น สำหรับการประเมินผลเบื้องต้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานานาชาติเมือง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักสงฆ์หนองหัว
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451175E 1846101N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀) (mg/m ³)
1-2/04/2568	0.050
2-3/04/2568	0.049
3-4/04/2568	0.045
มาตรฐาน*	0.120

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปี 2567 (ใช้กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศพื้นผิว)

ผู้ตรวจวัด : [ลายเซ็น]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [ลายเซ็น]
(นางสาวกัญญากร นฤมิตรพันธ์)

ผู้รับรองผล : [ลายเซ็น]
(นางสาวพิศมัย เหลืองทอง)



* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้น สำหรับการประเมินผลเบื้องต้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานานาชาติเมือง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านแม่ตาว
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0450498E 1846317N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀) (mg/m ³)
1-2/04/2568	0.049
2-3/04/2568	0.050
3-4/04/2568	0.056
มาตรฐาน*	0.120

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปี 2567 (ใช้กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศพื้นผิว)

ผู้ตรวจวัด : [ลายเซ็น]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [ลายเซ็น]
(นางสาวกัญญากร นฤมิตรพันธ์)

ผู้รับรองผล : [ลายเซ็น]
(นางสาวพิศมัย เหลืองทอง)



* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้น สำหรับการประเมินผลเบื้องต้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานานาชาติเมือง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451414E 184673N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : API Model 300 5/N 597
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	1-2/04/68	2-3/04/68	3-4/04/68
11:00-12:00 น.	0.89	0.87	0.61
12:00-13:00 น.	0.83	0.80	0.60
13:00-14:00 น.	0.60	0.57	0.57
14:00-15:00 น.	0.67	0.63	0.60
15:00-16:00 น.	0.63	0.63	0.68
16:00-17:00 น.	0.73	0.69	0.75
17:00-18:00 น.	0.71	0.73	0.71
18:00-19:00 น.	0.70	0.71	0.68
19:00-20:00 น.	0.67	0.73	0.71
20:00-21:00 น.	0.60	0.64	0.67
21:00-22:00 น.	0.65	0.59	0.61
22:00-23:00 น.	0.67	0.61	0.55
23:00-24:00 น.	0.64	0.59	0.51
00:00-01:00 น.	0.61	0.54	0.49
01:00-02:00 น.	0.59	0.51	0.44
02:00-03:00 น.	0.53	0.48	0.43
03:00-04:00 น.	0.51	0.47	0.40
04:00-05:00 น.	0.50	0.53	0.49
05:00-06:00 น.	0.61	0.60	0.60
06:00-07:00 น.	0.72	0.69	0.71
07:00-08:00 น.	0.68	0.71	0.68
08:00-09:00 น.	0.73	0.75	0.73
09:00-10:00 น.	0.65	0.73	0.66
10:00-11:00 น.	0.67	0.69	0.58
24 Hour Average	0.64	0.63	0.60
8 Hour Average	0.68	0.67	0.65
1 Hour Maximum	0.73	0.75	0.75
1 Hour Minimum	0.50	0.47	0.40
1 Hour Standard*	30.00		
24 Hour Standard*	9.00		

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปี 2567 (ใช้กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศพื้นผิว)

ผู้ตรวจวัด : [ลายเซ็น]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [ลายเซ็น]
(นางสาวกัญญากร นฤมิตรพันธ์)

ผู้รับรองผล : [ลายเซ็น]
(นางสาวพิศมัย เหลืองทอง)



* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้น สำหรับการประเมินผลเบื้องต้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานานาชาติเมือง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านแมต้าว
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0450498E 1846317N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : API Model 300 S/N 638
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared เลขที่วิเคราะห์ : C2504002
เลขที่รายงาน : RPC2504002

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	1-2/04/68	2-3/04/68	3-4/04/68
10:00-11:00 น.	0.65	0.60	0.64
11:00-12:00 น.	0.67	0.63	0.58
12:00-13:00 น.	0.59	0.59	0.54
13:00-14:00 น.	0.57	0.60	0.62
14:00-15:00 น.	0.63	0.57	0.57
15:00-16:00 น.	0.68	0.59	0.69
16:00-17:00 น.	0.70	0.67	0.73
17:00-18:00 น.	0.71	0.61	0.68
18:00-19:00 น.	0.76	0.69	0.70
19:00-20:00 น.	0.70	0.68	0.67
20:00-21:00 น.	0.68	0.57	0.63
21:00-22:00 น.	0.59	0.53	0.58
22:00-23:00 น.	0.58	0.48	0.51
23:00-24:00 น.	0.61	0.45	0.57
00:00-01:00 น.	0.56	0.50	0.46
01:00-02:00 น.	0.53	0.42	0.41
02:00-03:00 น.	0.44	0.44	0.48
03:00-04:00 น.	0.47	0.49	0.64
04:00-05:00 น.	0.50	0.43	0.50
05:00-06:00 น.	0.57	0.52	0.63
06:00-07:00 น.	0.69	0.59	0.67
07:00-08:00 น.	0.72	0.67	0.72
08:00-09:00 น.	0.71	0.71	0.62
09:00-10:00 น.	0.68	0.63	0.59
24 Hour Average	0.62	0.57	0.59
8 Hour Average	0.66	0.63	0.63
1 Hour Maximum	0.76	0.71	0.73
1 Hour Minimum	0.44	0.42	0.41
1 Hour Standard*		30.00	
24 Hour Standard*		9.00	

* ค่ามาตรฐานการปนเปื้อนในอากาศตามมาตรฐานของประเทศไทย (พ.ศ. 2558) โดย (กรมควบคุมมลพิษ) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ผู้ตรวจวัด : [Signature] ผู้จัดทำ : [Signature] ผู้รับรองผล : [Signature]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการวินิจฉัยทางการแพทย์ได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานานาชาติเมือง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านแมต้าว
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451175E 1846101N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : API Model 300 S/N 485
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared เลขที่วิเคราะห์ : C2504003
เลขที่รายงาน : RPC2504003

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	1-2/04/68	2-3/04/68	3-4/04/68
09:00-10:00 น.	0.78	0.72	0.68
10:00-11:00 น.	0.65	0.67	0.61
11:00-12:00 น.	0.61	0.59	0.53
12:00-13:00 น.	0.59	0.54	0.51
13:00-14:00 น.	0.55	0.57	0.59
14:00-15:00 น.	0.69	0.60	0.62
15:00-16:00 น.	0.63	0.63	0.61
16:00-17:00 น.	0.70	0.69	0.69
17:00-18:00 น.	0.65	0.67	0.72
18:00-19:00 น.	0.67	0.70	0.68
19:00-20:00 น.	0.73	0.67	0.70
20:00-21:00 น.	0.70	0.65	0.62
21:00-22:00 น.	0.62	0.59	0.58
22:00-23:00 น.	0.51	0.51	0.60
23:00-24:00 น.	0.49	0.45	0.54
00:00-01:00 น.	0.53	0.47	0.49
01:00-02:00 น.	0.43	0.44	0.47
02:00-03:00 น.	0.47	0.49	0.51
03:00-04:00 น.	0.44	0.43	0.45
04:00-05:00 น.	0.51	0.50	0.53
05:00-06:00 น.	0.57	0.67	0.63
06:00-07:00 น.	0.63	0.63	0.67
07:00-08:00 น.	0.70	0.67	0.70
08:00-09:00 น.	0.68	0.69	0.69
24 Hour Average	0.60	0.59	0.60
8 Hour Average	0.66	0.65	0.63
1 Hour Maximum	0.78	0.72	0.72
1 Hour Minimum	0.43	0.43	0.45
1 Hour Standard*		30.00	
24 Hour Standard*		9.00	

* ค่ามาตรฐานการปนเปื้อนในอากาศตามมาตรฐานของประเทศไทย (พ.ศ. 2558) โดย (กรมควบคุมมลพิษ) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ผู้ตรวจวัด : [Signature] ผู้จัดทำ : [Signature] ผู้รับรองผล : [Signature]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการวินิจฉัยทางการแพทย์ได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานานาชาติเมือง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสารบึงจุฬิน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0851414E 1846731N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO2/NOx Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42CLS-75458-380
วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N2504001
เลขที่รายงาน : RPN2504001

Interval Time	NO _x Concentration (ppm)		
	1-2/04/68	2-3/04/68	3-4/04/68
11:00-12:00 น.	0.0124	0.0144	0.0162
12:00-13:00 น.	0.0114	0.0113	0.0140
13:00-14:00 น.	0.0144	0.0104	0.0135
14:00-15:00 น.	0.0103	0.0128	0.0122
15:00-16:00 น.	0.0161	0.0095	0.0095
16:00-17:00 น.	0.0147	0.0113	0.0119
17:00-18:00 น.	0.0105	0.0125	0.0091
18:00-19:00 น.	0.0118	0.0102	0.0120
19:00-20:00 น.	0.0126	0.0137	0.0102
20:00-21:00 น.	0.0099	0.0108	0.0086
21:00-22:00 น.	0.0082	0.0099	0.0085
22:00-23:00 น.	0.0097	0.0095	0.0084
23:00-24:00 น.	0.0084	0.0082	0.0090
00:00-01:00 น.	0.0074	0.0105	0.0085
01:00-02:00 น.	0.0074	0.0095	0.0076
02:00-03:00 น.	0.0077	0.0085	0.0075
03:00-04:00 น.	0.0081	0.0077	0.0072
04:00-05:00 น.	0.0087	0.0079	0.0086
05:00-06:00 น.	0.0110	0.0094	0.0095
06:00-07:00 น.	0.0123	0.0109	0.0098
07:00-08:00 น.	0.0110	0.0116	0.0102
08:00-09:00 น.	0.0139	0.0126	0.0116
09:00-10:00 น.	0.0143	0.0146	0.0137
10:00-11:00 น.	0.0138	0.0139	0.0118
24 Hour Average	0.0112	0.0109	0.0104
1 Hour Maximum	0.0161	0.0146	0.0162
1 Hour Minimum	0.0074	0.0077	0.0072
1 Hour Standard*		0.1700	
24 Hour Standard*		-	

* ค่ามาตรฐานการปนเปื้อนในอากาศตามมาตรฐานของประเทศไทย (พ.ศ. 2558) โดย (กรมควบคุมมลพิษ) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ผู้ตรวจวัด : [Signature] ผู้จัดทำ : [Signature] ผู้รับรองผล : [Signature]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการวินิจฉัยทางการแพทย์ได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานานาชาติเมือง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านแมต้าว
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0450498E 1846317N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO2/NOx Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42C-66803-354
วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N2504002
เลขที่รายงาน : RPN2504002

Interval Time	NO _x Concentration (ppm)		
	1-2/04/68	2-3/04/68	3-4/04/68
10:00-11:00 น.	0.0117	0.0104	0.0123
11:00-12:00 น.	0.0146	0.0116	0.0109
12:00-13:00 น.	0.0139	0.0094	0.0093
13:00-14:00 น.	0.0104	0.0094	0.0083
14:00-15:00 น.	0.0098	0.0087	0.0116
15:00-16:00 น.	0.0142	0.0121	0.0102
16:00-17:00 น.	0.0138	0.0135	0.0132
17:00-18:00 น.	0.0154	0.0102	0.0122
18:00-19:00 น.	0.0148	0.0116	0.0150
19:00-20:00 น.	0.0118	0.0139	0.0142
20:00-21:00 น.	0.0098	0.0126	0.0136
21:00-22:00 น.	0.0081	0.0114	0.0105
22:00-23:00 น.	0.0079	0.0091	0.0112
23:00-24:00 น.	0.0089	0.0085	0.0093
00:00-01:00 น.	0.0077	0.0090	0.0082
01:00-02:00 น.	0.0079	0.0076	0.0079
02:00-03:00 น.	0.0078	0.0071	0.0074
03:00-04:00 น.	0.0071	0.0081	0.0079
04:00-05:00 น.	0.0081	0.0079	0.0134
05:00-06:00 น.	0.0098	0.0100	0.0121
06:00-07:00 น.	0.0105	0.0114	0.0143
07:00-08:00 น.	0.0122	0.0129	0.0138
08:00-09:00 น.	0.0149	0.0153	0.0133
09:00-10:00 น.	0.0139	0.0106	0.0112
24 Hour Average	0.0110	0.0153	0.0150
1 Hour Maximum	0.0154	0.0071	0.0074
1 Hour Minimum	0.0071	0.0071	0.0074
1 Hour Standard*		0.1700	
24 Hour Standard*		-	

* ค่ามาตรฐานการปนเปื้อนในอากาศตามมาตรฐานของประเทศไทย (พ.ศ. 2558) โดย (กรมควบคุมมลพิษ) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม




ผู้ตรวจวัด : [Signature] ผู้จัดทำ : [Signature] ผู้รับรองผล : [Signature]
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญากรีน กาญจนพันธ์)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการวินิจฉัยทางการแพทย์ได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานนาชาติแม่สอด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักงานส่วนท้องถิ่น
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451175E 1846101N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO2/NOx Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42CL5-78439-389
วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence
เลขที่วิเคราะห์ : N2504003
เลขที่รายงาน : RPSQ2504003

Interval Time	NO _x Concentration (ppm)		
	1-2/04/68	2-3/04/68	3-4/04/68
09:00-10:00 น.	0.0129	0.0127	0.0133
10:00-11:00 น.	0.0121	0.0102	0.0094
11:00-12:00 น.	0.0130	0.0091	0.0084
12:00-13:00 น.	0.0117	0.0097	0.0093
13:00-14:00 น.	0.0124	0.0107	0.0104
14:00-15:00 น.	0.0104	0.0114	0.0125
15:00-16:00 น.	0.0095	0.0104	0.0131
16:00-17:00 น.	0.0081	0.0126	0.0097
17:00-18:00 น.	0.0092	0.0142	0.0109
18:00-19:00 น.	0.0126	0.0135	0.0112
19:00-20:00 น.	0.0108	0.0111	0.0129
20:00-21:00 น.	0.0133	0.0103	0.0111
21:00-22:00 น.	0.0101	0.0095	0.0092
22:00-23:00 น.	0.0098	0.0086	0.0085
23:00-24:00 น.	0.0081	0.0081	0.0114
00:00-01:00 น.	0.0087	0.0078	0.0085
01:00-02:00 น.	0.0078	0.0067	0.0076
02:00-03:00 น.	0.0076	0.0067	0.0074
03:00-04:00 น.	0.0089	0.0091	0.0080
04:00-05:00 น.	0.0089	0.0101	0.0094
05:00-06:00 น.	0.0104	0.0110	0.0104
06:00-07:00 น.	0.0125	0.0098	0.0104
07:00-08:00 น.	0.0148	0.0109	0.0137
08:00-09:00 น.	0.0151	0.0123	0.0144
24 Hour Average	0.0107	0.0103	0.0104
1 Hour Maximum	0.0151	0.0142	0.0144
1 Hour Minimum	0.0076	0.0078	0.0074
1 Hour Standard ¹⁾		0.1700	
24 Hour Standard ²⁾		0.1200	

หมายเหตุ : 1) ค่ามาตรฐานตามกรมโรงงานอุตสาหกรรม (ฉบับที่ 33) พ.ศ. 2552 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยของมลพิษทางอากาศในอากาศ
2) ค่ามาตรฐานตามกรมโรงงานอุตสาหกรรม (ฉบับที่ 33) พ.ศ. 2552 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยของมลพิษทางอากาศในอากาศ




ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นายไพฑูริก ขุนทด) (นางสาวกัญญาธิรา ขุนทด) (นางสาวกัญญาธิรา ขุนทด)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานนาชาติแม่สอด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านแม่ดาว
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0450498E 1846317N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : SO2 Analyzer : Thermo Environmental Model 43C S/N 0509111145
วิธีวิเคราะห์ : UV Fluorescence
เลขที่วิเคราะห์ : SO2504002
เลขที่รายงาน : RPSQ2504002

Interval Time	SO ₂ Concentration (ppm)		
	1-2/04/68	2-3/04/68	3-4/04/68
10:00-11:00 น.	0.0019	0.0019	0.0022
11:00-12:00 น.	0.0017	0.0014	0.0020
12:00-13:00 น.	0.0015	0.0022	0.0014
13:00-14:00 น.	0.0013	0.0017	0.0015
14:00-15:00 น.	0.0017	0.0022	0.0022
15:00-16:00 น.	0.0019	0.0017	0.0024
16:00-17:00 น.	0.0019	0.0018	0.0024
17:00-18:00 น.	0.0018	0.0019	0.0019
18:00-19:00 น.	0.0020	0.0018	0.0018
19:00-20:00 น.	0.0014	0.0013	0.0017
20:00-21:00 น.	0.0021	0.0021	0.0015
21:00-22:00 น.	0.0020	0.0018	0.0019
22:00-23:00 น.	0.0017	0.0014	0.0013
23:00-24:00 น.	0.0016	0.0012	0.0015
00:00-01:00 น.	0.0018	0.0014	0.0012
01:00-02:00 น.	0.0015	0.0018	0.0015
02:00-03:00 น.	0.0013	0.0011	0.0015
03:00-04:00 น.	0.0014	0.0015	0.0015
04:00-05:00 น.	0.0016	0.0013	0.0016
05:00-06:00 น.	0.0012	0.0020	0.0019
06:00-07:00 น.	0.0018	0.0017	0.0021
07:00-08:00 น.	0.0022	0.0021	0.0024
08:00-09:00 น.	0.0028	0.0015	0.0024
09:00-10:00 น.	0.0019	0.0018	0.0021
24 Hour Average	0.0017	0.0017	0.0018
1 Hour Maximum	0.0028	0.0022	0.0024
1 Hour Minimum	0.0012	0.0011	0.0012
1 Hour Standard ¹⁾		0.3000	
24 Hour Standard ²⁾		0.1200	

หมายเหตุ : 1) ค่ามาตรฐานตามกรมโรงงานอุตสาหกรรม (ฉบับที่ 33) พ.ศ. 2552 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยของมลพิษทางอากาศในอากาศ
2) ค่ามาตรฐานตามกรมโรงงานอุตสาหกรรม (ฉบับที่ 33) พ.ศ. 2552 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยของมลพิษทางอากาศในอากาศ




ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นายไพฑูริก ขุนทด) (นางสาวกัญญาธิรา ขุนทด) (นางสาวกัญญาธิรา ขุนทด)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานนาชาติแม่สอด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451414E 184673N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : SO2 Analyzer : Thermo Environmental Model 43C S/N 0509111147
วิธีวิเคราะห์ : UV Fluorescence
เลขที่วิเคราะห์ : SO2504001
เลขที่รายงาน : RPSQ2504001

Interval Time	SO ₂ Concentration (ppm)		
	1-2/04/68	2-3/04/68	3-4/04/68
11:00-12:00 น.	0.0023	0.0017	0.0016
12:00-13:00 น.	0.0020	0.0017	0.0019
13:00-14:00 น.	0.0018	0.0016	0.0019
14:00-15:00 น.	0.0016	0.0016	0.0016
15:00-16:00 น.	0.0017	0.0017	0.0014
16:00-17:00 น.	0.0026	0.0020	0.0014
17:00-18:00 น.	0.0017	0.0020	0.0016
18:00-19:00 น.	0.0017	0.0019	0.0019
19:00-20:00 น.	0.0014	0.0017	0.0015
20:00-21:00 น.	0.0015	0.0015	0.0015
21:00-22:00 น.	0.0013	0.0015	0.0014
22:00-23:00 น.	0.0015	0.0013	0.0013
23:00-24:00 น.	0.0016	0.0016	0.0014
00:00-01:00 น.	0.0015	0.0013	0.0016
01:00-02:00 น.	0.0017	0.0015	0.0014
02:00-03:00 น.	0.0019	0.0015	0.0013
03:00-04:00 น.	0.0015	0.0016	0.0014
04:00-05:00 น.	0.0016	0.0013	0.0017
05:00-06:00 น.	0.0017	0.0018	0.0020
06:00-07:00 น.	0.0019	0.0017	0.0019
07:00-08:00 น.	0.0019	0.0020	0.0019
08:00-09:00 น.	0.0020	0.0018	0.0020
09:00-10:00 น.	0.0022	0.0018	0.0016
10:00-11:00 น.	0.0024	0.0023	0.0021
24 Hour Average	0.0018	0.0017	0.0016
1 Hour Maximum	0.0024	0.0023	0.0021
1 Hour Minimum	0.0013	0.0013	0.0013
1 Hour Standard ¹⁾		0.3000	
24 Hour Standard ²⁾		0.1200	

หมายเหตุ : 1) ค่ามาตรฐานตามกรมโรงงานอุตสาหกรรม (ฉบับที่ 33) พ.ศ. 2552 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยของมลพิษทางอากาศในอากาศ
2) ค่ามาตรฐานตามกรมโรงงานอุตสาหกรรม (ฉบับที่ 33) พ.ศ. 2552 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยของมลพิษทางอากาศในอากาศ


ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นายไพฑูริก ขุนทด) (นางสาวกัญญาธิรา ขุนทด) (นางสาวกัญญาธิรา ขุนทด)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานนาชาติแม่สอด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักงานส่วนท้องถิ่น
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451175E 1846101N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : SO2 Analyzer : Thermo Environmental Model 43C S/N 43C-71080-367
วิธีวิเคราะห์ : UV Fluorescence
เลขที่วิเคราะห์ : SO2504003
เลขที่รายงาน : RPSQ2504003

Interval Time	SO ₂ Concentration (ppm)		
	1-2/04/68	2-3/04/68	3-4/04/68
09:00-10:00 น.	0.0019	0.0019	0.0020
10:00-11:00 น.	0.0016	0.0014	0.0020
11:00-12:00 น.	0.0015	0.0021	0.0018
12:00-13:00 น.	0.0015	0.0016	0.0015
13:00-14:00 น.	0.0016	0.0019	0.0018
14:00-15:00 น.	0.0015	0.0019	0.0017
15:00-16:00 น.	0.0016	0.0023	0.0018
16:00-17:00 น.	0.0017	0.0020	0.0014
17:00-18:00 น.	0.0017	0.0017	0.0018
18:00-19:00 น.	0.0015	0.0020	0.0023
19:00-20:00 น.	0.0018	0.0021	0.0023
20:00-21:00 น.	0.0021	0.0017	0.0020
21:00-22:00 น.	0.0024	0.0018	0.0024
22:00-23:00 น.	0.0021	0.0017	0.0018
23:00-24:00 น.	0.0018	0.0019	0.0016
00:00-01:00 น.	0.0013	0.0013	0.0015
01:00-02:00 น.	0.0014	0.0014	0.0017
02:00-03:00 น.	0.0016	0.0014	0.0018
03:00-04:00 น.	0.0016	0.0014	0.0015
04:00-05:00 น.	0.0019	0.0017	0.0017
05:00-06:00 น.	0.0017	0.0015	0.0015
06:00-07:00 น.	0.0017	0.0017	0.0019
07:00-08:00 น.	0.0022	0.0020	0.0019
08:00-09:00 น.	0.0023	0.0020	0.0016
09:00-10:00 น.	0.0023	0.0018	0.0018
24 Hour Average	0.0017	0.0018	0.0018
1 Hour Maximum	0.0024	0.0023	0.0024
1 Hour Minimum	0.0013	0.0013	0.0014
1 Hour Standard ¹⁾		0.3000	
24 Hour Standard ²⁾		0.1200	

หมายเหตุ : 1) ค่ามาตรฐานตามกรมโรงงานอุตสาหกรรม (ฉบับที่ 33) พ.ศ. 2552 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยของมลพิษทางอากาศในอากาศ
2) ค่ามาตรฐานตามกรมโรงงานอุตสาหกรรม (ฉบับที่ 33) พ.ศ. 2552 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยของมลพิษทางอากาศในอากาศ

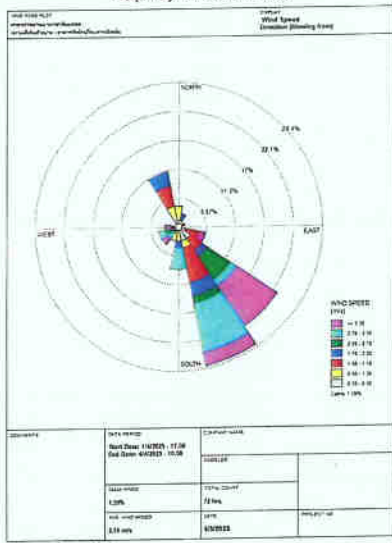
ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นายไพฑูริก ขุนทด) (นางสาวกัญญาธิรา ขุนทด) (นางสาวกัญญาธิรา ขุนทด)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารน่านน้ำชาติฝั่งสุด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่กักผู้โดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451414E 184673N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer

วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : W2504001
เลขที่รายงาน : RPW2504001

Wind Speed and Direction
Frequency of Occurrence (%)



ผู้ตรวจวัด : ท.กรรณ ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ท.ปัทม
(นายกรรณ มุ่งหมาย) (นางสาวก้องเกียรติ กาญจนพันธ์) (นางสาวกมลพร เหลืองทอง)

1/3

* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการอื่นได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารน่านน้ำชาติฝั่งสุด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรือนบ้านแฝด
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451414E 184673N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer

วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : W2504001
เลขที่รายงาน : RPW2504001

ทิศทาง	ความเร็วลม (เมตร/วินาที)							รวม
	0.30 - 0.80	0.80 - 1.30	1.30 - 1.70	1.70 - 2.20	2.20 - 2.70	2.70 - 3.30	>= 3.30	
N	1	2	0	0	0	0	0	3
NNE	0	1	0	1	0	0	0	2
NE	0	0	0	0	0	0	0	0
ENE	0	0	0	1	0	0	0	1
E	0	0	0	0	0	0	0	0
ESE	0	1	2	0	0	0	1	4
SE	2	0	2	1	4	1	7	17
SSE	2	1	5	2	1	7	2	20
S	0	2	0	1	0	3	0	6
SSW	1	1	0	0	0	0	0	2
SW	0	0	1	0	0	1	1	3
WSW	0	0	1	0	1	1	0	3
W	0	0	0	0	1	0	1	2
WNW	0	0	0	0	0	0	0	0
NW	0	0	0	0	0	0	0	0
NNW	1	2	3	2	0	0	0	8
รวม	7	10	14	8	7	13	12	71
Calms								1.00
Calms%								1.39
ร้อยละ	9.72	13.89	19.44	11.11	9.72	18.06	16.67	100.00

ผู้ตรวจวัด : ท.กรรณ ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ท.ปัทม
(นายกรรณ มุ่งหมาย) (นางสาวก้องเกียรติ กาญจนพันธ์) (นางสาวกมลพร เหลืองทอง)

1/3

* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการอื่นได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารน่านน้ำชาติฝั่งสุด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่กักผู้โดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451414E 184673N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer

วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : W2504001
เลขที่รายงาน : RPW2504001

Time	1-2/04/2568		2-3/04/2568		3-4/04/2568	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
11:00-12:00 น.	1.3	SW	1.3	NNW	1.3	NNW
12:00-13:00 น.	1.8	NNE	1.8	ENE	1.3	ESE
13:00-14:00 น.	1.3	NNW	1.8	NNW	1.8	NNW
14:00-15:00 น.	2.2	WSW	1.8	SSE	1.8	S
15:00-16:00 น.	2.7	SW	1.3	WSW	1.3	SE
16:00-17:00 น.	4.5	SW	4.5	SSE	2.2	W
17:00-18:00 น.	5.8	SE	3.6	ESE	2.7	WSW
18:00-19:00 น.	6.3	SE	4	SSE	4.9	W
19:00-20:00 น.	4.9	SE	3.1	S	5.8	SE
20:00-21:00 น.	4.5	SE	3.1	SSE	2.2	SE
21:00-22:00 น.	4.5	SE	3.1	SSE	1.3	SSE
22:00-23:00 น.	4.5	SE	2.7	S	1.3	SE
23:00-24:00 น.	2.7	SSE	2.7	SSE	0.9	N
00:00-01:00 น.	3.1	SSE	3.1	SSE	0.9	SSW
01:00-02:00 น.	2.2	SE	2.7	S	0.4	SSW
02:00-03:00 น.	0.9	NNE	2.2	SSE	0.9	N
03:00-04:00 น.	0.4	SE	1.3	SSE	0	NNW
04:00-05:00 น.	0.4	SSE	0.9	S	0.4	SE
05:00-06:00 น.	0.4	SSE	2.2	SE	0.4	NNW
06:00-07:00 น.	0.9	ESE	2.7	SE	0.4	N
07:00-08:00 น.	0.9	SSE	1.3	SSE	0.9	NNW
08:00-09:00 น.	2.7	SSE	0.9	S	1.3	SSE
09:00-10:00 น.	2.7	SE	1.8	SE	1.8	SSE
10:00-11:00 น.	0.9	NNW	1.3	ESE	1.3	SSE

ผู้ตรวจวัด : ท.กรรณ ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ท.ปัทม
(นายกรรณ มุ่งหมาย) (นางสาวก้องเกียรติ กาญจนพันธ์) (นางสาวกมลพร เหลืองทอง)

2/3

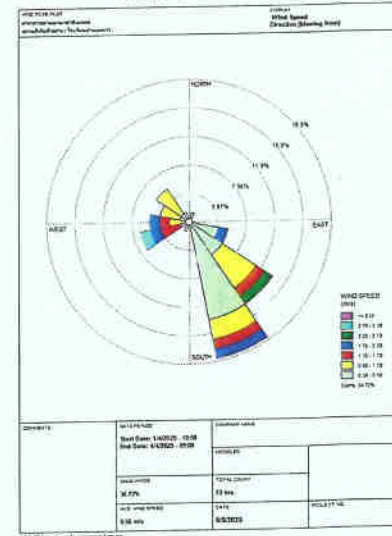
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการอื่นได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารน่านน้ำชาติฝั่งสุด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรือนบ้านแฝด
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0450498E 1846317N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer

วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : W2504002
เลขที่รายงาน : RPW2504002

Wind Speed and Direction
Frequency of Occurrence (%)



ผู้ตรวจวัด : ท.กรรณ ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ท.ปัทม
(นายกรรณ มุ่งหมาย) (นางสาวก้องเกียรติ กาญจนพันธ์) (นางสาวกมลพร เหลืองทอง)

1/3

* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการอื่นได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศานานาชาติน้ำเสีย
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านแม่มด
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0450498E 1846317N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2504002
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2504002

Time	1-2/04/2568		2-3/04/2568		3-4/04/2568	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
10.00-11.00 น.	0.4	WNW	0.9	WNW	0.4	ESE
11.00-12.00 น.	0.4	NW	0.9	NW	0.9	W
12.00-13.00 น.	0.9	W	0.9	NW	0.4	SSW
13.00-14.00 น.	0.9	WNW	0.4	SE	0.4	SSE
14.00-15.00 น.	1.3	W	0.4	ESE	0.9	SSE
15.00-16.00 น.	1.3	WSW	0.4	WSW	0.9	NW
16.00-17.00 น.	1.8	WSW	1.3	SSE	1.3	WSW
17.00-18.00 น.	2.2	SE	0.9	SE	1.8	W
18.00-19.00 น.	1.8	SSE	0.9	SE	2.7	WSW
19.00-20.00 น.	1.3	SE	0.4	SSE	1.8	ESE
20.00-21.00 น.	0.9	SE	0.4	SSE	0.9	NNE
21.00-22.00 น.	0.9	SSE	0.4	SSE	0	ESE
22.00-23.00 น.	0.9	SE	0	SSE	0	ESE
23.00-24.00 น.	0.4	SSE	0.4	SSE	0.4	NNW
00.00-01.00 น.	0.4	SSE	0.4	SSE	0	SW
01.00-02.00 น.	0.4	SE	0.4	SSE	0	N
02.00-03.00 น.	0	ESE	0.4	SSE	0	E
03.00-04.00 น.	0	ESE	0	SSW	0	WSW
04.00-05.00 น.	0	ESE	0	ESE	0	W
05.00-06.00 น.	0	ESE	0	SE	0	W
06.00-07.00 น.	0	ESE	0	SSE	0	E
07.00-08.00 น.	0	ESE	0	SE	0	NNW
08.00-09.00 น.	0	SE	0	SSW	0	ESE
09.00-10.00 น.	0.4	SE	0.4	ESE	0.4	SE

หมายเหตุ : - Calm

ผู้ตรวจวัด : Y. อนุช ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ทิพย์
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญ์ณวัณ กาญจนพันธ์) (นางสาวพิศมร เหลืองทอง)
2/3
* ข้อมูลนี้ใช้สำหรับอ้างอิงเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

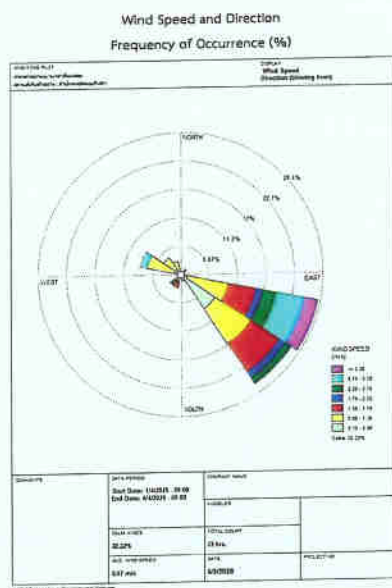
ชื่อโครงการ : ทำอาภาศานานาชาติน้ำเสีย
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านแม่มด
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0450498E 1846317N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2504002
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2504002

ทิศทาง	ความเร็ว (เมตร/วินาที)								รวม
	0.30 - 0.80	0.80 - 1.30	1.30 - 1.70	1.70 - 2.20	2.20 - 2.70	2.70 - 3.30	>= 3.30		
N	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NNE	0	1	0	0	0	0	0	0	1
NE	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ENE	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ESE	3	0	0	1	0	0	0	4	4
SE	4	4	1	0	1	0	0	10	10
SSE	10	2	1	1	0	0	0	14	14
S	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SSW	1	0	0	0	0	0	0	0	1
SW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
WSW	1	0	2	1	0	1	0	5	5
W	0	2	1	1	0	0	0	4	4
WNW	1	2	0	0	0	0	0	3	3
NW	1	3	0	0	0	0	0	4	4
NNW	1	0	0	0	0	0	0	1	1
รวม	22	14	5	4	1	1	0	47	47
Calms									25.00
Calms%									34.72
ร้อยละ	30.56	19.44	6.94	5.56	1.39	1.39	0.00	100.00	

ผู้ตรวจวัด : Y. อนุช ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ทิพย์
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญ์ณวัณ กาญจนพันธ์) (นางสาวพิศมร เหลืองทอง)
3/3
* ข้อมูลนี้ใช้สำหรับอ้างอิงเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศานานาชาติน้ำเสีย
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักงานสหกรณ์การเกษตร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451175E 1846101N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2504003
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2504003



ผู้ตรวจวัด : Y. อนุช ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ทิพย์
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญ์ณวัณ กาญจนพันธ์) (นางสาวพิศมร เหลืองทอง)
1/3
* ข้อมูลนี้ใช้สำหรับอ้างอิงเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศานานาชาติน้ำเสีย
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักงานสหกรณ์การเกษตร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451175E 1846101N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2504003
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2504003

Time	1-2/04/2568		2-3/04/2568		3-4/04/2568	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
09.00-10.00 น.	1.8	ESE	1.3	ESE	0.9	ESE
10.00-11.00 น.	0.9	ESE	0.4	NW	0.9	SE
11.00-12.00 น.	0.9	WNW	0.4	WNW	0.4	SW
12.00-13.00 น.	0.9	NW	0.9	NW	0.9	SE
13.00-14.00 น.	0.9	NNW	0.9	ESE	1.3	ESE
14.00-15.00 น.	0.9	WNW	0.4	NE	0.9	SE
15.00-16.00 น.	1.3	SSW	0.4	SSE	0.9	NNW
16.00-17.00 น.	2.2	SW	2.2	ESE	0.9	WNW
17.00-18.00 น.	3.6	ESE	1.3	ESE	0.9	WNW
18.00-19.00 น.	3.6	ESE	2.2	SE	2.7	WNW
19.00-20.00 น.	2.7	ESE	1.3	SE	3.1	ESE
20.00-21.00 น.	2.2	ESE	1.3	SE	0.4	SE
21.00-22.00 น.	2.7	ESE	1.3	SE	0.4	SE
22.00-23.00 น.	2.7	ESE	0.4	SE	0.4	ESE
23.00-24.00 น.	1.3	SE	1.3	SE	0	WSW
00.00-01.00 น.	1.8	SE	0.9	SE	0	WSW
01.00-02.00 น.	0.9	ESE	0.9	SE	0	SW
02.00-03.00 น.	0	E	0.9	SE	0	SW
03.00-04.00 น.	0	E	0.4	SE	0	SW
04.00-05.00 น.	0	SE	0	SE	0	SE
05.00-06.00 น.	0	—	0.9	ESE	0	SE
06.00-07.00 น.	0	ESE	0.9	ESE	0	—
07.00-08.00 น.	0	ESE	0.4	SE	0	SE
08.00-09.00 น.	1.3	ESE	0.4	SSW	0.4	SE

ผู้ตรวจวัด : Y. อนุช ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ทิพย์
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญ์ณวัณ กาญจนพันธ์) (นางสาวพิศมร เหลืองทอง)
2/3
* ข้อมูลนี้ใช้สำหรับอ้างอิงเท่านั้น ไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้ *

รายงานผลการวัดความเร็วลม

ชื่อโครงการ : ทำเล้ากาศยานบนเขาตึกแม่สอด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักเกษตรหมื่นทองกังหัน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 045117SE 1846101N
วันที่วัดความเร็ว : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2568
วิธีวัดความเร็ว : Anemometer
เครื่องมือที่ใช้ : Davis Anemometer
วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ. 2568
วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2568
เลขที่รายงาน : W2504003
เลขที่รายงาน : RPW2504003

ทิศทาง	ความเร็วลม (เมตร/วินาที)							รวม
	0.30 - 0.80	0.80 - 1.30	1.30 - 1.70	1.70 - 2.20	2.20 - 2.70	2.70 - 3.30	> 3.30	
N	0	0	0	0	0	0	0	0
NNE	0	0	0	0	0	0	0	0
NE	1	0	0	0	0	0	0	1
ENE	0	0	0	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0
ESE	1	6	4	1	2	4	2	20
SE	6	6	5	1	1	0	0	19
SSE	1	0	0	0	0	0	0	1
S	0	0	0	0	0	0	0	0
SSW	1	0	1	0	0	0	0	2
SW	1	0	0	0	1	0	0	2
WSW	0	0	0	0	0	0	0	0
W	0	0	0	0	0	0	0	0
WNW	1	4	0	0	0	1	0	6
NW	1	2	0	0	0	0	0	3
NNW	0	2	0	0	0	0	0	2
รวม	13	20	10	2	4	5	2	56
Calms								16.00
Calms%								22.22
รวม	18.06	27.78	13.89	2.78	3.56	6.94	2.78	100.00

ผู้ตรวจวัด : ไพรัช (นายไพรัช มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : วิไลลักษณ์ (นางสาววิไลลักษณ์ กาญจนพันธ์)
ผู้รับรอง : TR/SG (นางสาวทัศนพร เหลืองทอง)



ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 2

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบนนาข้าวเดิมสก
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรือนบ้านนาสก
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 045141E 184673N
 วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
 วิธีการเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
 วิธีการวิเคราะห์ : Gravimetric
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
 เลขที่วิเคราะห์ : A2509034 - A 2509036
 เลขที่รายงาน : RPA2509012

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀) (mg/m ³)
14-15/09/2568	0.020
15-16/09/2568	0.017
16-17/09/2568	0.019
มาตรฐาน*	0.120

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินผลสัมฤทธิ์ตาม พ.ร.บ. 2547 (มาตรา 2547) ที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบนนาข้าวเดิมสก
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรือนบ้านนาสก
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 045049E 1846317N
 วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
 วิธีการเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
 วิธีการวิเคราะห์ : Gravimetric
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
 เลขที่วิเคราะห์ : A2509037 - A2509039
 เลขที่รายงาน : RPA2509013

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀) (mg/m ³)
14-15/09/2568	0.025
15-16/09/2568	0.027
16-17/09/2568	0.021
มาตรฐาน*	0.120

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินผลสัมฤทธิ์ตาม พ.ร.บ. 2547 (มาตรา 2547) ที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
 (นายโตกร มุ่งหมาย)
 ผู้จัดทำ : กิ่งแก้ว [Signature]
 (นางสาวกัญญากร กัญญากร)
 ผู้รับรอง : [Signature]
 (นางสาวพิชิตพร เหลืองทองคำ)
 * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินผลสัมฤทธิ์ตาม พ.ร.บ. 2547 (มาตรา 2547) ที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
 (นายโตกร มุ่งหมาย)
 ผู้จัดทำ : กิ่งแก้ว [Signature]
 (นางสาวกัญญากร กัญญากร)
 ผู้รับรอง : [Signature]
 (นางสาวพิชิตพร เหลืองทองคำ)
 * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินผลสัมฤทธิ์ตาม พ.ร.บ. 2547 (มาตรา 2547) ที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบนนาข้าวเดิมสก
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : ทำอาภาคารบนนาข้าวเดิมสก
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451173E 1846101N
 วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
 วิธีการเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
 วิธีการวิเคราะห์ : Gravimetric
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
 เลขที่วิเคราะห์ : A2509040 - A2509042
 เลขที่รายงาน : RPA2509014

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀) (mg/m ³)
14-15/09/2568	0.020
15-16/09/2568	0.018
16-17/09/2568	0.013
มาตรฐาน*	0.120

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินผลสัมฤทธิ์ตาม พ.ร.บ. 2547 (มาตรา 2547) ที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบนนาข้าวเดิมสก
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : ทำอาภาคารบนนาข้าวเดิมสก
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 045101E 184673N
 วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
 วิธีการเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer Model 48C S/N 48C-75799-381
 วิธีการวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
 เลขที่วิเคราะห์ : C2509014
 เลขที่รายงาน : RPA2509014

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	14-15/09/68	15-16/09/68	16-17/09/68
11:00-12:00 น.	0.39	0.47	0.43
12:00-13:00 น.	0.47	0.40	0.47
13:00-14:00 น.	0.43	0.43	0.47
14:00-15:00 น.	0.41	0.41	0.51
15:00-16:00 น.	0.40	0.51	0.49
16:00-17:00 น.	0.50	0.48	0.51
17:00-18:00 น.	0.52	0.45	0.43
18:00-19:00 น.	0.56	0.51	0.48
19:00-20:00 น.	0.51	0.48	0.55
20:00-21:00 น.	0.47	0.42	0.46
21:00-22:00 น.	0.42	0.37	0.47
22:00-23:00 น.	0.48	0.53	0.39
23:00-24:00 น.	0.40	0.29	0.56
00:00-01:00 น.	0.36	0.22	0.51
01:00-02:00 น.	0.34	0.29	0.29
02:00-03:00 น.	0.26	0.24	0.25
03:00-04:00 น.	0.37	0.23	0.34
04:00-05:00 น.	0.21	0.26	0.22
05:00-06:00 น.	0.26	0.29	0.31
06:00-07:00 น.	0.28	0.33	0.34
07:00-08:00 น.	0.32	0.36	0.35
08:00-09:00 น.	0.34	0.43	0.40
09:00-10:00 น.	0.48	0.50	0.49
10:00-11:00 น.	0.46	0.52	0.46
24 Hour Average	0.40	0.38	0.40
8 Hour Average	0.44	0.47	0.47
1 Hour Maximum	0.56	0.52	0.55
1 Hour Minimum	0.21	0.22	0.22
1 Hour Standard		30.80	
24 Hour Standard		9.00	

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินผลสัมฤทธิ์ตาม พ.ร.บ. 2547 (มาตรา 2547) ที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
 (นายโตกร มุ่งหมาย)
 ผู้จัดทำ : กิ่งแก้ว [Signature]
 (นางสาวกัญญากร กัญญากร)
 ผู้รับรอง : [Signature]
 (นางสาวพิชิตพร เหลืองทองคำ)
 * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินผลสัมฤทธิ์ตาม พ.ร.บ. 2547 (มาตรา 2547) ที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
 (นายโตกร มุ่งหมาย)
 ผู้จัดทำ : กิ่งแก้ว [Signature]
 (นางสาวกัญญากร กัญญากร)
 ผู้รับรอง : [Signature]
 (นางสาวพิชิตพร เหลืองทองคำ)
 * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินผลสัมฤทธิ์ตาม พ.ร.บ. 2547 (มาตรา 2547) ที่กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ	ทำหยาบตามมาตรฐานวิธีทดสอบ		
สถานที่เก็บตัวอย่าง	สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา		
ตำแหน่งเดิม (UTM)	47Q U451175E	1846101N	วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์	18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568	วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568	
เครื่องมือที่ใช้วิเคราะห์	CO NDIR Analyzer : Teledyne Model 300 S/N 739		
วิธีการวิเคราะห์	Non-Dispersive infrared		
	เลขที่ใบวิเคราะห์	CS2509016	
	เลขที่รายงาน	RQC2509018	

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	14-15/09/88	15-16/09/88	16-17/09/88
00:00-10:00 h	0.42	0.43	0.41
00:00-11:00 h	0.36	0.37	0.43
11:00-12:00 h	0.32	0.48	0.39
12:00-13:00 h	0.35	0.41	0.37
13:00-14:00 h	0.37	0.35	0.43
14:00-15:00 h	0.34	0.32	0.43
15:00-16:00 h	0.32	0.38	0.39
16:00-17:00 h	0.29	0.43	0.43
17:00-18:00 h	0.31	0.41	0.40
18:00-19:00 h	0.37	0.36	0.38
19:00-20:00 h	0.32	0.35	0.33
20:00-21:00 h	0.33	0.40	0.34
21:00-22:00 h	0.38	0.32	0.32
22:00-23:00 h	0.26	0.33	0.26
23:00-24:00 h	0.24	0.35	0.28
00:00-01:00 h	0.26	0.29	0.24
01:00-02:00 h	0.24	0.27	0.23
02:00-03:00 h	0.23	0.23	0.26
03:00-04:00 h	0.20	0.24	0.24
04:00-05:00 h	0.23	0.24	0.23
05:00-06:00 h	0.27	0.21	0.22
06:00-07:00 h	0.31	0.25	0.32
07:00-08:00 h	0.36	0.30	0.31
08:00-09:00 h	0.40	0.23	0.38
24 Hour Average	0.32	0.33	0.33
8 Hour Average	0.37	0.38	0.41
1 Hour Maximum	0.42	0.44	0.45
1 Hour Minimum	0.20	0.21	0.22
1 Hour Standard*		30.00	
24 Hour Standard*		9.00	

หมายเหตุ : * อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมเงินของรัฐบาลไทย ณ วันที่ 10 (สิบ) มิถุนายน 2558) / วันที่ 10 (สิบ) มิถุนายน 2558 / วันที่ 10 (สิบ) มิถุนายน 2558

ผู้ตรวจวัด: 4 111111 ผู้ให้ค่า: กมล วัฒนกิจ ผู้รับมอบ: กมล วัฒนกิจ
 (นางสาวอรอนงค์ วัฒนกิจ) (นางสาวกมล วัฒนกิจ) (นางสาวกมล วัฒนกิจ)
 1/1

របស់ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី

ชื่อโครงการ	การพัฒนากระบวนการทางเคมีเพื่อลด
สถานที่เก็บตัวอย่าง	โรงเรียนบ้านบ่อไร่
ตำแหน่งนักศึกษา (UTM)	470 0450498E 1806317N
วันที่วิเคราะห์	18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เครื่องใช้หลักที่ใช้	GC/MS/NO2/NOC Analysis / Thermo Environmental Model 42C SIM AQC15-70439-389
วิธีวิเคราะห์	1. Chemiluminescence

Interval Time	NO ₂ Concentration (ppm)		
	14-15/09/88	15-16/09/88	16-17/09/88
10:00-11:00 h	0.0076	0.0051	0.0072
11:00-12:00 h	0.0071	0.0062	0.0076
12:00-13:00 h	0.0066	0.0071	0.0070
13:00-14:00 h	0.0052	0.0067	0.0058
14:00-15:00 h	0.0067	0.0053	0.0067
15:00-16:00 h	0.0063	0.0056	0.0072
16:00-17:00 h	0.0060	0.0077	0.0071
17:00-18:00 h	0.0075	0.0062	0.0068
18:00-19:00 h	0.0054	0.0063	0.0061
19:00-20:00 h	0.0065	0.0056	0.0058
20:00-21:00 h	0.0059	0.0054	0.0051
21:00-22:00 h	0.0051	0.0051	0.0048
22:00-23:00 h	0.0047	0.0048	0.0049
23:00-24:00 h	0.0043	0.0040	0.0044
00:00-01:00 h	0.0048	0.0043	0.0047
01:00-02:00 h	0.0038	0.0046	0.0036
02:00-03:00 h	0.0037	0.0040	0.0040
03:00-04:00 h	0.0043	0.0038	0.0033
04:00-05:00 h	0.0043	0.0038	0.0034
05:00-06:00 h	0.0040	0.0042	0.0042
06:00-07:00 h	0.0051	0.0050	0.0055
07:00-08:00 h	0.0080	0.0056	0.0068
08:00-09:00 h	0.0063	0.0065	0.0076
09:00-10:00 h	0.0067	0.0072	0.0063
24 Hour Average	0.0056	0.0054	0.0057
1 Hour Maximum	0.0080	0.0079	0.0078
1 Hour Minimum	0.0037	0.0036	0.0034
1 Hour Standard*		0.1700	

24 Hour Standard*

หน้า ๒ จาก ๓

ผู้ตรวจการ : [ลายเซ็น] ตำแหน่ง : [ตำแหน่ง]
(นาย) [ชื่อและนามสกุล]

ผู้จัดทำ : [ลายเซ็น] ตำแหน่ง : [ตำแหน่ง]
(นางสาว) [ชื่อและนามสกุล]

ผู้รับรอง : [ลายเซ็น] ตำแหน่ง : [ตำแหน่ง]
(นางสาว) [ชื่อและนามสกุล]

[ตราประทับของ บริษัท ไทย เอส & คอนซัลแตนท์ จำกัด]




- ข้อมูลในเอกสารนี้เป็นข้อมูลเฉพาะทางราชการ -

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากกษณนนาชาตนิมลล
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ทำนากกษณนนาชาตนิมลล
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0451175E 1846101N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO2/NOx Analyzer: Thermo Environmental Model 42C S/N 42C15-75458-380
วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N25090016
เลขที่รายงาน : RPN2509014

Interval Time	NO ₂ Concentration (ppm)		
	14-15/09/68	15-16/09/68	16-17/09/68
09:00-10:00 น.	0.0056	0.0062	0.0061
10:00-11:00 น.	0.0064	0.0058	0.0053
11:00-12:00 น.	0.0031	0.0053	0.0067
12:00-13:00 น.	0.0055	0.0061	0.0060
13:00-14:00 น.	0.0033	0.0054	0.0066
14:00-15:00 น.	0.0055	0.0061	0.0064
15:00-16:00 น.	0.0037	0.0051	0.0067
16:00-17:00 น.	0.0036	0.0059	0.0074
17:00-18:00 น.	0.0047	0.0070	0.0072
18:00-19:00 น.	0.0043	0.0037	0.0063
19:00-20:00 น.	0.0036	0.0066	0.0057
20:00-21:00 น.	0.0011	0.0045	0.0053
21:00-22:00 น.	0.0049	0.0050	0.0048
22:00-23:00 น.	0.0043	0.0053	0.0040
23:00-24:00 น.	0.0045	0.0039	0.0038
00:00-01:00 น.	0.0041	0.0036	0.0039
01:00-02:00 น.	0.0036	0.0037	0.0041
02:00-03:00 น.	0.0035	0.0034	0.0040
03:00-04:00 น.	0.0032	0.0037	0.0038
04:00-05:00 น.	0.0033	0.0038	0.0035
05:00-06:00 น.	0.0042	0.0041	0.0047
06:00-07:00 น.	0.0050	0.0054	0.0051
07:00-08:00 น.	0.0033	0.0058	0.0047
08:00-09:00 น.	0.0062	0.0064	0.0073
24 Hour Average	0.0051	0.0050	0.0054
1 Hour Maximum	0.0067	0.0070	0.0074
1 Hour Minimum	0.0032	0.0034	0.0035
1 Hour Standard ¹⁾		0.1700	
24 Hour Standard ²⁾			

หมายเหตุ : 1) ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2554 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าสัมประสิทธิ์มลพิษในอากาศของประเทศไทย


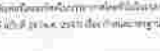

ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นายไพรัช พุ่มพวง) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์)
1/1
* ข้อมูลวิเคราะห์ ค่าสัมประสิทธิ์มลพิษในอากาศของประเทศไทย ไม่สามารถใช้เป็นหลักฐานในการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากกษณนนาชาตนิมลล
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ทำนากกษณนนาชาตนิมลล
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0450498E 1846317N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : SO2 Analyzer: Thermo Environmental Model 43C S/N 43C-71080-367
วิธีวิเคราะห์ : UV Fluorescence เลขที่วิเคราะห์ : SO2509002
เลขที่รายงาน : RPSO2509002

Interval Time	SO ₂ Concentration (ppm)		
	14-15/09/68	15-16/09/68	16-17/09/68
09:00-10:00 น.	0.0018	0.0013	0.0015
10:00-11:00 น.	0.0013	0.0013	0.0014
11:00-12:00 น.	0.0016	0.0014	0.0013
12:00-13:00 น.	0.0017	0.0013	0.0013
13:00-14:00 น.	0.0014	0.0014	0.0014
14:00-15:00 น.	0.0014	0.0015	0.0014
15:00-16:00 น.	0.0017	0.0014	0.0014
16:00-17:00 น.	0.0017	0.0013	0.0013
17:00-18:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
18:00-19:00 น.	0.0012	0.0013	0.0014
19:00-20:00 น.	0.0018	0.0013	0.0013
20:00-21:00 น.	0.0016	0.0012	0.0013
21:00-22:00 น.	0.0016	0.0012	0.0013
22:00-23:00 น.	0.0013	0.0013	0.0014
23:00-24:00 น.	0.0015	0.0013	0.0014
00:00-01:00 น.	0.0014	0.0011	0.0014
01:00-02:00 น.	0.0012	0.0013	0.0014
02:00-03:00 น.	0.0014	0.0012	0.0015
03:00-04:00 น.	0.0012	0.0013	0.0015
04:00-05:00 น.	0.0013	0.0013	0.0015
05:00-06:00 น.	0.0012	0.0012	0.0015
06:00-07:00 น.	0.0015	0.0013	0.0014
07:00-08:00 น.	0.0013	0.0014	0.0014
08:00-09:00 น.	0.0015	0.0015	0.0015
09:00-10:00 น.	0.0013	0.0015	0.0014
24 Hour Average	0.0014	0.0013	0.0014
1 Hour Maximum	0.0018	0.0015	0.0016
1 Hour Minimum	0.0011	0.0011	0.0013
1 Hour Standard ¹⁾		0.3000	
24 Hour Standard ²⁾		0.1200	

หมายเหตุ : 1) ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2554 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าสัมประสิทธิ์มลพิษในอากาศของประเทศไทย




ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นายไพรัช พุ่มพวง) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์)
1/1
* ข้อมูลวิเคราะห์ ค่าสัมประสิทธิ์มลพิษในอากาศของประเทศไทย ไม่สามารถใช้เป็นหลักฐานในการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากกษณนนาชาตนิมลล
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ทำนากกษณนนาชาตนิมลล
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0451414E 1846731N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : SO2 Analyzer: Thermo Environmental Model 43C S/N 0509111147
วิธีวิเคราะห์ : UV Fluorescence เลขที่วิเคราะห์ : SO2509001
เลขที่รายงาน : RPSO2509001

Interval Time	SO ₂ Concentration (ppm)		
	14-15/09/68	15-16/09/68	16-17/09/68
09:00-10:00 น.	0.0018	0.0013	0.0016
10:00-11:00 น.	0.0016	0.0013	0.0013
11:00-12:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
12:00-13:00 น.	0.0011	0.0014	0.0013
13:00-14:00 น.	0.0012	0.0014	0.0013
14:00-15:00 น.	0.0012	0.0013	0.0013
15:00-16:00 น.	0.0012	0.0013	0.0013
16:00-17:00 น.	0.0012	0.0013	0.0013
17:00-18:00 น.	0.0017	0.0013	0.0013
18:00-19:00 น.	0.0013	0.0014	0.0013
19:00-20:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
20:00-21:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
21:00-22:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
22:00-23:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
23:00-24:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
00:00-01:00 น.	0.0012	0.0013	0.0013
01:00-02:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
02:00-03:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
03:00-04:00 น.	0.0014	0.0013	0.0013
04:00-05:00 น.	0.0014	0.0013	0.0013
05:00-06:00 น.	0.0014	0.0013	0.0013
06:00-07:00 น.	0.0014	0.0013	0.0013
07:00-08:00 น.	0.0014	0.0013	0.0013
08:00-09:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
09:00-10:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
10:00-11:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
24 Hour Average	0.0014	0.0013	0.0013
1 Hour Maximum	0.0017	0.0015	0.0016
1 Hour Minimum	0.0011	0.0012	0.0012
1 Hour Standard ¹⁾		0.3000	
24 Hour Standard ²⁾		0.1200	

หมายเหตุ : 1) ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2554 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าสัมประสิทธิ์มลพิษในอากาศของประเทศไทย

ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นายไพรัช พุ่มพวง) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์)
1/1
* ข้อมูลวิเคราะห์ ค่าสัมประสิทธิ์มลพิษในอากาศของประเทศไทย ไม่สามารถใช้เป็นหลักฐานในการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากกษณนนาชาตนิมลล
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ทำนากกษณนนาชาตนิมลล
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0451175E 1846101N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : SO2 Analyzer: Thermo Environmental Model 43C S/N 0509111145
วิธีวิเคราะห์ : UV Fluorescence เลขที่วิเคราะห์ : SO2509003
เลขที่รายงาน : RPSO2509003

Interval Time	SO ₂ Concentration (ppm)		
	14-15/09/68	15-16/09/68	16-17/09/68
09:00-10:00 น.	0.0013	0.0013	0.0012
10:00-11:00 น.	0.0013	0.0013	0.0014
11:00-12:00 น.	0.0014	0.0013	0.0013
12:00-13:00 น.	0.0014	0.0013	0.0012
13:00-14:00 น.	0.0017	0.0012	0.0013
14:00-15:00 น.	0.0012	0.0012	0.0013
15:00-16:00 น.	0.0013	0.0012	0.0014
16:00-17:00 น.	0.0014	0.0013	0.0013
17:00-18:00 น.	0.0014	0.0016	0.0016
18:00-19:00 น.	0.0012	0.0013	0.0016
19:00-20:00 น.	0.0015	0.0012	0.0014
20:00-21:00 น.	0.0014	0.0013	0.0013
21:00-22:00 น.	0.0015	0.0013	0.0013
22:00-23:00 น.	0.0016	0.0014	0.0014
23:00-24:00 น.	0.0013	0.0013	0.0014
00:00-01:00 น.	0.0014	0.0013	0.0014
01:00-02:00 น.	0.0014	0.0014	0.0012
02:00-03:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
03:00-04:00 น.	0.0012	0.0014	0.0012
04:00-05:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
05:00-06:00 น.	0.0012	0.0014	0.0013
06:00-07:00 น.	0.0013	0.0013	0.0013
07:00-08:00 น.	0.0013	0.0012	0.0014
08:00-09:00 น.	0.0013	0.0012	0.0013
09:00-10:00 น.	0.0016	0.0013	0.0014
24 Hour Average	0.0014	0.0013	0.0014
1 Hour Maximum	0.0017	0.0016	0.0016
1 Hour Minimum	0.0012	0.0011	0.0012
1 Hour Standard ¹⁾		0.3000	
24 Hour Standard ²⁾		0.1200	

หมายเหตุ : 1) ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2554 เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าสัมประสิทธิ์มลพิษในอากาศของประเทศไทย

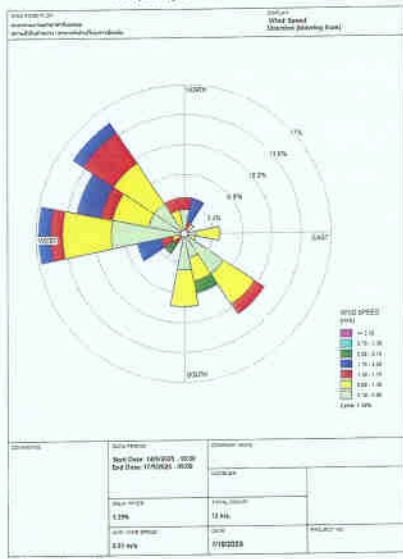
ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นายไพรัช พุ่มพวง) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์)
1/1
* ข้อมูลวิเคราะห์ ค่าสัมประสิทธิ์มลพิษในอากาศของประเทศไทย ไม่สามารถใช้เป็นหลักฐานในการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารน่านน้ำชาติแม่สอด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาภาคารที่พักรอโดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451414E 184673N
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : W2509001
เลขที่รายงาน : RPW2509001

Wind Speed and Direction
Frequency of Occurrence (%)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารน่านน้ำชาติแม่สอด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาภาคารที่พักรอโดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451414E 184673N
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : W2509001
เลขที่รายงาน : RPW2509001

Time	14-15/09/2568		15-16/09/2568		16-17/09/2568	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
10.00-11.00 น.	0	WSW	0.4	NW	1.8	NNE
11.00-12.00 น.	0.9	NNW	0.4	NE	1.3	N
12.00-13.00 น.	0.9	W	0.9	NNW	1.3	NW
13.00-14.00 น.	1.3	NW	0.9	S	1.8	NW
14.00-15.00 น.	1.3	NNW	0.9	SSE	1.8	WNW
15.00-16.00 น.	2.2	SW	0.9	S	1.8	NNE
16.00-17.00 น.	1.3	WSW	0.9	NW	0.9	NNW
17.00-18.00 น.	1.3	NNW	0.9	NW	1.8	WNW
18.00-19.00 น.	1.3	NNE	0.9	E	0.9	WSW
19.00-20.00 น.	0.9	NW	1.3	NW	1.8	WSW
20.00-21.00 น.	0.4	NW	0.9	NW	0.9	E
21.00-22.00 น.	0.9	NNW	1.3	W	1.3	SW
22.00-23.00 น.	0.9	NNW	0.4	NNW	1.8	W
23.00-24.00 น.	0.4	NW	0.4	S	1.8	WSW
00.00-01.00 น.	0.4	NNW	0.4	E	0.9	W
01.00-02.00 น.	0.9	W	0.4	SE	0.4	N
02.00-03.00 น.	0.9	SSE	0.9	ESE	0.4	SSE
03.00-04.00 น.	0.4	W	0.4	SE	1.3	SE
04.00-05.00 น.	0.9	W	0.4	SE	2.2	SSE
05.00-06.00 น.	0.4	W	0.4	NNW	0.9	SE
06.00-07.00 น.	0.4	W	0.4	S	0.4	W
07.00-08.00 น.	0.4	W	0.9	SE	0.9	S
08.00-09.00 น.	0.4	W	0.9	SE	0.4	SSE
09.00-10.00 น.	0.4	SE	0.4	N	0.4	S

หมายเหตุ : Calm

ผู้ตรวจวัด : Y. Y. Y. ผู้จัดทำ : Y. Y. Y. ผู้รับรองผล : Y. Y. Y.
(นายโยธกาน มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์) (นางสาวพิศมร เหลืองทอง)



* ข้อมูลวิเคราะห์ ค่าที่แสดงอยู่เป็นข้อมูลเบื้องต้น ไม่สามารถนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจได้ทันที *

ผู้ตรวจวัด : Y. Y. Y. ผู้จัดทำ : Y. Y. Y. ผู้รับรองผล : Y. Y. Y.
(นายโยธกาน มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์) (นางสาวพิศมร เหลืองทอง)



* ข้อมูลวิเคราะห์ ค่าที่แสดงอยู่เป็นข้อมูลเบื้องต้น ไม่สามารถนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจได้ทันที *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารน่านน้ำชาติแม่สอด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาภาคารที่พักรอโดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451414E 184673N
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : W2509001
เลขที่รายงาน : RPW2509001

ทิศ	ความเร็วลม (เมตร/วินาที)							รวม
	0.30 - 0.80	0.80 - 1.30	1.30 - 1.70	1.70 - 2.20	2.20 - 2.70	2.70 - 3.30	>= 3.30	
N	2	0	1	0	0	0	0	3
NNE	0	0	1	2	0	0	0	3
NE	1	0	0	0	0	0	0	1
ENE	0	0	0	0	0	0	0	0
E	1	2	0	0	0	0	0	3
ESE	0	1	0	0	0	0	0	1
SE	4	3	1	0	0	0	0	8
SSE	2	2	0	0	1	0	0	5
S	3	3	0	0	0	0	0	6
SSW	0	0	0	0	0	0	0	0
SW	0	0	1	0	1	0	0	2
WSW	0	1	1	2	0	0	0	4
W	6	4	1	1	0	0	0	12
WNW	3	3	1	2	0	0	0	9
NW	3	4	3	1	0	0	0	11
NNW	0	2	1	0	0	0	0	3
รวม	25	25	11	8	2	0	0	71
Calms								1.00
Calms%								1.39
ร้อยละ	34.72	34.72	15.28	11.11	2.78	0.00	0.00	100.00

ผู้ตรวจวัด : Y. Y. Y. ผู้จัดทำ : Y. Y. Y. ผู้รับรองผล : Y. Y. Y.
(นายโยธกาน มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์) (นางสาวพิศมร เหลืองทอง)

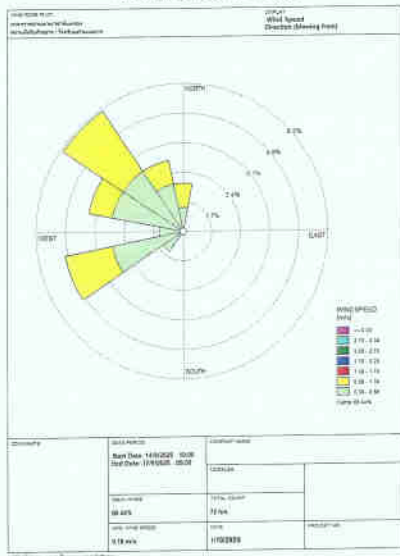


* ข้อมูลวิเคราะห์ ค่าที่แสดงอยู่เป็นข้อมูลเบื้องต้น ไม่สามารถนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจได้ทันที *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานนาวาชาติเฉลิม
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านเมตตา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0450498E 1846317N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2509002
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2509002

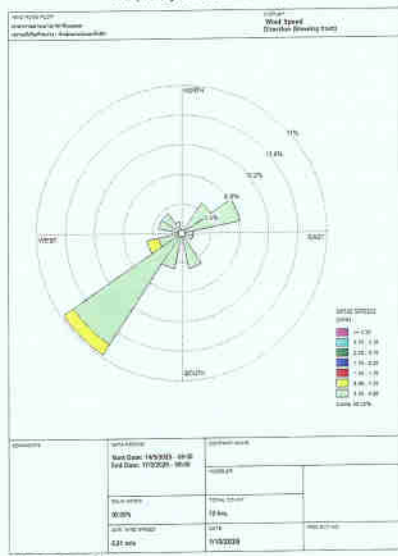
Wind Speed and Direction
Frequency of Occurrence (%)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารย่นน่านชาติแม่สอด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักงานสงฆ์หนองอีฬา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451175E 1846101N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2509003
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2509003

Wind Speed and Direction
Frequency of Occurrence (%)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารย่นน่านชาติแม่สอด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักงานสงฆ์หนองอีฬา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451175E 1846101N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2509003
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2509003

Time	14-15/09/2568		15-16/09/2568		16-17/09/2568	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
09:00-10:00 น.	0	—	0	NE	0	SE
10:00-11:00 น.	0	—	0.4	ENE	0.4	ENE
11:00-12:00 น.	0.4	SW	0.4	E	0.4	NW
12:00-13:00 น.	0.4	SW	0.4	ENE	0.4	NW
13:00-14:00 น.	0	—	0.4	SW	0.4	ENE
14:00-15:00 น.	0	—	0.4	SW	0	—
15:00-16:00 น.	0.4	WSW	0	SSW	0	—
16:00-17:00 น.	0.4	SW	0	ENE	0	—
17:00-18:00 น.	0.4	SW	0.4	SW	0	—
18:00-19:00 น.	0	—	0.4	NW	0.4	SW
19:00-20:00 น.	0	—	0.4	ENE	0.4	SSW
20:00-21:00 น.	0	—	0	—	0.4	SW
21:00-22:00 น.	0	—	0	—	0.4	NE
22:00-23:00 น.	0.4	WNW	0.4	SW	0.4	SSW
23:00-24:00 น.	0.4	SW	0	NE	0.4	WSW
00:00-01:00 น.	0	SSE	0	SSE	0.4	SSW
01:00-02:00 น.	0	—	0	ENE	0.4	SW
02:00-03:00 น.	0.4	WNW	0	—	0	ENE
03:00-04:00 น.	0	E	0	ENE	0.4	SSE
04:00-05:00 น.	0	—	0.4	NE	0.4	ESE
05:00-06:00 น.	0	W	0.4	NE	0.4	SSE
06:00-07:00 น.	0.4	WSW	0	WSW	0	NE
07:00-08:00 น.	0	SE	0	SE	0	—
08:00-09:00 น.	0	—	0	E	0.4	SSE

หมายเหตุ : (Cont)

ผู้ตรวจวัด : Y. อนุพงษ์
(นายอนุพงษ์ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : ก้องภพ โสภณ
(นางสาวก้องภพ โสภณ)

ผู้รับรองผล : ทศพร
(นางสาวทศพร เหลืองทอง)



* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการรายงานผลการวิเคราะห์เท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการอื่นใดได้ *

ผู้ตรวจวัด : Y. อนุพงษ์
(นายอนุพงษ์ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : ก้องภพ โสภณ
(นางสาวก้องภพ โสภณ)

ผู้รับรองผล : ทศพร
(นางสาวทศพร เหลืองทอง)



* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการรายงานผลการวิเคราะห์เท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการอื่นใดได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารย่นน่านชาติแม่สอด
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักงานสงฆ์หนองอีฬา
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451175E 1846101N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2509003
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2509003

ทิศทาง	ความเร็วลม (เมตร/วินาที)								รวม
	0.30 - 0.80	0.80 - 1.30	1.30 - 1.70	1.70 - 2.70	2.70 - 3.70	3.70 - 4.70	4.70 - 5.70	5.70 - 6.70	
N	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NNE	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NE	3	0	0	0	0	0	0	0	3
ENE	5	0	0	0	0	0	0	0	5
E	1	0	0	0	0	0	0	0	1
ESE	1	0	0	0	0	0	0	0	1
SE	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SSE	3	0	0	0	0	0	0	0	3
S	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SSW	3	0	0	0	0	0	0	0	3
SW	11	1	0	0	0	0	0	0	12
WSW	2	1	0	0	0	0	0	0	3
W	0	0	0	0	0	0	0	0	0
WNW	2	0	0	0	0	0	0	0	2
NW	2	0	0	0	0	0	0	0	2
NNW	1	0	0	0	0	0	0	0	1
รวม	34	2	0	0	0	0	0	0	36
Calm									36.00
Calm %									50.00
ร้อยละ	47.22	2.78	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	100.00

ผู้ตรวจวัด : Y. อนุพงษ์
(นายอนุพงษ์ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : ก้องภพ โสภณ
(นางสาวก้องภพ โสภณ)

ผู้รับรองผล : ทศพร
(นางสาวทศพร เหลืองทอง)



* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการรายงานผลการวิเคราะห์เท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการอื่นใดได้ *

ภาคผนวก ง
ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากายานานาชาตินิมิตต์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 04S1350E 1846733N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222140
อุปกรณ์ชั่งเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

1-2/04/2568						
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	L_{90}	Standard*
11:00-12:00 น.	42.3	49.0	44.7	41.0	37.9	
12:00-13:00 น.	43.0	49.1	44.6	40.7	38.3	
13:00-14:00 น.	37.8	42.0	42.3	40.7	39.3	
14:00-15:00 น.	38.5	47.5	44.3	43.7	41.3	
15:00-16:00 น.	38.1	47.0	43.5	43.2	41.0	
16:00-17:00 น.	34.3	43.7	41.0	40.6	44.6	
17:00-18:00 น.	38.7	43.2	40.9	40.5	44.3	
18:00-19:00 น.	35.5	41.4	44.4	40.3	39.1	
19:00-20:00 น.	40.9	46.2	42.3	40.0	38.5	
20:00-21:00 น.	39.5	45.1	40.5	37.9	36.5	
21:00-22:00 น.	38.6	41.8	39.7	37.2	35.6	
22:00-23:00 น.	36.2	47.1	37.3	36.2	33.6	
23:00-24:00 น.	35.4	40.2	36.9	36.4	32.9	
00:00-01:00 น.	35.7	43.4	36.8	35.0	33.8	
01:00-02:00 น.	36.8	32.3	38.3	35.6	34.1	
02:00-03:00 น.	37.4	30.5	38.9	35.5	33.8	
03:00-04:00 น.	38.8	43.3	36.1	35.6	32.7	
04:00-05:00 น.	35.7	31.1	37.4	34.8	32.9	
05:00-06:00 น.	39.4	50.1	41.4	37.9	35.3	
06:00-07:00 น.	45.9	58.4	47.5	40.7	38.1	
07:00-08:00 น.	40.8	53.8	42.8	39.3	37.0	
08:00-09:00 น.	41.3	42.3	42.5	39.3	36.9	
09:00-10:00 น.	42.2	45.1	43.7	40.5	38.0	
10:00-11:00 น.	42.8	48.9	43.7	41.7	45.8	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$			50.8			70 dB (A)*
L_{dn}			51.7			-
L_{max}			53.8			115 dB (A)*
L_{10}			53.7			-
L_{50}			51.7			-
L_{90}			45.8			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการประเมินผลกระทบทางเสียงตามข้อกำหนดของกรมควบคุมมลพิษ (ก.ม.ป.บ.)

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ปิยะพงษ์ ผู้รับรองผล : ปิยะพงษ์
(นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย)
1/3
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากายานานาชาตินิมิตต์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 04S1350E 1846733N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222140
อุปกรณ์ชั่งเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

2-3/04/2568						
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	L_{90}	Standard*
11:00-12:00 น.	53.3	73.3	60.9	47.7	44.3	
12:00-13:00 น.	53.3	68.7	54.6	48.2	44.8	
13:00-14:00 น.	55.0	73.3	43.4	39.5	37.3	
14:00-15:00 น.	55.8	80.7	53.4	50.0	41.5	
15:00-16:00 น.	56.9	76.8	55.5	52.1	50.7	
16:00-17:00 น.	58.0	85.2	47.4	48.7	41.1	
17:00-18:00 น.	60.9	76.9	48.6	59.0	52.6	
18:00-19:00 น.	47.4	59.6	42.7	40.0	38.3	
19:00-20:00 น.	39.1	48.3	40.9	38.5	37.0	
20:00-21:00 น.	38.8	52.3	40.0	38.0	36.4	
21:00-22:00 น.	37.8	57.9	38.8	37.0	33.8	
22:00-23:00 น.	37.1	56.1	38.2	36.2	33.0	
23:00-24:00 น.	36.7	41.8	37.8	35.2	34.2	
00:00-01:00 น.	38.1	49.0	37.5	35.2	34.0	
01:00-02:00 น.	34.7	41.5	36.4	34.0	32.9	
02:00-03:00 น.	35.1	47.1	36.8	34.0	33.0	
03:00-04:00 น.	35.1	49.3	38.1	34.1	32.9	
04:00-05:00 น.	34.8	53.1	38.3	34.1	33.0	
05:00-06:00 น.	40.2	62.4	38.5	36.8	34.8	
06:00-07:00 น.	43.1	63.4	46.3	40.0	37.7	
07:00-08:00 น.	43.1	77.8	48.0	40.7	38.2	
08:00-09:00 น.	41.3	67.0	42.6	39.8	37.4	
09:00-10:00 น.	38.2	68.9	44.7	42.9	36.7	
10:00-11:00 น.	54.7	70.7	55.5	51.7	48.8	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$			52.5			70 dB (A)*
L_{dn}			53.0			-
L_{max}			65.2			115 dB (A)*
L_{10}			60.8			-
L_{50}			59.0			-
L_{90}			52.8			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการประเมินผลกระทบทางเสียงตามข้อกำหนดของกรมควบคุมมลพิษ (ก.ม.ป.บ.)

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ปิยะพงษ์ ผู้รับรองผล : ปิยะพงษ์
(นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย)
2/3
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากายานานาชาตินิมิตต์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านแม่ลาว
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 04S0496E 18466395N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212024
อุปกรณ์ชั่งเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

3-4/04/2568						
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	L_{90}	Standard*
11:00-12:00 น.	34.7	72.6	54.5	52.1	50.0	
12:00-13:00 น.	32.8	67.8	52.5	49.8	46.0	
13:00-14:00 น.	30.6	69.0	46.5	45.5	44.2	
14:00-15:00 น.	55.1	72.7	54.4	52.3	50.1	
15:00-16:00 น.	52.1	72.7	52.0	49.4	47.1	
16:00-17:00 น.	52.8	73.4	50.0	47.3	44.9	
17:00-18:00 น.	54.9	74.2	52.3	46.1	43.1	
18:00-19:00 น.	47.5	65.8	53.2	58.8	50.2	
19:00-20:00 น.	53.8	66.8	54.8	48.4	45.0	
20:00-21:00 น.	42.8	54.4	41.3	40.8	39.1	
21:00-22:00 น.	42.8	52.9	43.7	41.2	40.1	
22:00-23:00 น.	41.8	56.6	43.4	40.0	38.5	
23:00-24:00 น.	38.8	47.8	40.0	38.1	36.8	
00:00-01:00 น.	36.9	46.2	38.0	35.4	34.5	
01:00-02:00 น.	37.1	40.8	38.8	36.1	35.3	
02:00-03:00 น.	36.9	53.7	37.7	35.3	34.8	
03:00-04:00 น.	36.9	53.4	37.7	35.7	34.8	
04:00-05:00 น.	37.2	48.9	38.8	36.6	35.4	
05:00-06:00 น.	42.0	49.7	41.1	39.3	37.8	
06:00-07:00 น.	44.6	55.3	45.7	41.9	39.2	
07:00-08:00 น.	43.7	67.8	44.2	40.6	39.1	
08:00-09:00 น.	43.0	66.4	44.1	41.0	39.1	
09:00-10:00 น.	44.0	58.5	44.0	41.2	39.1	
10:00-11:00 น.	42.9	66.3	44.1	41.5	39.1	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$			55.0			70 dB (A)*
L_{dn}			55.3			-
L_{max}			65.8			115 dB (A)*
L_{10}			63.2			-
L_{50}			58.8			-
L_{90}			50.1			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการประเมินผลกระทบทางเสียงตามข้อกำหนดของกรมควบคุมมลพิษ (ก.ม.ป.บ.)

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ปิยะพงษ์ ผู้รับรองผล : ปิยะพงษ์
(นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย)
3/3
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากายานานาชาตินิมิตต์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านแม่ลาว
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 04S0496E 18466395N
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212024
อุปกรณ์ชั่งเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

1-2/04/2568						
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	L_{90}	Standard*
10:00-11:00 น.	56.2	75.4	59.0	53.6	47.8	
11:00-12:00 น.	55.4	72.5	58.4	52.9	47.6	
12:00-13:00 น.	55.3	74.5	58.1	52.9	47.4	
13:00-14:00 น.	56.1	74.3	58.9	53.6	48.1	
14:00-15:00 น.	54.9	69.5	57.5	52.7	47.0	
15:00-16:00 น.	56.2	74.7	58.6	54.0	49.4	
16:00-17:00 น.	56.7	86.5	58.6	54.0	50.7	
17:00-18:00 น.	55.9	73.0	58.7	53.7	48.9	
18:00-19:00 น.	54.2	77.9	57.1	51.2	45.8	
19:00-20:00 น.	54.2	77.9	56.1	49.3	43.1	
20:00-21:00 น.	53.8	78.1	55.3	47.7	40.5	
21:00-22:00 น.	51.4	78.4	53.2	45.5	39.3	
22:00-23:00 น.	51.4	71.4	51.6	43.2	36.7	
23:00-24:00 น.	48.0	73.1	49.7	40.3	37.6	
00:00-01:00 น.	48.2	72.6	50.3	40.9	38.1	
01:00-02:00 น.	44.5	65.5	45.8	40.4	38.3	
02:00-03:00 น.	43.9	66.6	43.0	38.2	37.3	
03:00-04:00 น.	46.7	77.6	43.4	36.8	36.6	
04:00-05:00 น.	46.2	68.4	47.7	40.5	35.4	
05:00-06:00 น.	49.1	69.3	43.3	45.5	40.2	
06:00-07:00 น.	54.1	77.0	56.7	50.7	46.5	
07:00-08:00 น.	56.2	79.4	59.0	53.0	48.0	
08:00-09:00 น.	55.9	72.4	59.0	53.8	48.9	
09:00-10:00 น.	56.3	72.9	59.3	54.4	48.7	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$			54.0			70 dB (A)*
L_{dn}			57.1			-
L_{max}			86.1			115 dB (A)*
L_{10}			59.3			-
L_{50}			54.4			-
L_{90}			50.7			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการประเมินผลกระทบทางเสียงตามข้อกำหนดของกรมควบคุมมลพิษ (ก.ม.ป.บ.)

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ปิยะพงษ์ ผู้รับรองผล : ปิยะพงษ์
(นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย)
1/3
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบนเกาะราชาพัฒนา
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านแม่ตาว
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0450496E 1846395N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212024
เลขที่วิเคราะห์ : S2504002
อุปกรณ์เทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

3-10/4/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
10:00-11:00 น.	59.8	82.6	53.4	53.7	47.8
11:00-12:00 น.	56.0	77.7	58.5	53.8	48.4
12:00-13:00 น.	55.9	80.0	58.2	53.3	47.6
13:00-14:00 น.	56.5	82.0	58.8	52.8	47.2
14:00-15:00 น.	56.1	72.7	59.6	53.7	47.5
15:00-16:00 น.	55.9	73.9	58.1	53.0	47.7
16:00-17:00 น.	55.6	73.5	58.1	53.1	48.1
17:00-18:00 น.	56.8	77.0	58.8	53.9	48.8
18:00-19:00 น.	56.4	76.2	59.2	52.2	47.2
19:00-20:00 น.	55.7	82.3	55.9	48.8	42.4
20:00-21:00 น.	52.2	80.3	54.9	47.2	40.4
21:00-22:00 น.	50.2	71.4	52.0	46.3	37.8
22:00-23:00 น.	47.3	68.8	50.7	41.5	37.4
23:00-24:00 น.	47.0	67.8	49.8	38.9	36.4
00:00-01:00 น.	47.8	75.8	48.0	39.9	38.9
01:00-02:00 น.	44.7	67.1	46.3	39.2	38.1
02:00-03:00 น.	44.8	64.8	44.9	40.4	39.5
03:00-04:00 น.	47.5	78.7	46.6	39.5	38.3
04:00-05:00 น.	44.4	65.7	47.1	38.6	37.2
05:00-06:00 น.	48.5	65.8	51.8	44.6	39.2
06:00-07:00 น.	56.1	76.1	56.4	50.2	43.9
07:00-08:00 น.	55.9	73.8	58.7	53.7	48.5
08:00-09:00 น.	56.1	76.7	59.1	54.0	48.3
09:00-10:00 น.	55.8	77.5	58.9	53.9	48.5
L _{eq} 24 hr					TO dB (A)*
L _{max}					-
L ₁₀					115 dB (A)*
L ₅₀					-
L ₉₀					-
L _{avg}					-

หมายเหตุ : * ประสิทธิภาพการวิเคราะห์ด้วยเครื่องวัดเสียงรุ่น 15 (พ.ศ. 2562) ซึ่งผ่านการสอบเทียบและใช้ตามข้อกำหนด

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ปิยะพงษ์ ผู้รับรองผล : ปิยะพงษ์
(นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย)

2/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบนเกาะราชาพัฒนา
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านแม่ตาว
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0450496E 1846395N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212024
เลขที่วิเคราะห์ : S2504002
อุปกรณ์เทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

3-4/04/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
10:00-11:00 น.	56.7	82.8	58.6	54.7	48.3
11:00-12:00 น.	56.3	73.8	58.4	54.2	49.5
12:00-13:00 น.	55.1	73.5	57.9	52.8	47.9
13:00-14:00 น.	55.1	77.3	58.0	52.7	47.3
14:00-15:00 น.	54.9	72.3	57.1	52.9	47.9
15:00-16:00 น.	55.8	73.0	58.7	54.1	49.2
16:00-17:00 น.	56.4	78.4	58.7	54.1	48.8
17:00-18:00 น.	57.8	83.1	59.9	55.4	51.4
18:00-19:00 น.	56.3	88.2	53.8	53.8	54.1
19:00-20:00 น.	56.1	74.5	58.3	53.5	49.3
20:00-21:00 น.	52.8	70.6	56.0	49.1	41.8
21:00-22:00 น.	54.5	83.1	55.1	47.2	42.9
22:00-23:00 น.	48.9	69.4	51.9	42.9	39.4
23:00-24:00 น.	46.8	71.8	48.7	41.8	36.1
00:00-01:00 น.	46.5	67.1	48.1	40.3	38.3
01:00-02:00 น.	46.4	72.5	45.7	41.8	40.6
02:00-03:00 น.	49.1	72.8	47.8	45.8	44.3
03:00-04:00 น.	48.2	66.4	48.7	43.6	44.3
04:00-05:00 น.	47.6	66.9	48.1	44.9	41.2
05:00-06:00 น.	49.7	64.8	52.5	47.0	43.1
06:00-07:00 น.	56.8	77.8	55.7	50.8	46.0
07:00-08:00 น.	58.5	71.8	59.2	53.9	49.3
08:00-09:00 น.	56.8	76.1	59.2	54.8	50.3
09:00-10:00 น.	56.1	74.6	59.3	54.0	48.1
L _{eq} 24 hr					70 dB (A)*
L _{max}					-
L ₁₀					115 dB (A)*
L ₅₀					-
L ₉₀					-
L _{avg}					-

หมายเหตุ : * ประสิทธิภาพการวิเคราะห์ด้วยเครื่องวัดเสียงรุ่น 15 (พ.ศ. 2562) ซึ่งผ่านการสอบเทียบและใช้ตามข้อกำหนด

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ปิยะพงษ์ ผู้รับรองผล : ปิยะพงษ์
(นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย)

3/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบนเกาะราชาพัฒนา
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักสงฆ์บ้านอู่ท้าว
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0451122E 1846043N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212023
เลขที่วิเคราะห์ : S2504003
อุปกรณ์เทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

1-3/04/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
09:00-10:00 น.	57.8	83.0	53.2	47.9	43.8
10:00-11:00 น.	58.8	78.4	55.3	49.7	45.7
11:00-12:00 น.	56.7	80.8	51.0	48.1	42.9
12:00-13:00 น.	53.9	77.4	51.7	48.7	41.8
13:00-14:00 น.	48.7	72.5	47.3	44.0	41.0
14:00-15:00 น.	54.2	75.7	51.1	46.1	43.3
15:00-16:00 น.	54.4	81.7	48.8	45.7	41.6
16:00-17:00 น.	55.7	77.7	55.8	50.0	46.5
17:00-18:00 น.	55.9	80.5	51.5	47.1	45.0
18:00-19:00 น.	53.8	78.2	49.6	45.0	42.7
19:00-20:00 น.	46.5	45.0	45.3	42.8	41.3
20:00-21:00 น.	46.2	45.3	47.7	43.3	41.8
21:00-22:00 น.	44.3	46.7	45.2	43.1	41.2
22:00-23:00 น.	43.0	48.8	42.7	41.3	40.4
23:00-24:00 น.	41.1	45.9	43.2	41.5	40.3
00:00-01:00 น.	48.4	75.8	48.8	43.8	42.7
01:00-02:00 น.	47.2	76.3	45.1	43.3	41.9
02:00-03:00 น.	39.9	50.3	40.4	39.8	38.9
03:00-04:00 น.	49.8	76.8	44.8	39.5	38.6
04:00-05:00 น.	64.4	91.7	51.9	39.7	38.3
05:00-06:00 น.	63.7	88.6	46.7	44.8	38.1
06:00-07:00 น.	58.2	80.0	55.5	48.1	44.4
07:00-08:00 น.	56.2	85.3	52.9	46.2	43.2
08:00-09:00 น.	57.1	82.2	54.7	47.9	44.7
L _{eq} 24 hr					70 dB (A)*
L _{max}					-
L ₁₀					115 dB (A)*
L ₅₀					-
L ₉₀					-
L _{avg}					-

หมายเหตุ : * ประสิทธิภาพการวิเคราะห์ด้วยเครื่องวัดเสียงรุ่น 15 (พ.ศ. 2562) ซึ่งผ่านการสอบเทียบและใช้ตามข้อกำหนด

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ปิยะพงษ์ ผู้รับรองผล : ปิยะพงษ์
(นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย)

1/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบนเกาะราชาพัฒนา
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักสงฆ์บ้านอู่ท้าว
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0451122E 1846043N
วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212023
เลขที่วิเคราะห์ : S2504003
อุปกรณ์เทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

3-3/04/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
09:00-10:00 น.	52.3	72.8	52.8	47.4	44.7
10:00-11:00 น.	55.1	81.7	51.8	48.0	43.2
11:00-12:00 น.	58.0	83.0	52.3	45.6	42.6
12:00-13:00 น.	53.9	86.4	48.9	43.8	41.3
13:00-14:00 น.	52.9	72.5	47.3	42.9	40.7
14:00-15:00 น.	50.0	76.1	46.1	43.6	41.0
15:00-16:00 น.	54.8	81.8	50.5	46.7	44.3
16:00-17:00 น.	54.5	79.3	51.0	46.3	43.6
17:00-18:00 น.	55.9	78.3	50.9	45.2	42.8
18:00-19:00 น.	58.1	79.2	47.7	43.2	40.5
19:00-20:00 น.	48.0	77.1	45.7	41.2	40.2
20:00-21:00 น.	47.8	67.1	49.2	43.7	41.2
21:00-22:00 น.	43.4	61.0	44.4	43.1	41.2
22:00-23:00 น.	43.5	62.3	43.5	41.3	40.6
23:00-24:00 น.	41.6	53.7	42.1	41.1	40.8
00:00-01:00 น.	41.8	48.9	42.0	40.7	38.9
01:00-02:00 น.	43.3	62.9	46.0	40.9	40.3
02:00-03:00 น.	41.3	52.3	41.2	40.1	39.3
03:00-04:00 น.	51.0	77.4	43.1	41.3	40.5
04:00-05:00 น.	62.6	88.4	48.4	40.2	38.9
05:00-06:00 น.	61.2	77.4	55.3	42.7	39.1
06:00-07:00 น.	56.8	81.2	55.9	48.8	44.9
07:00-08:00 น.	54.8	77.7	51.5	45.1	41.7
08:00-09:00 น.	55.8	85.9	54.6	45.8	42.4
L _{eq} 24 hr					70 dB (A)*
L _{max}					-
L ₁₀					115 dB (A)*
L ₅₀					-
L ₉₀					-
L _{avg}					-

หมายเหตุ : * ประสิทธิภาพการวิเคราะห์ด้วยเครื่องวัดเสียงรุ่น 15 (พ.ศ. 2562) ซึ่งผ่านการสอบเทียบและใช้ตามข้อกำหนด

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพงษ์ ผู้จัดทำ : ปิยะพงษ์ ผู้รับรองผล : ปิยะพงษ์
(นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นางสาวปิยะพงษ์ มุ่งหมาย) (นายปิยะพงษ์ มุ่งหมาย)

2/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำท่วมบ้านเขาหินเหล็กไฟ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักงานเขตคลองเตย
ตำแหน่งเก็บวัด (UTM) : 07Q 045112ZE 1846043N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1 - 4 เมษายน พ.ศ. 2568
วันที่วิเคราะห์ : 5 เมษายน - 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 วันที่รายงานผล : 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2504003
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212023 เลขที่รายงาน : PPS2504003
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA C8004 S/N 49074

3-4/04/2568						
Time	L_{eq} 1 hour	L_{max}	L_{min}	L_{90}	L_{10}	Standard*
09:00-10:00 น.	56.3	80.6	33.0	46.5	43.9	
10:00-11:00 น.	54.0	78.8	35.7	48.7	43.8	
11:00-12:00 น.	59.0	87.6	32.7	48.0	42.6	
12:00-13:00 น.	56.9	82.3	31.5	44.5	41.2	
13:00-14:00 น.	63.0	83.8	30.4	46.2	41.0	
14:00-15:00 น.	58.2	85.6	36.6	46.1	42.7	
15:00-16:00 น.	60.7	85.5	38.1	46.7	42.2	
16:00-17:00 น.	55.7	82.8	36.7	45.2	42.1	
17:00-18:00 น.	57.8	84.7	39.6	49.6	44.3	
18:00-19:00 น.	64.8	91.6	42.4	57.2	54.3	
19:00-20:00 น.	50.1	89.1	31.3	47.7	45.6	
20:00-21:00 น.	48.1	74.8	44.9	42.6	41.3	
21:00-22:00 น.	54.8	85.7	46.1	42.2	41.3	
22:00-23:00 น.	43.3	74.5	43.9	42.1	41.1	
23:00-24:00 น.	46.6	60.1	45.4	44.9	42.7	
00:00-01:00 น.	48.6	79.0	41.6	40.7	39.3	
01:00-02:00 น.	41.8	65.8	41.7	40.1	38.7	
02:00-03:00 น.	40.1	78.8	40.1	39.1	38.6	
03:00-04:00 น.	47.3	70.8	46.5	45.1	43.9	
04:00-05:00 น.	43.9	89.9	34.1	40.0	39.3	
05:00-06:00 น.	41.8	77.8	45.7	43.0	38.7	
06:00-07:00 น.	37.0	82.4	37.8	46.4	42.8	
07:00-08:00 น.	58.0	82.7	37.0	48.1	44.0	
08:00-09:00 น.	56.3	85.3	34.0	48.1	44.0	
L_{eq} 24 hr			58.3		70 dB (A)*	
L_{max}			83.8		-	
L_{min}			35.8		115 dB (A)*	
L_{90}			65.7		-	
L_{10}			57.8		-	
L_{50}			54.3		-	

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการกีดกันเสียงตามข้อกำหนด 15 (พ.ศ. 2562) เมื่อคำนวณจากฐานระดับเสียงพื้นดิน

ผู้ตรวจวัด : ปิยะพร ผู้จัดทำ : ปิยะพร ผู้รับอนุมัติ : ปิยะพร
(นายปิยะพร ปิยะพร) (นางสาวปิยะพร ปิยะพร) (นางสาวปิยะพร ปิยะพร)
3/3

* ค่าเฉลี่ยเสียง 24 ชั่วโมง คำนวณจากค่าเฉลี่ยของค่าเฉลี่ยเสียง 1 ชั่วโมง

ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 2

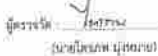
รายงานผลการวิเคราะห์

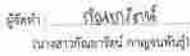
ชื่อโครงการ : ทำทางยกระดับทางรถไฟสายใหม่
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451350E 1846733N
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE 6236 S/N 222143
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509032
เลขที่รายงาน : RPS2509032

14-15/09/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅	L ₁
11:00-12:00 น.	58.3	66.1	47.2	42.9	40.1
12:00-13:00 น.	55.7	77.0	45.8	42.8	40.0
13:00-14:00 น.	54.5	81.5	44.3	43.3	40.9
14:00-15:00 น.	49.7	72.4	44.1	43.3	41.3
15:00-16:00 น.	50.0	71.2	45.8	43.9	41.7
16:00-17:00 น.	49.2	65.9	51.4	47.5	45.7
17:00-18:00 น.	56.3	77.6	52.3	48.9	47.8
18:00-19:00 น.	50.9	64.4	50.1	46.1	44.8
19:00-20:00 น.	56.2	83.6	54.9	55.6	54.0
20:00-21:00 น.	54.9	82.5	56.3	53.3	51.2
21:00-22:00 น.	56.3	80.2	48.8	47.9	47.3
22:00-23:00 น.	48.8	81.5	45.3	48.7	47.7
23:00-24:00 น.	48.8	82.0	49.2	47.8	47.0
00:00-01:00 น.	46.6	82.7	47.2	46.5	45.7
01:00-02:00 น.	47.1	81.1	44.5	45.9	44.4
02:00-03:00 น.	45.6	82.9	45.9	43.2	44.6
03:00-04:00 น.	46.1	87.3	46.8	45.9	45.2
04:00-05:00 น.	45.8	88.2	46.0	45.7	44.9
05:00-06:00 น.	45.4	60.8	46.5	45.2	44.1
06:00-07:00 น.	47.3	72.0	48.1	46.3	45.5
07:00-08:00 น.	48.7	79.1	49.3	46.3	44.5
08:00-09:00 น.	50.6	85.3	48.9	45.5	43.6
09:00-10:00 น.	47.4	85.3	47.3	44.0	41.9
10:00-11:00 น.	42.3	73.6	44.8	42.2	41.6
L _{eq} 24 hr			52.8		70 dB (A)*
L ₁₀			55.6		
L ₅₀			83.1		115 dB (A)*
L ₉₀			64.8		
L ₁			42.3		
L _{0.1}			54.8		

หมายเหตุ : * ค่าการคำนวณการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (L₁₀ (พ.ศ. 2568) เป็น ค่าการคำนวณการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

ผู้จัดทำ : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

ผู้รับรองผล : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจได้

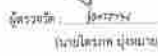
รายงานผลการวิเคราะห์

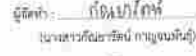
ชื่อโครงการ : ทำทางยกระดับทางรถไฟสายใหม่
สถานที่เก็บตัวอย่าง : อาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบัน
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0451350E 1846733N
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE 6236 S/N 222143
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509032
เลขที่รายงาน : RPS2509032

15-16/09/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅	L ₁
11:00-12:00 น.	64.0	81.0	45.9	42.4	39.8
12:00-13:00 น.	44.8	53.1	46.1	42.7	40.4
13:00-14:00 น.	44.1	63.4	45.5	41.9	39.9
14:00-15:00 น.	42.8	37.6	44.2	41.6	39.7
15:00-16:00 น.	48.9	75.4	45.4	42.7	40.8
16:00-17:00 น.	55.4	73.6	41.5	49.3	47.8
17:00-18:00 น.	47.6	68.3	50.2	43.6	43.3
18:00-19:00 น.	50.1	81.2	49.6	44.3	42.4
19:00-20:00 น.	54.7	60.3	55.6	53.5	52.4
20:00-21:00 น.	51.7	79.0	52.3	50.4	49.7
21:00-22:00 น.	50.2	85.4	56.7	50.0	44.8
22:00-23:00 น.	50.1	79.4	50.2	49.8	48.3
23:00-24:00 น.	46.9	67.7	46.2	45.4	44.4
00:00-01:00 น.	44.9	60.1	45.6	44.7	43.6
01:00-02:00 น.	43.1	68.5	45.1	44.2	43.3
02:00-03:00 น.	44.9	85.2	44.9	43.9	43.3
03:00-04:00 น.	44.2	85.2	44.6	43.7	42.9
04:00-05:00 น.	44.2	86.0	44.6	43.6	42.7
05:00-06:00 น.	45.2	58.3	46.3	43.0	41.8
06:00-07:00 น.	46.1	70.1	47.0	44.4	43.1
07:00-08:00 น.	46.6	43.8	47.8	44.9	41.2
08:00-09:00 น.	47.9	75.3	47.3	44.3	42.9
09:00-10:00 น.	35.9	77.7	47.1	44.3	42.1
10:00-11:00 น.	43.8	74.8	47.3	43.8	39.1
L _{eq} 24 hr			52.7		70 dB (A)*
L ₁₀			55.1		
L ₅₀			79.4		115 dB (A)*
L ₉₀			47.3		
L ₁			43.8		
L _{0.1}			59.1		

หมายเหตุ : * ค่าการคำนวณการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (L₁₀ (พ.ศ. 2568) เป็น ค่าการคำนวณการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

ผู้จัดทำ : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

ผู้รับรองผล : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำทางยกระดับทางรถไฟสายใหม่
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรือนบ้านเลขที่ 47Q 0450896E 1846395N
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0450896E 1846395N
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE 6236 S/N 212024
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509032
เลขที่รายงาน : RPS2509032

16-17/09/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅	L ₁
11:00-12:00 น.	44.5	62.9	46.3	42.9	40.7
12:00-13:00 น.	44.5	81.1	44.5	43.5	40.4
13:00-14:00 น.	44.7	68.2	46.1	43.1	40.3
14:00-15:00 น.	44.7	65.8	46.8	43.6	41.6
15:00-16:00 น.	44.6	58.3	46.2	43.7	41.7
16:00-17:00 น.	47.3	60.9	47.4	43.2	41.2
17:00-18:00 น.	47.2	97.8	42.5	53.4	48.6
18:00-19:00 น.	49.1	67.9	49.2	47.2	43.0
19:00-20:00 น.	36.0	68.2	51.3	50.0	49.4
20:00-21:00 น.	48.1	60.6	48.6	48.0	47.4
21:00-22:00 น.	48.3	53.7	50.0	49.0	48.2
22:00-23:00 น.	49.1	60.8	49.9	49.0	48.1
23:00-24:00 น.	48.4	64.4	48.9	48.1	47.5
00:00-01:00 น.	47.8	67.3	48.3	47.6	47.1
01:00-02:00 น.	47.1	68.2	47.3	46.7	46.2
02:00-03:00 น.	46.6	58.1	47.0	46.3	45.9
03:00-04:00 น.	46.5	63.0	47.0	46.5	45.9
04:00-05:00 น.	47.8	62.5	48.7	47.8	47.4
05:00-06:00 น.	48.0	72.2	48.0	46.9	46.0
06:00-07:00 น.	46.7	65.9	47.5	46.1	45.1
07:00-08:00 น.	46.3	58.3	47.6	46.3	44.2
08:00-09:00 น.	46.9	83.1	47.4	45.9	43.7
09:00-10:00 น.	54.8	75.3	56.2	53.5	52.1
10:00-11:00 น.	40.8	80.0	47.2	44.1	41.3
L _{eq} 24 hr			54.7		70 dB (A)*
L ₁₀			56.9		
L ₅₀			97.8		115 dB (A)*
L ₉₀			42.5		
L ₁			53.3		
L _{0.1}			52.1		

หมายเหตุ : * ค่าการคำนวณการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (L₁₀ (พ.ศ. 2568) เป็น ค่าการคำนวณการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

ผู้จัดทำ : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

ผู้รับรองผล : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำทางยกระดับทางรถไฟสายใหม่
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรือนบ้านเลขที่ 47Q 0450896E 1846395N
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0450896E 1846395N
วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE 6236 S/N 212024
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509033
เลขที่รายงาน : RPS2509033

16-17/09/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅	L ₁
11:00-12:00 น.	57.8	78.2	40.2	35.8	30.4
12:00-13:00 น.	37.6	72.9	40.2	36.1	31.4
13:00-14:00 น.	39.4	79.5	40.5	35.8	30.4
14:00-15:00 น.	37.6	75.1	40.1	35.4	30.5
15:00-16:00 น.	37.3	80.4	39.5	34.4	28.4
16:00-17:00 น.	37.7	82.5	39.8	35.3	30.1
17:00-18:00 น.	38.2	82.4	40.4	35.4	31.2
18:00-19:00 น.	39.7	88.6	41.1	36.0	30.7
19:00-20:00 น.	37.8	83.3	40.7	34.6	29.4
20:00-21:00 น.	39.3	83.9	40.5	37.8	36.6
21:00-22:00 น.	38.0	74.8	39.3	37.4	36.2
22:00-23:00 น.	37.1	83.0	38.7	35.0	33.5
23:00-24:00 น.	34.1	74.8	35.8	33.3	31.0
00:00-01:00 น.	34.6	74.8	34.5	32.7	29.6
01:00-02:00 น.	31.8	68.5	33.1	31.3	28.7
02:00-03:00 น.	30.3	70.3	31.3	30.1	28.9
03:00-04:00 น.	30.6	68.9	31.5	30.3	28.1
04:00-05:00 น.	30.5	69.5	31.3	30.1	28.4
05:00-06:00 น.	32.4	73.2	32.5	34.3	31.8
06:00-07:00 น.	34.9	78.3	37.6	31.1	26.2
07:00-08:00 น.	48.8	91.3	70.0	62.4	57.3
08:00-09:00 น.	66.8	86.6	62.9	58.1	54.7
09:00-10:00 น.	37.6	83.8	40.3	35.6	30.8
L _{eq} 24 hr			50.7		70 dB (A)*
L ₁₀			61.8		
L ₅₀			97.3		115 dB (A)*
L ₉₀			70.0		
L ₁			62.8		
L _{0.1}			57.9		

หมายเหตุ : * ค่าการคำนวณการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (L₁₀ (พ.ศ. 2568) เป็น ค่าการคำนวณการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

ผู้จัดทำ : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

ผู้รับรองผล : 
(นายไพฑูริย์ พิชัย)

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารน่านน้ำชายฝั่งเขต
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรือนบ้านฉาง
 ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0450996E 1846395N
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ. 2568
 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ. 2568
 วันที่วิเคราะห์ : S2509033
 เลขที่วิเคราะห์ : RPS2509033
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE 6236 S/N 212024
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

15-16/09/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	57.3	72.3	60.3	56.1	51.7	
11:00-12:00 น.	63.6	80.9	64.3	59.9	57.2	
12:00-13:00 น.	61.8	88.4	61.9	57.8	54.0	
13:00-14:00 น.	57.8	76.0	59.8	53.3	50.4	
14:00-15:00 น.	58.2	79.2	60.3	55.7	51.8	
15:00-16:00 น.	61.7	87.0	66.3	59.3	56.3	
16:00-17:00 น.	61.2	83.4	63.9	58.8	53.0	
17:00-18:00 น.	60.1	83.0	62.8	57.6	52.9	
18:00-19:00 น.	58.6	78.6	60.3	53.4	50.2	
19:00-20:00 น.	57.8	72.5	59.5	56.3	54.7	
20:00-21:00 น.	56.7	78.8	58.3	53.2	51.2	
21:00-22:00 น.	56.7	76.3	57.2	53.8	52.5	
22:00-23:00 น.	54.0	75.3	55.3	51.9	51.1	
23:00-24:00 น.	54.3	79.4	55.3	51.9	50.6	
00:00-01:00 น.	55.8	69.2	52.2	50.4	49.7	
01:00-02:00 น.	50.4	69.3	51.8	49.3	48.3	
02:00-03:00 น.	48.8	67.8	49.6	48.1	46.0	
03:00-04:00 น.	48.6	72.8	49.0	46.0	44.5	
04:00-05:00 น.	52.8	62.2	51.0	47.1	46.1	
05:00-06:00 น.	50.1	60.8	52.0	47.3	45.0	
06:00-07:00 น.	53.7	74.1	56.1	50.9	46.3	
07:00-08:00 น.	48.5	73.9	55.7	48.5	57.4	
08:00-09:00 น.	68.6	89.6	63.0	59.1	55.9	
09:00-10:00 น.	60.1	81.8	61.3	57.0	54.9	
L _{eq} 24 hr			60.7			70 dB (A)*
L _{max}			62.4			-
L _{max}			93.9			115 dB (A)*
L ₁₀			65.7			-
L ₅₀			60.6			-
L ₉₀			57.4			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมระดับ 15 (พ.ศ. 2560) เมื่อพิจารณาจากประเภทพื้นที่ (โซน 1)

ผู้ตรวจวัด : Y อนุชิต ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้วิเคราะห์ : Y อนุชิต
 (นายอนุชิต อนุชิต) (นางสาวก้องเกียรติ อนุชิต) (นายอนุชิต อนุชิต)

3/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารน่านน้ำชายฝั่งเขต
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักงานท่าเรือ
 ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0451122E 1846043N
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ. 2568
 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ. 2568
 วันที่วิเคราะห์ : S2509034
 เลขที่วิเคราะห์ : RPS2509034
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE 6236 S/N 222144
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

14-15/09/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	68.3	82.7	70.9	67.7	64.1	
10:00-11:00 น.	66.5	82.6	69.3	64.9	61.6	
11:00-12:00 น.	67.6	81.5	70.1	65.9	62.0	
12:00-13:00 น.	66.7	82.2	69.8	64.8	59.8	
13:00-14:00 น.	65.3	82.5	69.2	62.3	55.3	
14:00-15:00 น.	64.4	81.3	68.7	62.0	54.5	
15:00-16:00 น.	66.4	81.3	70.6	62.5	54.1	
16:00-17:00 น.	66.2	85.6	70.0	63.9	58.2	
17:00-18:00 น.	68.6	87.8	70.4	63.6	58.6	
18:00-19:00 น.	64.7	89.5	67.6	62.3	55.8	
19:00-20:00 น.	53.3	80.0	69.0	68.2	67.4	
20:00-21:00 น.	52.1	78.4	51.7	50.0	49.1	
21:00-22:00 น.	55.2	91.6	62.1	56.2	48.2	
22:00-23:00 น.	50.9	74.0	47.3	46.7	43.4	
23:00-24:00 น.	47.6	72.5	47.1	46.1	44.9	
00:00-01:00 น.	45.5	66.2	46.4	45.4	43.7	
01:00-02:00 น.	43.7	70.8	43.1	43.2	42.3	
02:00-03:00 น.	45.8	69.1	44.2	43.4	40.1	
03:00-04:00 น.	47.3	68.7	43.3	40.5	40.0	
04:00-05:00 น.	59.8	88.0	51.5	48.3	39.6	
05:00-06:00 น.	51.3	72.1	40.0	41.0	41.0	
06:00-07:00 น.	55.5	78.9	54.0	47.2	44.4	
07:00-08:00 น.	63.0	84.5	65.7	60.7	55.9	
08:00-09:00 น.	62.8	85.4	65.7	64.3	61.3	
L _{eq} 24 hr			63.2			70 dB (A)*
L _{max}			64.5			-
L _{max}			91.5			115 dB (A)*
L ₁₀			70.9			-
L ₅₀			67.7			-
L ₉₀			64.1			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมระดับ 15 (พ.ศ. 2560) เมื่อพิจารณาจากประเภทพื้นที่ (โซน 1)

ผู้ตรวจวัด : Y อนุชิต ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้วิเคราะห์ : Y อนุชิต
 (นายอนุชิต อนุชิต) (นางสาวก้องเกียรติ อนุชิต) (นายอนุชิต อนุชิต)

1/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารน่านน้ำชายฝั่งเขต
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรือนบ้านฉาง
 ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0450996E 1846395N
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ. 2568
 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ. 2568
 วันที่วิเคราะห์ : S2509033
 เลขที่วิเคราะห์ : RPS2509033
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE 6236 S/N 212024
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

16-17/09/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
10:00-11:00 น.	61.1	85.7	61.6	57.3	53.4	
11:00-12:00 น.	64.4	89.4	64.4	61.8	58.3	
12:00-13:00 น.	62.6	92.8	64.8	61.0	55.8	
13:00-14:00 น.	60.3	83.1	61.0	56.4	53.8	
14:00-15:00 น.	60.3	83.1	62.8	57.7	53.8	
15:00-16:00 น.	64.5	88.0	65.3	60.1	56.9	
16:00-17:00 น.	62.4	85.5	64.6	59.3	54.6	
17:00-18:00 น.	64.2	102.9	61.9	57.6	53.4	
18:00-19:00 น.	57.8	74.1	50.4	50.3	51.3	
19:00-20:00 น.	56.1	75.3	58.4	53.1	49.2	
20:00-21:00 น.	55.2	77.9	57.5	54.3	53.1	
21:00-22:00 น.	54.5	73.0	56.5	51.9	50.1	
22:00-23:00 น.	53.3	75.2	54.3	51.3	50.5	
23:00-24:00 น.	52.5	72.3	53.6	50.7	49.7	
00:00-01:00 น.	51.7	88.7	53.1	50.8	49.7	
01:00-02:00 น.	50.4	69.1	51.5	49.2	48.8	
02:00-03:00 น.	47.3	70.0	48.4	48.0	45.4	
03:00-04:00 น.	46.9	63.0	47.3	44.5	43.4	
04:00-05:00 น.	47.7	63.8	49.8	45.9	44.7	
05:00-06:00 น.	50.6	76.0	53.0	47.8	45.8	
06:00-07:00 น.	57.5	77.4	56.8	51.3	46.1	
07:00-08:00 น.	69.3	96.2	69.0	62.6	59.3	
08:00-09:00 น.	64.1	82.9	63.6	58.1	54.8	
09:00-10:00 น.	57.3	78.5	60.5	53.4	49.2	
L _{eq} 24 hr			61.0			70 dB (A)*
L _{max}			62.8			-
L _{max}			102.9			115 dB (A)*
L ₁₀			69.0			-
L ₅₀			62.8			-
L ₉₀			59.3			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมระดับ 15 (พ.ศ. 2560) เมื่อพิจารณาจากประเภทพื้นที่ (โซน 1)

ผู้ตรวจวัด : Y อนุชิต ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้วิเคราะห์ : Y อนุชิต
 (นายอนุชิต อนุชิต) (นางสาวก้องเกียรติ อนุชิต) (นายอนุชิต อนุชิต)

3/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารน่านน้ำชายฝั่งเขต
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักงานท่าเรือ
 ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0451122E 1846043N
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ. 2568
 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ. 2568
 วันที่วิเคราะห์ : S2509034
 เลขที่วิเคราะห์ : RPS2509034
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE 6236 S/N 222144
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

13-14/09/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	Standard*
09:00-10:00 น.	59.2	81.9	54.2	46.8	42.3	
10:00-11:00 น.	58.4	83.6	54.5	49.0	41.9	
11:00-12:00 น.	54.0	79.6	54.5	48.3	40.0	
12:00-13:00 น.	57.9	86.3	53.7	42.2	39.2	
13:00-14:00 น.	54.8	80.4	56.0	46.5	40.3	
14:00-15:00 น.	56.1	85.9	55.9	44.1	38.4	
15:00-16:00 น.	56.1	79.6	55.5	42.0	39.8	
16:00-17:00 น.	52.5	76.4	54.0	42.0	39.1	
17:00-18:00 น.	54.4	85.8	49.8	41.3	39.5	
18:00-19:00 น.	47.3	74.4	44.5	41.6	40.2	
19:00-20:00 น.	42.4	62.2	47.1	46.8	45.7	
20:00-21:00 น.	47.6	67.6	47.6	47.0	46.3	
21:00-22:00 น.	46.9	68.9	47.4	46.7	46.0	
22:00-23:00 น.	48.0	72.3	47.4	46.8	45.8	
23:00-24:00 น.	43.3	83.1	46.3	45.8	44.7	
00:00-01:00 น.	49.2	78.8	45.6	49.0	48.4	
01:00-02:00 น.	44.9	60.5	45.8	45.2	43.2	
02:00-03:00 น.	46.2	51.9	45.4	44.7	41.8	
03:00-04:00 น.	46.3	72.7	45.2	44.6	41.5	
04:00-05:00 น.	68.0	88.4	48.4	43.3	41.3	
05:00-06:00 น.	56.2	72.8	47.1	41.9	40.7	
06:00-07:00 น.	56.2	81.9	56.3	45.9	43.7	
07:00-08:00 น.	68.3	91.9	54.1	40.5	43.2	
08:00-09:00 น.	59.3	84.9	57.7	46.2	42.4	
L _{eq} 24 hr			58.8			70 dB (A)*
L _{max}			63.3			-
L _{max}			93.9			115 dB (A)*
L ₁₀			61.1			-
L ₅₀			49.0			-
L ₉₀			46.5			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมระดับ 15 (พ.ศ. 2560) เมื่อพิจารณาจากประเภทพื้นที่ (โซน 1)

ผู้ตรวจวัด : Y อนุชิต ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้วิเคราะห์ : Y อนุชิต
 (นายอนุชิต อนุชิต) (นางสาวก้องเกียรติ อนุชิต) (นายอนุชิต อนุชิต)

3/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวัดความดัง

ชื่อโครงการ : ท่ออากาศยานนาวาจัดนิเทศ
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : สำนักงานวิทยบริการ
 สำนักแม่เหล็ก UTM : 670 0451122E 1846043N
 วันที่วิเคราะห์ : 18 กันยายน - 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
 วิธีการวัด : Sound Level Meter
 เครื่องมือที่ใช้วัดค่า : ACO TYPE 6236 S/N 222146
 อุปกรณ์เสริม : Sound Calibrator, CFSVA CB004 S/N 49074
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 14 - 17 กันยายน พ.ศ.2568
 วันที่รายงานผล : 1 ตุลาคม พ.ศ.2568
 เลขที่วิเคราะห์ : S2509034
 เลขที่รายงาน : RP52509034

16-17/09/2568						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L _{min}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
09:00-10:00 น.	60.2	86.0	58.1	66.7	61.7	
10:00-11:00 น.	59.9	82.8	58.0	67.3	63.0	
11:00-12:00 น.	63.7	96.7	55.7	66.4	62.3	
12:00-13:00 น.	57.6	88.1	50.3	61.3	59.4	
13:00-14:00 น.	50.3	75.8	49.8	61.8	59.0	
14:00-15:00 น.	52.9	78.3	49.7	61.3	58.7	
15:00-16:00 น.	53.6	77.6	50.8	62.1	59.8	
16:00-17:00 น.	57.1	77.6	56.8	65.1	61.8	
17:00-18:00 น.	61.0	93.3	58.6	69.8	66.9	
18:00-19:00 น.	68.8	81.7	67.0	63.9	62.6	
19:00-20:00 น.	56.6	69.7	67.2	63.8	64.3	
20:00-21:00 น.	68.8	67.1	69.1	68.2	67.3	
21:00-22:00 น.	68.8	57.6	69.8	68.2	67.3	
22:00-23:00 น.	69.2	70.7	69.3	68.0	67.8	
23:00-24:00 น.	66.9	70.0	67.7	66.5	65.1	
00:00-01:00 น.	65.7	58.3	64.5	65.3	64.4	
01:00-02:00 น.	65.5	58.8	66.8	65.2	64.2	
02:00-03:00 น.	67.3	67.7	66.3	65.3	64.2	
03:00-04:00 น.	66.8	62.6	65.8	64.8	63.7	
04:00-05:00 น.	61.7	86.0	65.1	64.2	63.4	
05:00-06:00 น.	53.9	72.7	60.1	63.8	62.9	
06:00-07:00 น.	60.4	88.0	58.6	66.3	63.7	
07:00-08:00 น.	56.7	82.5	55.1	67.3	64.1	
08:00-09:00 น.	57.6	83.6	60.3	67.8	62.8	
L _{eq} 24 hr		96.9				70 dB (A)*
L ₁₀		62.3				-
L ₅₀		66.7				115 dB (A)*
L ₉₀		60.3				-
L _{avg}		69.3				-
L _{max}		87.3				-

หมายเหตุ : * - ค่ามาตรฐานตามมาตรฐานวิธีมาตรฐานของประเทศไทย ปี 2561 13 (พ.ศ. 2560) เป็นค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
 (นางสาววิภาดา มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญ์วิมล กาญจนพันธ์) (นางสาวกัญญ์วิมล กาญจนพันธ์)
 3/3
 * ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆได้



ภาคผนวก จ

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 1

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานพิษณุโลก
น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

Address : ท่าอากาศยานแม่สอด ถนนสายเอเชีย ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก 63110

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ท่าอากาศยานแม่สอด **Sampling Date** : 02/04/68 **Report No.** : RP6804046

Sample Type : น้ำผิวดิน **Sampling Time** : # **Analysis No.** : W6804074-W6804076

Sampling Method : Grab **Received Date** : 02/04/68 **Request No.** : 7.1-01-186/68

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ **Analytical Date** : 02-21/04/68 **Analyst By** : จุฬาลักษณ์ ผ่องแผ้ว

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹			St.1	St.2	St.3
			ประเภท ที่ 2	ประเภท ที่ 3	ประเภท ที่ 4	W6804074 09.45 น. #	W6804075 10.15 น. #	W6804076 09.00 น. #
Temperature ²	°C	Field Analysis	๕ ¹	๕ ¹	๕ ¹	29.9	25.5	26.7
Transparency ³	cm	Field Analysis	-	-	-	>5	>15	>50
pH ²	-	Field Analysis	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	7.73	7.50	7.21
DO ²	mg/L	Field Analysis	≥6.0	≥4.0	≥2.0	1.01	1.52	0.54
Turbidity ³	NTU	Field Analysis	-	-	-	31.5	6.4	8.47
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤1.5	≤2.0	≤4.0	33.4	20.5	5.49
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	-	-	-	43*	8*	15*
Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	-	-	-	4.15	2.10	1.05
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	≤5,000	≤20,000	-	3.5×10 ²	4.4×10 ²	4.3×10 ²
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 E, C)	≤1,000	≤4,000	-	3.5×10 ²	4.4×10 ²	3.5×10 ²
Sample Condition		Observation				เหลือสูงชัน ตะกอนเทา	เหลือสูงชัน ตะกอนเทา	เหลือสูงชัน ตะกอนน้ำตาล

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

: * รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

: ¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 111 ตอนพิเศษ 16 ง ลงวันที่ 24 เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

: ² ตรวจวัดภาคสนาม : ³ = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติ เกิน 3 องศาเซลเซียส

: St.1 = จุดเก็บน้ำห้วยสาขาห้วยแม่สอด ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด

: St.2 = จุดเก็บน้ำห้วยสาขาห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด

: St.3 = จุดเก็บน้ำห้วยสาขาห้วยแม่สอด หลังไหลผ่านท่าอากาศยานแม่สอด


(Miss Sasitorn Limprasat)
Technical Manager
21/04/68


(Miss Usanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
21/04/68

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 2

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานพิษณุโลก
น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน ปาย เพชรบูรณ์ และแม่ฮ่องสอน (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

Address : ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ถนนสายเอเชีย ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่ฮ่องสอน จังหวัดตาก 63110

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

Tel./E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฮ่องสอน **Sampling Date** : 05/08/68 **Report No.** : RP6808024

Sample Type : น้ำผิวดิน **Sampling Time** : # **Analysis No.** : W6808050-W6808052

Sampling Method : Grab **Received Date** : 06/08/68 **Request No.** : 7.1-01-394/68

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บ **Analytical Date** : 06-20/08/68 **Analyst By** : จุฬาลักษณ์ ผ่องมณี

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹			St.1	St.2	St.3
			ประเภท ที่ 2	ประเภท ที่ 3	ประเภท ที่ 4	W6808050 10.05 น.๖	W6808051 10.28 น.๖	W6808052 09.37 น.๖
Temperature ²	°C	Field Analysis	๕ ¹	๕ ¹	๕ ¹	29.1	29.3	27.6
Transparency ²	cm	Field Analysis	-	-	-	20	>20	30
pH ²	-	Field Analysis	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	7.68	7.31	7.62
DO ²	mg/L	Field Analysis	≥6.0	≥4.0	≥2.0	4.4	2.6	4.8
Turbidity	NTU	Field Analysis	-	-	-	138	28.3	55.1
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤1.5	≤2.0	≤4.0	3.74	5.78	1.46
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	-	-	-	77*	21*	40*
Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	-	-	-	1.30	1.80	1.30
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	≤5,000	≤20,000	-	9.2×10 ²	4.3×10 ³	3.5×10 ²
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 E, C)	≤1,000	≤4,000	-	9.2×10 ²	2.2×10 ³	2.8×10 ²
Sample Condition		Observation				เหลือสูง ตะกอนน้ำตล	เหลือสูง ตะกอนน้ำตล	เหลือสูง ตะกอนน้ำตล

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

* รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 111 ตอนที่พิเศษ 16 ง ลงวันที่ 24 เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

² ตรวจวัดภาคสนาม : ๕¹ = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติ เกิน 3 องศาเซลเซียส

: St.1 = ห้วยสาขาห้วยแม่ฮ่องสอน ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฮ่องสอน

: St.2 = ห้วยสาขาห้วยโป่ง ก่อนไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฮ่องสอน

: St.3 = ห้วยสาขาห้วยแม่ฮ่องสอน หลังไหลผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฮ่องสอน


(Miss Sasitorn Limprasat)
Technical Manager
21/08/68


(Miss Usanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
21/08/68

ภาคผนวก จ
ผลสำรวจนิเวศวิทยา

ผลการสำรวจทางนิเวศวิทยา ครั้งที่ 1

ตารางที่ 1			
ชนิดและปริมาณของแพลงก์ตอนในพื้นที่โครงการ จากการสำรวจ ครั้งที่ 1 (2 เมษายน พ.ศ.2568)			
ไฟล์ม / ชนิดของแพลงก์ตอน	สถานี		
	ห้วยสาขาห้วยแม่สอด (ก่อนผ่าน)	ห้วยสาขาห้วยโป่ง	ห้วยสาขาห้วยแม่สอด (หลังผ่าน)
Phytoplankton			
Cyanophyta (blue green algae)			
<i>Oscillatoria</i> sp.	7,296,750	1,787,940	770,880
Chlorophyta (green algae)			
<i>Pediastrum simplex</i>		9,030	
Euglenophyta (euglenoids)			
<i>Euglena acus</i>		794,640	157,680
<i>Euglena ehrenbergii</i>			578,160
<i>Euglena oxyuris</i>		577,920	
<i>Euglena rubra</i>		487,620	280,320
<i>Euglena subehrenbergii</i>	50,760	1,300,320	2,216,280
<i>Lepocinclis ovum</i>	8,460	4,943,925	96,360
<i>Phacus hamatus</i>		180,600	
<i>Phacus helikoides</i>		216,720	
<i>Phacus longicauda</i>		334,110	70,080
<i>Phacus platelea</i>			87,600
<i>Phacus raciborskii</i>		144,480	
<i>Phacus ranula</i>		3,589,425	122,640
<i>Phacus tortus</i>		2,185,260	8,760
<i>Phacus triqueter</i>			52,560
Bacillariophyta (diatom)			
<i>Craticula cuspidata</i>		668,220	87,600
<i>Nitzschia palea</i>		9,030	
Pyrrophyta (dinoflagellate)			
<i>Peridinium</i> sp.	33,840		
Zooplankton			
Protozoa			
<i>Arcella vulgaris</i>	8,460	99,330	35,040
<i>Paramecium</i> sp.	384,930	252,840	105,120
Rotifera			
<i>Brachionus angularis</i>	16,920		
<i>Dipleuehlania propatula</i>			17,520
<i>Filinia terminalis</i>		126,420	
<i>Mytilina acanthophora</i>		54,180	
<i>Trichotria tetractis</i>			8,760

ตารางที่ 1			
ชนิดและปริมาณของแพลงก์ตอนในพื้นที่โครงการ จากการสำรวจ ครั้งที่ 1 (2 เมษายน พ.ศ.2568) (ต่อ)			
ไฟล์ม / ชนิดของแพลงก์ตอน	สถานี		
	ห้วยสาขาห้วยแม่สอด (ก่อนผ่าน)	ห้วยสาขาห้วยโป่ง	ห้วยสาขาห้วยแม่สอด (หลังผ่าน)
Arthropoda			
<i>Daphnia lumholtzi</i>		18,060	
<i>Moina macracopa</i>		234,780	8,760
*Nauplius		442,470	
รวมแพลงก์ตอนพืช	7,389,810	17,229,240	4,528,920
รวมแพลงก์ตอนสัตว์	410,310	1,228,080	175,200
รวมทั้งหมด	7,800,120	18,457,320	4,704,120
รวมชนิดแพลงก์ตอนพืช	4	15	12
รวมชนิดแพลงก์ตอนสัตว์	3	7	5
ค่าดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนพืช	0.08	2.09	1.66
ค่าดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนสัตว์	0.27	1.65	1.16

หมายเหตุ * = ไม่สามารถแยกชนิดได้

= ไม่สามารถวิเคราะห์ได้

ตารางที่ 2			
ชนิดและปริมาณของสัตว์หน้าดินในพื้นที่โครงการ จากการสำรวจ ครั้งที่ 1 (2 เมษายน พ.ศ.2568)			
กลุ่ม / ชนิดของสัตว์หน้าดิน	สถานี		
	ห้วยสาขาห้วยแม่สอด (ก่อนผ่าน)	ห้วยสาขาห้วยโป่ง	ห้วยสาขาห้วยแม่สอด (หลังผ่าน)
PHYLUM ANNELIDA Class Oligochaeta (ไส้เดือนน้ำจืด) Order Haplotaenidae Family Lumbriculidae			60
PHYLUM ARTHROPODA Class Malacostraca Order Decapoda Family Parathelphusidae <i>Esanthelephusa</i> sp. (ปูนา) <i>Siamthelephusa</i> sp. (ปูลำห้วย) Class Insecta Order Ephemeroptera (ตัวอ่อนชีปะขาว) Family Baetidae			30
Order Odonata (ตัวอ่อนแมลงปอ) Family Lestidae Family Libellulidae Family Protoneuridae Order Hemiptera (มวนน้ำ) Family Nepidae Order Coleoptera (ตัวอ่อนด้วงน้ำ) Family Dytiscidae			
Order Diptera Family Chironomidae (ตัวอ่อนรึ้นน้ำจืด)	60	90	180
PHYLUM MOLLUSCA Class Gastropoda (หอยฝาเดียว) Order Mesogastropoda Family Viviparidae <i>Filopaludina</i> sp. (หอยขม) Family Ampullariidae <i>Pomacea</i> sp. (หอยเชอรี่) Family Bithyniidae <i>Bithynia</i> sp. (หอยขมจิ๋ว) Order Basommatophora Family Lymnaeidae <i>Lymnaea</i> sp. (หอยคัน)			15 15 15
รวม (ตัวต่อตารางเมตร)	60	120	315
รวมชนิด	1	2	6
ค่าดัชนีความหลากหลาย	-	0.56	1.29

ตารางที่ 3 พรรณไม้ที่น่าสนใจพบในพื้นที่โครงการ จากการจัดทำครั้งที่ 1 (2 เมษายน พ.ศ.2568)						
ลำดับ	วงศ์	ชื่อวิทยาศาสตร์	ชื่อไทย	ประเภท	สถานที่	
					ห้วยสาขาค้างคาว (ก่อนผ่าน)	ห้วยสาขาค้างคาว (หลังผ่าน)
1	Alismataceae	<i>Echinodorus cordifolius</i>	อเนซอนใบกลม	ชายน้ำ		x
2	Amaranthaceae	<i>Alternanthera</i> sp.	ผักเป็ด	ชายน้ำ		x
3	Araceae	<i>Colocasia esculenta</i>	บอน	ชายน้ำ	x	x
4	Capparaceae	<i>Crateva magna</i>	กุ่มน้ำ	ชายน้ำ		x
5	Commelinaceae	<i>Commelina diffusa</i>	ผักปราบใบแคบ	ชายน้ำ	x	x
6	Mimosaceae	<i>Mimosa pigra</i>	ไมยราบยักษ์	ชายน้ำ		
7	Onagraceae	<i>Jussiaea linifolia</i>	เทียนนา	ชายน้ำ	x	
8	Poaceae	<i>Brachiaria mutica</i>	หญ้าขน	ชายน้ำ	x	x
9	Polygonaceae	<i>Polygonum glabrum</i>	ผักไถ่น้ำ	ชายน้ำ	x	
รวมจำนวนที่พบ 9 ชนิด					4	6

ผลการสำรวจทางนิเวศวิทยา ครั้งที่ 2

ภาคผนวก ข

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ครั้งที่ 1

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ครั้งที่ 2

[illegible]

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD	SL/WS809223 15.28 uM	SL/WS809224 19.30 uM
Temperature ^a	°C	Field Analysis	-	27.1	26.8
Transparency ^b	m	Field Analysis	-	1.0	0.3
pH ^c	-	Field Analysis	5.5-9.0	7.74	7.99
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	-	287	59.2
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 5500 O-G)	≤30	174	15.3
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	≤400	790 ^d	43 ^e
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤1,000	548 ^d	543 ^e
Sediment Solids	mg/L	SM 2023 (2540 F)	-	-	≤0.20
Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	≤20	64.8	13.0
TKN	mg/L	SM 2023 (4500-N _{org} C)	≤33	84.0	29.7
Sulfide	mg/L	SM 2023 (4500-S ²⁻ C, F)	≤1.0	3.81	<1.00
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9222 B, C)	-	2.8x10 ³	2.6x10 ³
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9222 E, C)	-	2.8x10 ³	2.5x10 ³
Sample Condition		Observation		น้ำขุ่น ตะกอนสีน้ำตาล	น้ำขุ่น ตะกอนสีน้ำตาล

ISBN 978-1-56239-562-3 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

๑. มาตรฐานฉบับนี้ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025
๒. มาตรฐานฉบับนี้เป็นการประยุกต์ใช้มาตรฐานของคณะฯ ตามประกาศของกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการขึ้นทะเบียนและออกใบอนุญาตประกอบวิชาชีพแก่บุคคลและออกใบอนุญาตประกอบวิชาชีพแก่บุคคล พ.ศ. 2567 (ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา หน้า 14) ของฉบับที่ 233 ง ฉบับที่ 27 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2567)
๓. ทรัพย์สินทางปัญญา
- 3.1.3 - ผู้ใช้สามารถนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการประกอบอาชีพได้
- 3.1.4 - ผู้ใช้สามารถนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการประกอบอาชีพได้

(Miss) Usanee Lertapiradee
Laboratory Manager
02/15/88

ผู้ร่วมโครงการในโครงการพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลโครงการเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่

Project Name	โครงการขุดขี้เถ้าจากหลุมฝังศพโบราณคดีแห่งใหม่บริเวณถนนพหลโยธินและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๖		
	บ้านใหม่ อำเภอเมือง จังหวัด เชียงใหม่ เขตประมง ถนนพหลโยธิน (Highway) บ้านใหม่ประมาณ 25KM		
Address	ท่าอากาศยานนานาชาติเมือง เชียงใหม่เมืองใหม่ ตำบลท่าอากาศยาน อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 53110		
Customer Name	กรมการศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม		
Address	71 ถนนพหลโยธิน แขวงจตุรัส เขตปทุมธานี กรุงเทพมหานคร 10120		
Tel./E-mail	6 2281-0320-9 / webmaster@scd.go.th		
Sample Site	ท่าอากาศยานนานาชาติเมือง	Sampling Date	15/09/88
Sample Type	ขี้เถ้า	Sampling Time	14.55 h
Sampling Method	Grab	Received Date	17/09/88
Sample By	นายสมชาย สอนำ	Analytical Date	17-26/05/88
		Request No.	7.1-01-51218
		Analyst By	นายสุวิทย์ สอนำ

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	SL/TAW/6809227
Temperature ¹	°C	Field Analysis	-	28.9
Transparency ²	m	Field Analysis	-	>0.1
pH ¹	-	Field Analysis	5.5-9.0	7.67
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	-	16.2
DO	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≥30	1.80
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	≤40	33*
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤1,000	373*
Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	≤20	1.90
TKN	mg/L	SM 2023 (4500-N _{dis} C)	≤35	≤4.00
Surface	mg/L	SM 2023 (4500-S ² C, F)	≤1.0	≤1.00
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9223 B, C)	-	4.4x10 ³
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9223 E, C)	-	3.3x10 ²
Sample Condition		Observation		มองเห็นขุ่น, กลิ่นคาวน้ำ

Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2013

- [illegible]

Miss Ursula Lestegren
Laboratory Manager
02/11/98

ในโครงการและการทดสอบวิจัยและพัฒนาซึ่งสามารถใช้วิธีการทดสอบภายใน

ภาคผนวก ซ

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 1

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานพิษณุโลก
บ้านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

Address : ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ถนนสายเอเชีย ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก 63110

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด **Sampling Date** : 01/04/68 **Report No.** : RP6804028

Sample Type : น้ำประปา **Sampling Time** : 13.20 น. **Analysis No.** : W6804045

Sampling Method : Grab **Received Date** : 02/04/68 **Request No.** : 7.1-01-180/68

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ **Analytical Date** : 02-23/04/68 **Analyst By** : ภาณุมาศ ชัยปลื้ม

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	St.6/W6804045
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	27.4
pH ²	-	Field Analysis	6.5-8.5	8.02
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	≤5	1.38
Total Hardness	mg/L as CaCO ₃	SM 2023 (2340 C)	≤300	187
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤1,000	180
Chloride	mg/L	SM 2023 (4500-Cl ⁻ B)	≤250	10.4
Sulfate	mg/L	SM 2023 (4500-SO ₄ ²⁻ E)	≤250	9.20
Nitrate	mg/L as NO ₃	SM 2023 (4500-NO ₃ ⁻ E)	≤50	3.03
Iron	mg/L	SM 2023 (3030 F and 3120 B)	≤0.3	ND
Manganese	mg/L	SM 2023 (3030 F and 3120 B)	≤0.1	ND
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	Not Detected	Not Detected
<i>Escherichia coli</i>	MPN/100mL	SM 2023 (9221 G, C)	Not Detected	Not Detected
Sample Condition		Observation		ใส ตะกอนเล็กน้อย

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

: * รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

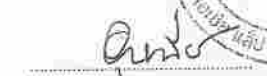
: ¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: St.6 = ภายในอาคารที่พัสดุโดยสาร

: ND = Non detectable (Iron <0.0050 mg/L, Manganese <0.0050 mg/L)


(Miss Sasitorn Limprasat)
Technical Manager
23/04/68


(Miss Usanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
23/04/68

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 2

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานพิษณุโลก
น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่ฮ่องสอน บาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

Address : ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด ถนนสายเอเชีย ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก 63110

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

Tel./E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด **Sampling Date** : 15/09/68 **Report No.** : RP6809136

Sample Type : น้ำประปา **Sampling Time** : 13.15 น. **Analysis No.** : W6809228

Sampling Method : Grab **Received Date** : 17/09/68 **Request No.** : 7.1-01-512/68

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ **Analytical Date** : 17-26/09/68 **Analyst By** : ภาณุมาศ ชัยปลื้ม

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	St.8/W6809228
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	28.6
pH ²	-	Field Analysis	6.5-8.5	7.97
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	≤5	2.02
Total Hardness	mg/L as CaCO ₃	SM 2023 (2340 C)	≤300	111
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤1,000	118
Chloride	mg/L	SM 2023 (4500-Cl ⁻ B)	≤250	10.3
Sulfate	mg/L	SM 2023 (4500-SO ₄ ²⁻ E)	≤250	6.23
Nitrate	mg/L as NO ₃ ⁻	SM 2023 (4500-NO ₃ ⁻ E)	≤50	2.63
Iron	mg/L	SM 2023 (3030 F and 3120 B)	≤0.3	ND
Manganese	mg/L	SM 2023 (3030 F and 3120 B)	≤0.1	ND
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	Not Detected	Not Detected
<i>Escherichia coli</i>	MPN/100mL	SM 2023 (9221 G, C)	Not Detected	Not Detected
Sample Condition		Observation		ใส ตะกอนเหลือง

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

: * รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

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


: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: St.8 = ภายในอาคารที่พัสดุโดยสาร

: ND = Non detectable (Iron <0.0050 mg/L, Manganese <0.0050 mg/L)


(Miss Sasitorn Limprasat)
Technical Manager
02/10/68




Miss Usanee Lertapiradee
Laboratory Manager
02/10/68

ภาคผนวก ฅ

แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชน

แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้

ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ประจำปีงบประมาณ 2568

ทำอากาศยาน.....

ชื่อพื้นที่อ่อนไหว.....

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....

ตำแหน่ง.....ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง.....

สถานที่สัมภาษณ์.....หมายเลขโทรศัพท์.....

วันสัมภาษณ์.....เวลา.....

ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ

ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2568 ทำอากาศยาน.....มีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคลที่จัดเก็บ ได้แก่
 - 1.1 แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน/ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์
 - 1.2 ภาพถ่าย และบันทึกเสียง ระหว่างการสัมภาษณ์
2. วัตถุประสงค์ในการรวบรวม เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม และนำผลการศึกษาไปใช้ประกอบในการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมภายหลังการเปิดดำเนินการของทำอากาศยาน รวมถึงเพื่อรวบรวมทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการที่มีต่อกิจกรรมต่างๆ ของทำอากาศยาน ตลอดจนการรวบรวมข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอากาศยาน เพื่อนำมาประกอบในการเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขเพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน
3. สิทธิเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน เจ้าของข้อมูลมีสิทธิ ดังนี้
 - 3.1 ขอเข้าถึง ขอรับสำเนาข้อมูลที่เคยให้ไว้กับโครงการได้
 - 3.2 ขอแก้ไข เปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง หรือไม่สมบูรณ์ได้
 - 3.3 ขอลบหรือทำลายข้อมูลได้ เว้นแต่กรณีที่ต้องปฏิบัติตามกระบวนการหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการเก็บรักษาข้อมูลดังกล่าว
4. ติดต่อประสานงานได้ที่

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

แผนกปฏิบัติการภาคสนาม (Monitor)

เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12

แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160

โทรศัพท์ : 0-2805-6660-3 ต่อ 23

โทรสาร: 0-2805-6660-3 ต่อ 17

อีเมล : mon07.alc@gmail.com



ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล



ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจุบันของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

1.1 ประเภทของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

1.1.1 ☐ ศาสนสถาน :

1.1.1 จำนวนพระภิกษุและสามเณรที่จำวัดในปัจจุบัน

1.1.2 จำนวนผู้ที่มาประกอบศาสนกิจเฉลี่ยรายวัน

1.1.3 ช่วงเวลาที่ประกอบศาสนกิจในแต่ละวัน ตั้งแต่ น. ถึง น.

1.1.4 วันที่มีศาสนชนเข้ามาประกอบศาสนกิจมากที่สุด

1.1.5 รื้อล้อมรอบพื้นที่ () มี () ไม่มี
() รื้อลวดหนาม () รื้อไม้ () รื้อคอนกรีต

1.1.6 ลักษณะของสถานที่จำวัด
() อาคารไม้ ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () อาคารไม้ มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() ดึก ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () ดึก มีการติดเครื่องปรับอากาศ

1.1.7 ลักษณะพื้นที่ประกอบศาสนกิจ
() อาคารไม้ ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () อาคารไม้ มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() ดึก ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () ดึก มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() กลางแจ้ง

1.1.2 ☐ สถานพยาบาล :

1.2.1 จำนวนบุคลากรในสถานพยาบาล

1.2.2 จำนวนผู้ที่มารับบริการเฉลี่ยรายวัน

1.2.3 วันที่เปิดให้บริการรักษาผู้ป่วย ตั้งแต่วันที่ ถึงวัน น.

1.2.4 ช่วงเวลาที่เปิดให้บริการรักษาผู้ป่วยในแต่ละวัน ตั้งแต่ น. ถึง น.

1.2.5 รื้อล้อมรอบพื้นที่ () มี () ไม่มี
() รื้อลวดหนาม () รื้อไม้ () รื้อคอนกรีต

1.2.6 จำนวนอาคารพักผู้ป่วย

1.2.7 ลักษณะของอาคารพักผู้ป่วย
() อาคารไม้ ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () อาคารไม้ มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() ดึก ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () ดึก มีการติดเครื่องปรับอากาศ

1.1.3 ☐ สถานศึกษา :

1.3.1 ปีที่ก่อตั้ง

1.3.2 เปิดทำการเรียนการสอน ตั้งแต่ระดับชั้น ถึงระดับชั้น

1.3.3 วันที่เปิดการเรียนการสอนในแต่ละสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ ถึงวัน น.

1.3.4 ช่วงเวลาที่เปิดทำการเรียน-การสอนในแต่ละวัน ตั้งแต่ น. ถึง น.

1.3.5 ช่วงเวลาที่เปิดให้ผู้ปกครองมารับ-ส่งนักเรียนในแต่ละวัน
ช่วงเช้า ตั้งแต่ น. ช่วงเย็น ตั้งแต่ น.

1.3.6 จำนวนบุคลากรในสถานศึกษา จำนวนนักเรียน

1.3.7 รื้อล้อมรอบพื้นที่ () มี () ไม่มี
() รื้อลวดหนาม () รื้อไม้ () รื้อคอนกรีต

1.3.8 จำนวนอาคารเรียน หลัง

1.3.9 ลักษณะของอาคาร

- () อาคารไม้ ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () อาคารไม้ มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() ตึก ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () ตึก มีการติดเครื่องปรับอากาศ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

- 2.1 ท่านคิดว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ ในปัจจุบัน เป็นอย่างไร
() 1. เสียงดังมากขึ้น () 2. เสียงดังลดลง () 3. ไม่เปลี่ยนแปลง () อื่นๆ (ระบุ).....

- 2.2 ท่านคิดว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่าน มากน้อยเพียงใด

2.2.1 เครื่องบินพาณิชย์

ระดับการรบกวน	ไม่รบกวน	รบกวน			
		น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ขณะบินขึ้น					
ขณะบินผ่าน					
ขณะร่อนลง					

2.2.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่นๆ

ระดับการรบกวน	ไม่รบกวน	รบกวน			
		น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ขณะบินขึ้น					
ขณะบินผ่าน					
ขณะร่อนลง					

- 2.3 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกหงุดหงิดกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่
() 1. ไม่วิตกกังวล () 2. มีความวิตกกังวล (ระบุ).....

- 2.4 ปัจจุบันท่านมีความพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานหรือไม่
() 1. พอใจ เนื่องจาก
() 2. ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

2.5 ผลกระทบที่ได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานในรอบปีที่ผ่านมา

ผลกระทบ	ไม่มีผลกระทบ	มีผลกระทบ		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
1. ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน				
2. ปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น				
3. ปัญหาอุณหภูมิกลับจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
4. ปัญหาความสั่นสะเทือน				
5. ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
6. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน				
7. ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน				
8. ปัญหาอื่นๆ (ระบุ).....				
.....				

ส่วนที่ 3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

- 3.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยานทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารของท่าอากาศยานเพิ่มเติมให้กับตัวท่านหรือไม่
 () 1. ไม่ต้องการ
 () 2. ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ระบุ).....

- 3.2 ช่องทางหรือสื่อประเภทใดที่สามารถประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยานเพื่อให้ตัวท่านรับทราบได้ดีที่สุด
 (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)
 () 1. จดหมายเอกสาร แจกต่อประชาชนโดยตรง () 2. แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน
 () 3. จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน () 4. ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น
 () 5. โซเชียลมีเดีย เช่น Facebook, Line () 6. อื่นๆ (ระบุ).....

ส่วนที่ 4 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ในภาพรวม

- () 1. พอใจ เนื่องจาก.....

- () 2. ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

ส่วนที่ 5 ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ขอขอบคุณอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือ

แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม สำหรับกลุ่มผู้นำชุมชน

รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ประจำปีงบประมาณ 2568

ท่าอากาศยาน.....

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....

สถานที่สัมภาษณ์..... หมายเลขโทรศัพท์.....

วันสัมภาษณ์..... เวลา.....

ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ

ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี
งบประมาณ 2568 ท่าอากาศยาน..... มีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน ดังนี้

- ข้อมูลส่วนบุคคลที่จัดเก็บ ได้แก่
 - แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน/ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์
 - ภาพถ่าย และบันทึกเสียง ระหว่างการสัมภาษณ์
- วัตถุประสงค์ในการรวบรวม เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม และนำผลการศึกษาไปใช้ประกอบในการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมภายหลังการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยาน รวมถึงเพื่อรวบรวม
ทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ
ที่มีต่อกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน ตลอดจนการรวบรวมข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อ
การดำเนินงานของท่าอากาศยาน เพื่อนำมาประกอบในการเสนอแนะและปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไข
เพื่อลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนในพื้นที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน
- สิทธิเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน เจ้าของข้อมูลมีสิทธิ ดังนี้
 - ขอเข้าถึง ขอรับสำเนาข้อมูลที่เคยให้ไว้กับโครงการได้
 - ขอแก้ไข เปลี่ยนแปลงข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง หรือไม่สมบูรณ์ได้
 - ขอลบหรือทำลายข้อมูลได้ เว้นแต่กรณีที่ต้องปฏิบัติตามกระบวนการหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการเก็บรักษาข้อมูล
ดังกล่าว
- ติดต่อประสานงานได้ที่
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
แผนกปฏิบัติการภาคสนาม (Monitor)
เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12
แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160
โทรศัพท์ : 0-2805-6660-3 ต่อ 23
โทรสาร: 0-2805-6660-3 ต่อ 17
อีเมล : mon07.alc@gmail.com



ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล



ไม่ยินยอมให้เผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 ชื่อชุมชน.....
- 1.2 ตำแหน่ง
[] 1. นายกองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น [] 2. กำนัน
[] 3. ผู้ใหญ่บ้าน [] 4. ประธานชุมชน
[] 5. อื่นๆ ระบุ.....
- 1.3 ระยะเวลาที่ท่านปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่.....ปี
- 1.4 เพศ
[] 1. ชาย [] 2. หญิง
- 1.5 อายุ
[] 1. ต่ำกว่า 30 ปี [] 2. 30-39 ปี [] 3. 40-49 ปี
[] 4. 50-59 ปี [] 5. 60 ปีขึ้นไป
- 1.6 ระดับการศึกษาสูงสุด
[] 1. ไม่ได้เรียนหนังสือ [] 2. ประถมศึกษา
[] 3. มัธยมศึกษาตอนต้น [] 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.
[] 5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา [] 6.ปริญญาตรี
[] 7.สูงกว่าปริญญาตรี [] 8. อื่นๆ ระบุ.....
- 1.7 การนับถือศาสนา
[] 1. พุทธ [] 2. คริสต์ [] 3. อิสลาม [] 4. อื่นๆ ระบุ.....
- 1.8 การประกอบอาชีพ
[] 1. ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ [] 2. ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว (ระบุ).....
[] 3. พนักงานบริษัท / โรงงาน [] 4. รับจ้าง (ระบุ).
[] 5. อื่นๆ ระบุ.....
- 1.9 ภูมิลำเนาเดิม
[] 1. อยู่ที่นี่มาตั้งแต่เกิด / มีครอบครัว -บรรพบุรุษอาศัยอยู่ที่นี่ (ข้ามไปตอบส่วนที่ 2)
[] 2. ย้ายมาจากที่อื่น
- 1.10 กรณีที่โยกย้ายมาจากที่อื่น
1) พื้นที่ที่โยกย้ายมา
[] 1. หมู่บ้านอื่นในตำบลนี้ [] 2. ตำบลอื่น ในอำเภอ
[] 3. อำเภออื่นในจังหวัดนี้ [] 4. จังหวัดอื่น ระบุ.....
2) ระยะเวลาเฉลี่ยที่ย้ายมาอาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ.....เดือน / ปี
3) สาเหตุที่ต้องโยกย้ายมาอยู่ในพื้นที่โครงการ
[] 1. มาทำงาน [] 2. แต่งงานกับคนที่นี่
[] 3. ย้ายตามพ่อแม่ / ผู้ปกครอง [] 4. ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่นี่
[] 5. อื่นๆ ระบุ.....

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานของชุมชน

- 2.1 จำนวนครัวเรือนในหมู่บ้าน / ชุมชน.....ครัวเรือน
- 2.2 จำนวนประชากรในหมู่บ้าน / ชุมชน.....คน
แยกเป็น เพศชาย.....คน เพศหญิง.....คน
- 2.3 ระยะเวลาการตั้งถิ่นฐานของหมู่บ้าน / ชุมชนนี้.....ปี
- 2.4 อาชีพพื้นฐานของชุมชน
[] 1. ทำการเกษตร [] 2. อุตสาหกรรม
[] 3. ค้าขาย [] 4. อื่นๆ ระบุ.....
- 2.5 การนับถือศาสนาของประชาชนในชุมชน
[] 1. พุทธ [] 2. คริสต์ [] 3. อิสลาม [] 4. อื่นๆ ระบุ.....
- 2.6 การประกอบอาชีพส่วนใหญ่ของคนในหมู่บ้าน / ชุมชน
[] 1. ลำดับที่ 1 ระบุ.....
[] 2. ลำดับที่ 2 ระบุ.....
[] 3. ลำดับที่ 3 ระบุ.....
- 2.7 ฐานะทางเศรษฐกิจของคนในหมู่บ้าน / ชุมชน
[] 1. ส่วนใหญ่ฐานะดี [] 2. ส่วนใหญ่ฐานะปานกลาง [] 3. ส่วนใหญ่ฐานะยากจน
พิจารณาจาก.....
[] 4. อื่นๆ ระบุ.....
- 2.8 ในระยะเวลา 5 ปี ที่ผ่านมา ท่านคิดว่าลักษณะชุมชนของท่าน มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือไม่
- 1) ด้านที่อยู่อาศัย (ความหนาแน่นของการตั้งถิ่นฐาน)
[] 1. ไม่เปลี่ยนแปลง [] 2. เปลี่ยนแปลงดีขึ้น
[] 3. เปลี่ยนแปลงแย่ลง พิจารณาจาก.....
- 2) ด้านจำนวนประชากร (การเพิ่มขึ้น / ลดลงของจำนวนประชากร)
[] 1. ไม่เปลี่ยนแปลง [] 2. เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น
[] 3. เปลี่ยนแปลงลดลง พิจารณาจาก.....
- 3) การขยายตัวของชุมชน
[] 1. ไม่เปลี่ยนแปลง [] 2. ขยายตัวเพิ่มขึ้น
[] 3. ขยายตัวลดลง พิจารณาจาก.....
- 4) ระบบสาธารณูปโภค
[] 1. ไม่เปลี่ยนแปลง [] 2. เปลี่ยนแปลงดีขึ้น
[] 3. เปลี่ยนแปลงแย่ลง พิจารณาจาก.....
- 5) สภาพเศรษฐกิจ
[] 1. ไม่เปลี่ยนแปลง [] 2. เปลี่ยนแปลงดีขึ้น
[] 3. เปลี่ยนแปลงแย่ลง พิจารณาจาก.....
- 2.9 ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนใกล้เคียง
[] 1. มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ [] 2. ให้ความช่วยเหลือกันพอสมควร
[] 3. ต่างคนต่างอยู่ [] 4. อื่นๆ ระบุ.....

2.10 ลักษณะความสัมพันธ์ของคนในชุมชนส่วนใหญ่

[] 1. มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ

[] 2. ให้ความช่วยเหลือกันพอสมควร

[] 3. ต่างคนต่างอยู่

[] 4. อื่นๆ ระบุ.....

2.11 กลุ่ม / องค์กรในชุมชน

[] 1. ไม่มี

[] 2. มี ระบุ.....

2.12 ปัญหาในชุมชน

ลักษณะปัญหา	ปัญหา		ระดับความรุนแรงของปัญหา		
	มี	ไม่มี	มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ความแออัด					
2. ความขัดแย้ง					
3. ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน					
4. สุขภาพอนามัย					
5. ยาเสพติด					
6. การศึกษา					
7. อื่นๆ ระบุ.....					
8. อื่นๆ ระบุ.....					

2.13 การร่วมกันทำกิจกรรมที่สำคัญในโอกาสต่างๆ ของชุมชน

ประเด็นพิจารณา	กิจกรรม		สถานที่จัดกิจกรรม			
	มี	ไม่มี	ศาสนสถาน	โรงเรียน	อบต.	ศาลาประชาคม/ศาลาอเนกประสงค์
1) กิจกรรมในวันปีใหม่ของชุมชน						
2) กิจกรรมวันเด็กของชุมชน						
3) กิจกรรมวันสงกรานต์ของชุมชน						
4) การทำบุญประจำปีของชุมชน						
5) อื่นๆ ระบุ.....						
6) อื่นๆ ระบุ.....						

2.14 ระดับการเข้าร่วมกิจกรรมความสัมพันธ์ของคนในชุมชน

[] 1. ร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน / หมู่บ้านอย่างสม่ำเสมอ (มาก)

[] 2. ร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน / หมู่บ้านเป็นบางครั้ง (ตามความสนใจ)

[] 3. ร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน / หมู่บ้าน น้อย

[] 4. ไม่ค่อยเข้าร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน / หมู่บ้าน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

3.1 การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจ ของท่าน หรือในชุมชนของท่าน หรือไม่
☐ 1. ส่งผล เนื่องจาก

.....
☐ 2. ไม่ส่งผล เนื่องจาก.....

3.2 ท่านคิดว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินพาณิชย์ ในปัจจุบัน เป็นอย่างไร
☐ 1. เสียงดังมากขึ้น ☐ 2. เสียงดังลดลง ☐ 3. ไม่เปลี่ยนแปลง ☐ อื่นๆ (ระบุ).....

3.3 ท่านคิดว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่าน มากน้อยเพียงใด

3.3.1 เครื่องบินพาณิชย์

ระดับการรบกวน	ไม่รบกวน	รบกวน			
		น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ขณะบินขึ้น					
ขณะบินผ่าน					
ขณะร่อนลง					

3.3.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่นๆ

ระดับการรบกวน	ไม่รบกวน	รบกวน			
		น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ขณะบินขึ้น					
ขณะบินผ่าน					
ขณะร่อนลง					

3.4 ปัจจุบันท่านหรือชุมชนของท่าน มีความรู้สึกหงุดหงิดเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่
☐ 1. ไม่วิตกกังวล ☐ 2. มีความวิตกกังวล (ระบุ).....

3.5 ปัจจุบันท่าน หรือชุมชนของท่าน มีความพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานหรือไม่
☐ 1. พอใจ เนื่องจาก

☐ 2. ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

3.6 ผลกระทบที่ได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานในรอบปีที่ผ่านมา

ผลกระทบ	ไม่มีผลกระทบ	มีผลกระทบ		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
1. ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน				
2. ปัญหามลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง เขม่าควันรบกวน และ กลิ่นเหม็น เป็นต้น				
3. ปัญหาอันไม่หลับจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
4. ปัญหาความสั่นสะเทือน				
5. ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์/มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
6. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน				
7. ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน				
8. ปัญหาอื่นๆ (ระบุ).....				
.....				

ส่วนที่ 4 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

4.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยานทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารของท่าอากาศยานเพิ่มเติมให้กับตัวท่านหรือไม่

[] 1. ไม่ต้องการ

[] 2. ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ระบุ).....

4.2 ช่องทางหรือสื่อประเภทใดที่สามารถประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยานเพื่อให้ตัวท่านรับทราบได้ดีที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)

[] 1.จดหมายเอกสาร แจกต่อประชาชนโดยตรง

[] 2. แจกข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน

[] 3.จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน

[] 4. ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น

[] 5. โซเชียลมีเดีย เช่น Facebook, Line

[] 6. อื่นๆ (ระบุ).....

ส่วนที่ 5 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ในภาพรวม

[] 1.พอใจ เนื่องจาก.....

[] 2.ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

ส่วนที่ 6 ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ขอขอบคุณอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือ