



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

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



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2
(FINAL REPORT II)
ทำอากาศยานปาย



เสนอโดย

บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2569

ที่ 69/0044/MON/ พล.003

23 มกราคม 2569

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

เรียน ประธานคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา

อ้างถึง สัญญาจ้างผู้เชี่ยวชาญรายบุคคลหรือจ้างบริษัทที่ปรึกษา สัญญาเลขที่ งท 29/2568
ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568

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

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

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

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



Final Report 2_North

ขอแสดงความนับถือ
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



(นายพนัส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ










หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานปาย

วันที่ 23 เดือนมกราคม พ.ศ.2569

หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ตั้งอยู่ ตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

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

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรัชชียา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ
นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
นายดนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวนพวรรณ แจ้งหาร		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวอุษณีย์ เลิศอภิรติ		ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์

ขอแสดงความนับถือ








(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ






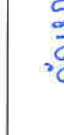

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



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

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพัส - วท.บ. (สาธรรณสุศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ. (สาธรรณสุศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธรรณสุศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีพอนามัยและความปลอดภัย) - สค.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ มาตรการสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
4	ว่าที่ รต.ดร.วิชญพงศ์ เกียรติช่วย - วท.บ. (สาธรรณสุศาสตร์) - วท.ม. (สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ. (อาชีพอนามัยและความปลอดภัย) - ปร.ด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสี่ยง ความสั่นสะเทือน และแบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมิวดี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	10	
5	ผศ.ดร.วุฒิ ทักสินธรม - วท.บ. (ชีววิทยา) - วท.ม. (สัตววิทยา) - ปร.ด. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรสัตว์ป่า	คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	

**บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานปาย
ของกรมทำอากาศยาน ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2568**

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
6	รศ.ดร.รัตนวัฒน์ ไชยรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ประด. (วนศาสตร์) สาขาชีวเวศวิทยาป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพหลโยธินสาย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	10	
7	นายอภิชัย วรสิงห์ - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยา ทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	
8	นางสาวนันทวงศ์ สอนโคกกลาง - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - ด้านการระบายน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	
9	นางสาวนพวรรณ แจ้งหาร - วท.บ. (การจัดการสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการจัดการน้ำเสีย - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	
10	นางสาวเกษณี วงศ์หาญ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	
11	นางสาวกัญญรัตน์ กาญจนพันธ์ - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการจัดการภัย พิบัติ)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	
12	นางสาวอุษณีย์ เลิศอภิรติ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สุขภาพ) สาขานาณามัยสิ่งแวดล้อม	ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ - ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	6	

รายงานฉบับหลัก ท่าอากาศยานปาย

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

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	1
สารบัญผนวก	2
สารบัญตาราง	3
สารบัญรูป	4
สารบัญภาพ	5
บทที่ 1	บทนำ
1.1	เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน 1-1
1.2	วัตถุประสงค์ 1-2
1.3	ขอบเขตการดำเนินการ 1-3
บทที่ 2	รายละเอียดโครงการ
2.1	ที่ตั้งท่าอากาศยานปาย 2-1
2.2	ความเป็นมาของท่าอากาศยานปาย 2-1
2.3	องค์ประกอบของท่าอากาศยานปาย 2-4
2.3.1	องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2-4
2.3.2	องค์ประกอบโครงการปัจจุบัน 2-6
2.4	เขตปลอดภัยการเดินอากาศ 2-6
2.5	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานปาย 2-9
2.6	การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน 2-12
2.6.1	จำนวนเจ้าหน้าที่ 2-12
2.6.2	สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน 2-12
2.6.3	สถิติเที่ยวบิน 2-12
บทที่ 3	ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม
3.1	การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3-1
3.2	การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา 3-14

	หน้า
บทที่ 4 ผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
4.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะเวลาที่ผ่านมา	4-1
4.2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน	4-1
บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-1
5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5-6
5.2.1 คุณภาพอากาศ	5-6
5.2.2 ระดับเสียง	5-22
5.2.3 การจัดการน้ำเสีย	5-41
5.2.4 การจัดการน้ำใช้	5-54
5.2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า	5-61
5.2.6 เศรษฐกิจและสังคม	5-96
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 ข้อเสนอแนะต่อการเปลี่ยนแปลงมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	7-1

สารบัญภาคผนวก

	หน้า
ภาคผนวก ท่าอากาศยานปาย	
ภาคผนวก ก หนังสือแจ้งผลพิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
ภาคผนวก ข เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	
ภาคผนวก ค ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ	
ภาคผนวก ง ผลการตรวจวัดระดับเสียง	
ภาคผนวก จ ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย	
ภาคผนวก ฉ ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้	
ภาคผนวก ช แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชน	

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.3-1	สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย	1-3
ตารางที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานปาย	2-9
ตารางที่ 2.6.3-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานปาย ประจำปี พ.ศ.2568	2-13
ตารางที่ 2.6.3-2	เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานปาย ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568	2-14
ตารางที่ 3.1-1	ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานปาย	3-3
ตารางที่ 4.1-1	สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานปาย ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา	4-1
ตารางที่ 4.2-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย	4-2
ตารางที่ 5.1-1	การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย	5-2
ตารางที่ 5.2.1-1	สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน	5-13
ตารางที่ 5.2.1-2	สถิติภูมิอากาศในคาบ 17 ปี (พ.ศ.2549-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศเกษตรแม่ใจ จังหวัดเชียงใหม่	5-14
ตารางที่ 5.2.1-3	ผลการตรวจคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย	5-16
ตารางที่ 5.2.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย	5-19
ตารางที่ 5.2.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย	5-29
ตารางที่ 5.2.2-2	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 - เมษายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานปาย	5-30
ตารางที่ 5.2.2-3	สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 - มิถุนายน พ.ศ.2567 ของท่าอากาศยานปาย	5-35
ตารางที่ 5.2.2-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย	5-39
ตารางที่ 5.2.3-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย	5-46
ตารางที่ 5.2.3-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ ท่าอากาศยานปาย	5-49
ตารางที่ 5.2.3-3	การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสารท่าอากาศยานปาย	5-50
ตารางที่ 5.2.4-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย	5-57
ตารางที่ 5.2.5-1	รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานปาย	5-67
ตารางที่ 5.2.5-2	รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานปาย	5-68
ตารางที่ 5.2.5-3	รายชื่อนกที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานปาย	5-69
ตารางที่ 5.2.5-4	รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานปาย	5-71
ตารางที่ 5.2.5-5	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่พบในท่าอากาศยานปาย จำแนกตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม	5-77
ตารางที่ 5.2.5-6	จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานปาย จำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562	5-78
ตารางที่ 5.2.5-7	จำนวนชนิดที่พบในท่าอากาศยานปาย จำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์	5-79
ตารางที่ 5.2.5-8	ความสัมพันธ์ของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานปายกับแหล่งอาหาร	5-80
ตารางที่ 5.2.5-9	สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานปาย	5-82
ตารางที่ 5.2.5-10	โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด	5-83
ตารางที่ 5.2.5-11	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน	5-84

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 5.2.5-12	ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.5-13	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.5-14	เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.5-15	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.5-16	เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.5-17	เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.5-18	เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.6-1	กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.6-2	ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.6-3	ข้อมูลพื้นฐานครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.6-4	ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.6-5	ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.6-6	ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.6-7	ข้อมูลปัญหาด้านสังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.6-8	ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.6-9	การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย
ตารางที่ 5.2.6-10	รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำงานสำรวจข้อมูล
ตารางที่ 5.2.6-11	รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำการสำรวจข้อมูล
ตารางที่ 6.1-1	ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย ที่ติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารในท่าอากาศยานปาย

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1-1	ที่ตั้งท่าอากาศยานปาย
รูปที่ 2.3.1-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานปายที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.3.2-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานปาย ในปัจจุบัน
รูปที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานปาย ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ
รูปที่ 2.5-2	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานปาย
รูปที่ 2.6.3-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานปาย ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน
รูปที่ 5.2.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย
รูปที่ 5.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย
รูปที่ 5.2.1-3	การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย
รูปที่ 5.2.2-1	สถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียง ท่าอากาศยานปาย
รูปที่ 5.2.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานปาย
รูปที่ 5.2.2-3	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568
รูปที่ 5.2.2-4	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 5.2.2-5	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย	5-40
รูปที่ 5.2.3-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานปาย	5-42
รูปที่ 5.2.3-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย	5-47
รูปที่ 5.2.3-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานปาย	5-52
รูปที่ 5.2.4-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานปาย	5-55
รูปที่ 5.2.4-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย	5-58
รูปที่ 5.2.5-1	ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานปาย (ตุลาคม พ.ศ.2568)	5-85
รูปที่ 5.2.6-1	กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น ท่าอากาศยานปาย	5-98

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ 2.3.2-1	องค์ประกอบของท่าอากาศยานปาย ในปัจจุบัน (กันยายน พ.ศ.2568)	2-8
ภาพที่ 5.2.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย	5-8
ภาพที่ 5.2.2-1	การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานปาย	5-24
ภาพที่ 5.2.3-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานปาย	5-44
ภาพที่ 5.2.4-1	การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานปาย	5-56
ภาพที่ 5.2.5-1	ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย	5-72
ภาพที่ 5.2.6-1	การติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่	5-103

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 หรือผู้ขออนุญาตที่ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนด”

กรมท่าอากาศยาน จึงได้จัดให้มีโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568 โดยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอ ด พาย และเพชรบูรณ์ (ภาคเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท เอ บี อี เอ็น เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

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

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

4) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 ท่าอากาศยานปาย		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณบ้านแม่ของ 2) พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน) 3) บริเวณบ้านห้วยนา
2. ระดับเสียง 2.1 ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max})	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) วัดแม่ของ (บ้านแม่ของ) 2) วัดห้วยนา (บ้านห้วยนา) 3) ลานจอดเครื่องบิน 4) ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
2.2 ระดับเสียงจากเครื่องบิน* - NEF	ปีละ 2 ครั้ง	- บริเวณท่าอากาศยานปาย
2.3 ทิศนคติด้านระดับเสียง* - ทิศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนคติต่อมลพิษทางเสียง	ปีละ 1 ครั้ง	- กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม
3. การจัดการน้ำเสีย - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids)* (เฉพาะคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร* 2) หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ*

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม / ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
4. 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
5. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก	ปีละ 2 ครั้ง	- ท่าอากาศยานปาย และบริเวณใกล้เคียง
6. การระบายน้ำ - การสะสมของตะกอนและวัชพืช	ปีละ 2 ครั้ง	- รางระบายน้ำ
7. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทักษะติดต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	ปีละ 1 ครั้ง	กลุ่มครัวเรือน : ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณโดยรอบพื้นที่ ท่าอากาศยานฯ รวม 3 หมู่บ้าน ได้แก่ <u>ตำบลแม่น้ำเต็ง</u> 1) หมู่ 5 บ้านแม่ของ <u>ตำบลเวียงเหนือ</u> 2) หมู่ 2 บ้านใหม่ <u>ตำบลเวียงใต้</u> 3) หมู่ 6 บ้านห้วยปู กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน* : รวม 9 ราย ประกอบด้วย ผู้นำชุมชนของชุมชนทั้ง 3 หมู่บ้าน และตัวแทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใน 3 ตำบล กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม* : รวม 7 แห่ง แบ่งเป็น 1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนบ้านเวียงเหนือ 2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดแม่ของ วัดหัวนา และวัดโป่ง 3) สถานพยาบาลในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ รพ.สต.บ้านแม่ของ โรงพยาบาลปาย และรพ.สต.บ้านเวียงเหนือ

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

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

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานปาย

ท่าอากาศยานปาย หรือสนามบินปาย (PYV) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 19 องศา 22 ลิปดา 14 พิลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 98 องศา 26 ลิปดา 20 พิลิปดาตะวันออก ในพื้นที่ตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน (รูปที่ 2.1-1) ห่างจากตัวอำเภอปายไปตามทางหลวงหมายเลข 1095 ประมาณ 1 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ 78 ไร่ 2 งาน 59 ตารางวา

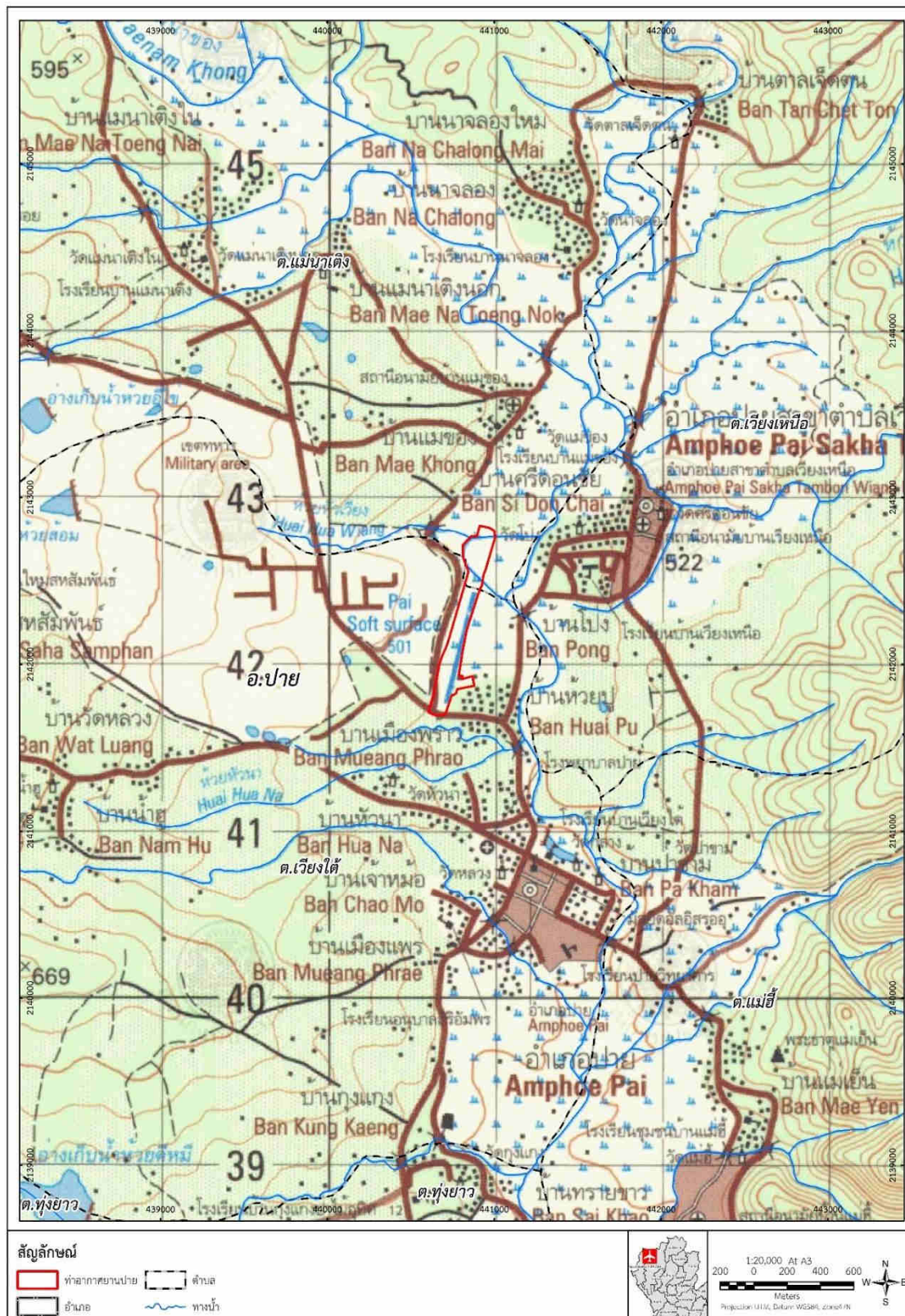
2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานปาย

ท่าอากาศยานปาย เริ่มก่อสร้างครั้งแรกตั้งแต่สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยทหารกองทัพญี่ปุ่นที่ได้เคลื่อนทัพจากจังหวัดเชียงใหม่ผ่านอำเภอปาย เพื่อจะไปจังหวัดแม่ฮ่องสอนและประเทศพม่า โดยทหารญี่ปุ่นได้เลือกเอาจุดที่ตั้งท่าอากาศยานปายในปัจจุบันเป็นที่ก่อสร้างท่าอากาศยานชั่วคราว และก่อสร้างโดยใช้แรงงานเชลยศึกชาวต่างชาติ ท่าอากาศยานชั่วคราวที่สร้างขึ้นในขณะนั้น มีขนาดความกว้าง-ยาว พอที่จะให้เครื่องบินขนาดเล็กที่ใช้ในสงครามบินขึ้น-ลงได้เท่านั้น และเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง จึงได้เลิกใช้งานท่าอากาศยานดังกล่าว

ในปี พ.ศ.2495 จังหวัดแม่ฮ่องสอนร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม ทำการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานขุนยวม ท่าอากาศยานแม่สะเรียง และท่าอากาศยานปายเพื่อรองรับการเปิดทำการบินโดยเครื่องบินขนาดเล็กแบบโบยน์ฮา นอสแมนด และอื่นๆ เพื่อสนองต่อความต้องการเดินทางสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งในขณะนั้นการคมนาคมทางบกมีความยากลำบาก การเดินทางด้วยรถยนต์อาจต้องใช้เวลาหลายวันโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน โดยในขณะนั้น ได้ใช้ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นฐานทำการบินเส้นทาง เชียงใหม่-แม่สะเรียง-ขุนยวม-แม่ฮ่องสอน-เชียงใหม่ และเส้นทางเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน-ปาย-เชียงใหม่ และการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ไปรษณีย์ ในเส้นทางเชียงใหม่-ปาย-เชียงใหม่

ท่าอากาศยานปายที่ปรับปรุงในครั้งนั้น มีขนาดทางวิ่ง กว้าง 20 เมตร ยาว 700 เมตร เปิดให้บริการสถานีวิทยุสื่อสารการบิน สำหรับกิจการบินพลเรือน เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ.2495 โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ทำการบินจนถึงปี พ.ศ.2503 จึงหยุดทำการบิน เนื่องจากปรับเปลี่ยนเครื่องบินที่ให้บริการเป็นแบบ C47 (ดาโกต้า) หรือ DC3 ซึ่งไม่สามารถขึ้น-ลงท่าอากาศยานปายได้ สถานีวิทยุการบินท่าอากาศยานปาย จึงปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 16 กันยายน พ.ศ.2503 การใช้งานท่าอากาศยานปาย คงมีเฉพาะกิจการของราชการซึ่งใช้เครื่องบินทหารแบบ L-19 และเครื่องบินตำรวจแบบ Porter ในการปฏิบัติภารกิจ โดยมีสำนักงานการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม เป็นผู้ดูแลรักษาท่าอากาศยาน

ในปี พ.ศ.2516 บริษัท การบินฟ้าสยาม ได้ติดต่อกับกรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) เพื่อขออนุญาตเปิดทำการบินเช่าเหมาลำรับส่งผู้โดยสาร และได้เปิดให้บริการสถานีวิทยุสื่อสารการบินปายอีกครั้ง เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ.2516 ซึ่งในระยะนี้ ประชาชนชาวอำเภอปายให้ความสนใจใช้บริการเดินทาง-ขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ทางเครื่องบิน เป็นประจำทุกวันเฉลี่ยวันละ 4-5 เที่ยวบิน โดยบริษัท การบินฟ้าสยาม ได้เปิดทำการบินจนถึงปี พ.ศ.2520 จึงได้เลิกกิจการในที่สุด



รูปที่ 2.1-1 ที่ตั้งท่าอากาศยานปาย

ในปี พ.ศ.2523 กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้ทำการปรับปรุงท่าอากาศยานปายขึ้นใหม่ โดยปรับปรุงทางวิ่งเป็นลูกรังบดอัดแน่น ขนาดทางวิ่งกว้าง 20 เมตร ยาว 700 เมตร และ ลานจอด ขนาดกว้าง 30 เมตร ยาว 500 เมตร รวมทั้งก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร อาคารสถานีวิทยุสื่อสาร และหอบังคับการบินขึ้นใหม่ และได้มีการขยายพื้นที่และปรับปรุงท่าอากาศยานปายต่อมาเป็นระยะ โดยในปี พ.ศ.2547 ได้มีการปรับปรุงผิวทางวิ่งเป็นผิวแอสฟัลท์ติกคอนกรีต กว้าง 18 เมตร ยาว 710 เมตร พร้อมลานจอดอากาศยานขนาด 60x30 เมตร รวมทั้งซ่อมแซมอาคารที่พักผู้โดยสาร และรั้วรอบท่าอากาศยาน

ในปี พ.ศ.2548 กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้มีการขยายการให้บริการของท่าอากาศยานปาย จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการ หรือกิจการ ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในการประชุมครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2552 โดยให้กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/7674 ลงวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ.2552 อย่างเคร่งครัด (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)

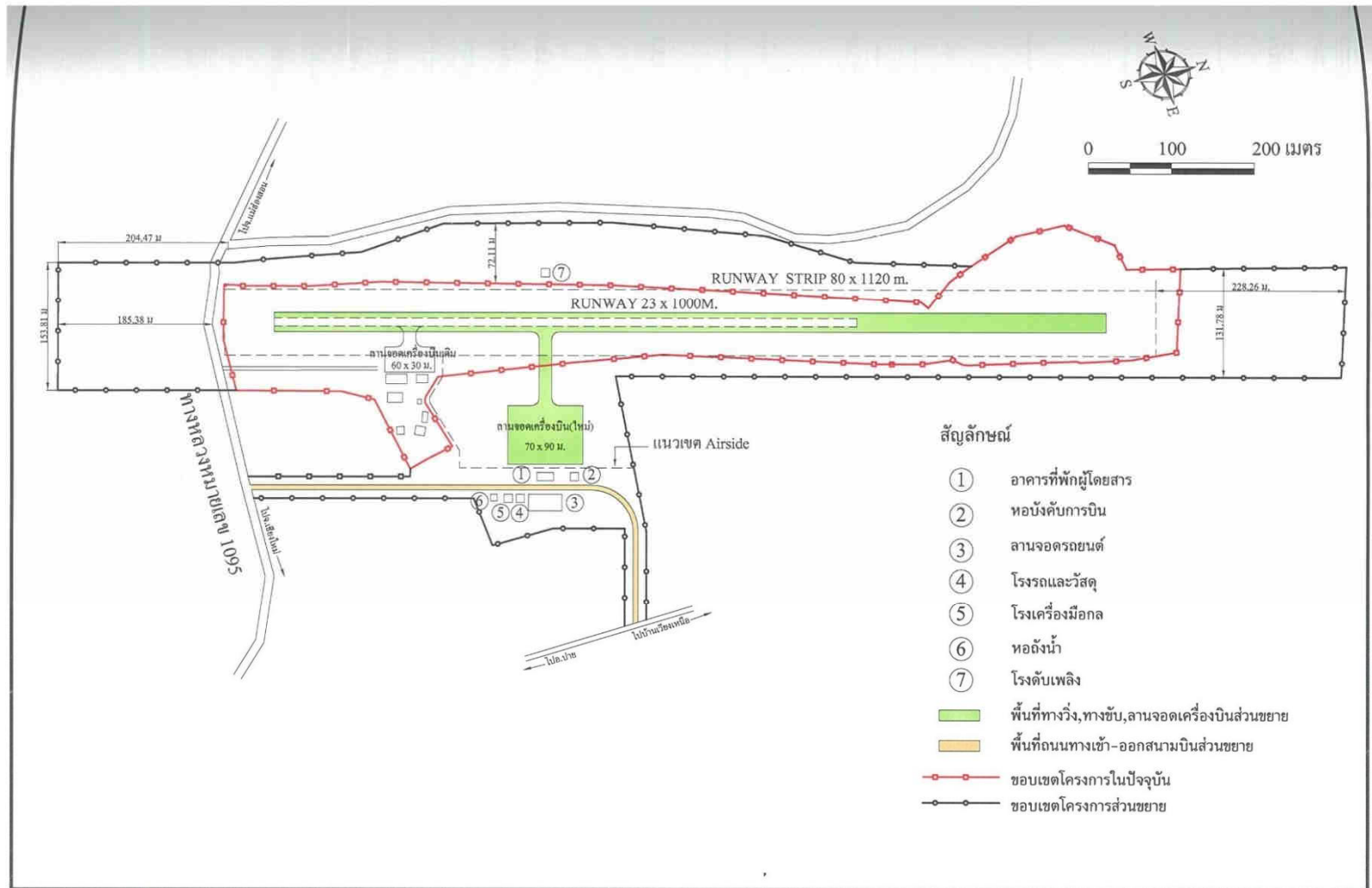
ในปี พ.ศ.2553 กรมการบินพลเรือน (ปัจจุบัน เปลี่ยนชื่อเป็นกรมท่าอากาศยาน) ได้ดำเนินการปรับปรุงขยายต่อเติมทางวิ่งเป็น 900 เมตร กว้าง 23 เมตร และได้ก่อสร้างอาคารท่าอากาศยานหลังใหม่แล้วเสร็จ โดยมีบริษัท กานต์นิธิ เอวิเอชั่น จำกัด (สายการบินกานต์แอร์) ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ด้วยอากาศยานแบบ Cessna 208B Caravan สามารถจุผู้โดยสารได้ 12 ที่นั่ง ก่อนหยุดทำการบินไป และในปี พ.ศ.2561 สายการบินของบริษัท RPS-system เปิดทำการบินแบบไม่ประจำ เส้นทางเชียงใหม่-ปาย-เชียงใหม่ ระหว่างวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ.2561-28 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 และเปิดทำการบินแบบประจำ เส้นทาง เชียงใหม่-ปาย-เชียงใหม่ ระหว่างวันที่ 1 มีนาคมถึงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ.2562 จึงได้ปิดกิจการและหยุดทำการบินไป จนถึงปัจจุบัน ท่าอากาศยานปายยังไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์เปิดให้บริการ

2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานปาย

2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน (รายงานฉบับสมบูรณ์, พฤศจิกายน พ.ศ.2552) พบว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานปาย ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3.1-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) : เดิมมีขนาดกว้าง 18 เมตร ยาว 710 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต สามารถรองรับเครื่องบินขนาดเล็ก และเครื่องบินเพื่อกิจการทหารที่มีความต้องการทางวิ่งระยะสั้น จะทำการปรับปรุงให้มีขนาดกว้าง 23 เมตร ยาว 1,000 เมตร
- 2) ทางขับ (Taxiway) : เดิมมีขนาดกว้าง 10 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต เชื่อมต่อกับทางวิ่ง
- 3) ลานจอดเครื่องบิน (Apron) : เดิมมีขนาด 60 x 30 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต จะทำการปรับปรุงให้มีขนาด 70x90 เมตร สำหรับจอดเครื่องบินขนาด Wing span 24 เมตร จอดแบบ Nose-in 2 ลำ
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสาร ประกอบด้วย ศาลาเรือนไม้ไม่มีผนัง 1 ชั้น (เดิม) และอาคารที่พักผู้โดยสาร (ใหม่) ซึ่งรองรับผู้โดยสารได้ 12 คน จะดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีขนาดพื้นที่ 800 ตารางเมตร
- 5) ลานจอดรถยนต์ ซึ่งสามารถจอดรถยนต์ได้ 20 คัน
- 6) ที่ทำการสื่อสารและหอบังคับการบิน เป็นอาคาร 2 ชั้น
- 7) อาคารโรงรถดับเพลิง ตั้งอยู่ด้านข้างทางวิ่งฝั่งตะวันตก
- 8) หอเก็บน้ำความจุ 400 แกลลอน
- 9) โรงเก็บเครื่องกำเนิดไฟฟ้า
- 10) บ้านพักข้าราชการ



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน (รายงานฉบับสมบูรณ์, พฤศจิกายน พ.ศ.2552)

รูปที่ 2.3.1-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานปายที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.3.2 องค์ประกอบโครงการปัจจุบัน

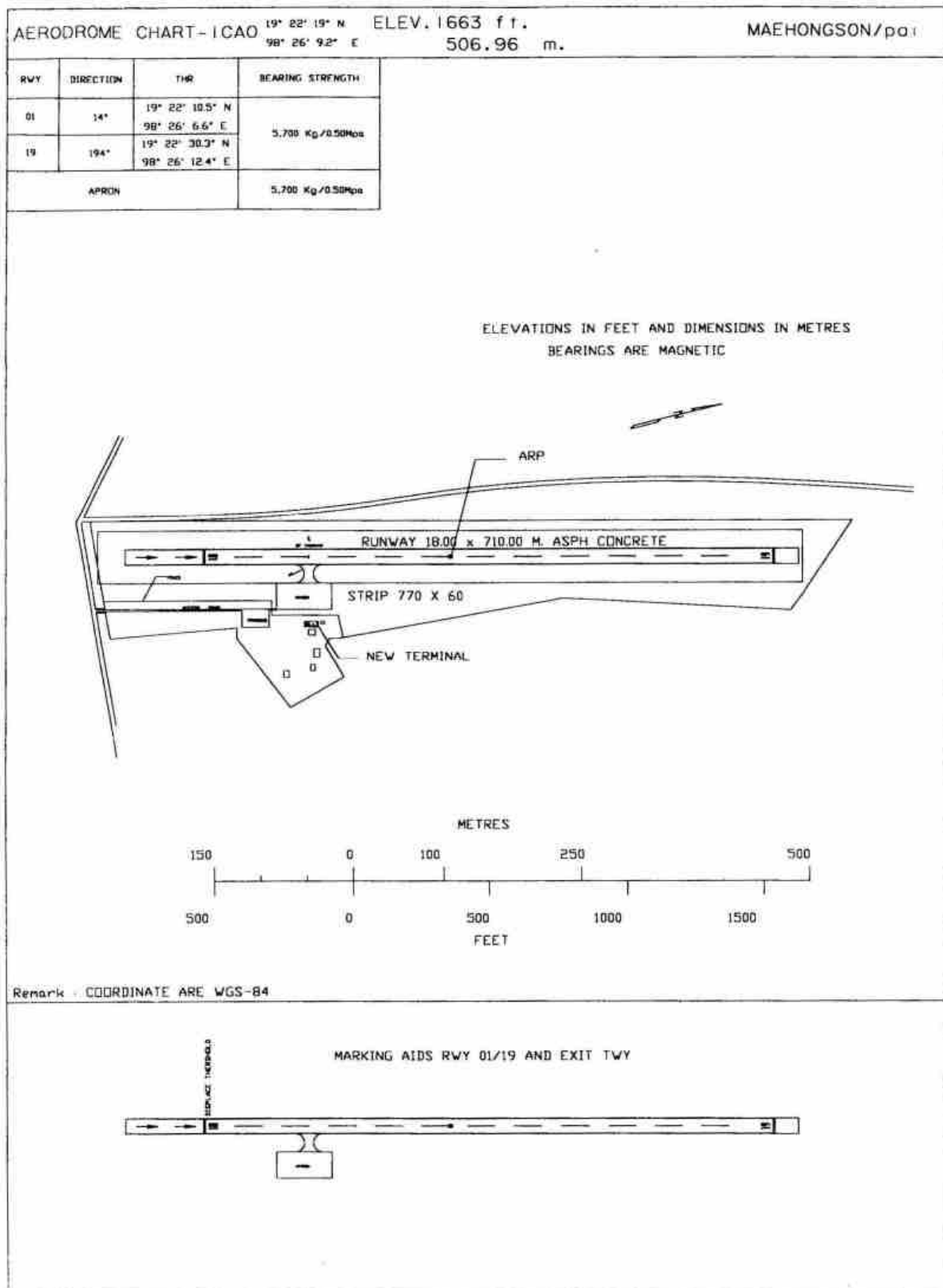
จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2, มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า องค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานปาย ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3.2-1 และภาพที่ 2.3.2-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 23 เมตร ยาว 1,000 เมตร
- 2) ทางขับ (Taxiway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 10 เมตร ยาว 19 เมตร เชื่อมทางวิ่งจำนวน 1 เส้น
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด กว้าง 30 เมตร ยาว 60 เมตร
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสารขนาดพื้นที่ 540 ตารางเมตร
- 5) ลานจอดรถยนต์ สามารถรองรับรถยนต์ได้จำนวน 20 คัน
- 6) อาคารโรงรถดับเพลิง
- 7) หอบังคับการบิน
- 8) ถังเก็บน้ำ โรงเครื่องมือกล โรงรถและวัสดุ

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานปายในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยกเว้น ยังไม่มีการขยายขนาดลานจอดอากาศยาน

2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินปายเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2559 ครอบคลุมพื้นที่ 5 ตำบล ในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน รายละเอียดดังภาคผนวก ข



ที่มา : eAIP สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568

รูปที่ 2.3.2-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานปายในปัจจุบัน



ทางวิ่ง (Runway)



ลานจอดอากาศยาน (Apron)



ทางขับ (Taxiway)



อาคารที่พัสดุโดยสาร



อาคารดับเพลิง



หอบังคับการบิน



ถนนภายในพื้นที่ท่าอากาศยานปายและปายจราจร



พื้นที่ลานจอดรถยนต์

ภาพที่ 2.3.2-1 องค์ประกอบของท่าอากาศยานปายในปัจจุบัน (กันยายน พ.ศ.2568)

2.5 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยาน

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2564) โดยรอบท่าอากาศยานปาย ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 17,645.16 ไร่ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยาน ร้อยละ 48.51 เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 8,558.92 ไร่ รองลงมาคือ สถานที่ราชการและสถาบันต่างๆ 2,389.55 ไร่ (ร้อยละ 13.54) พื้นที่พักอาศัย 1,457.57 ไร่ (ร้อยละ 8.26) สิ่งปลูกสร้างอื่นๆ 1,412.34 ไร่ (ร้อยละ 8.00) และพื้นที่ป่าไม้ 1,391.12 ไร่ (ร้อยละ 7.88) ตามลำดับ (ตารางที่ 2.5-1 และรูปที่ 2.5-1)

ตารางที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานปาย		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. พื้นที่ที่พักอาศัย	1,457.57	8.26
2. พื้นที่พาณิชยกรรม	887.94	5.03
3. สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	2,389.55	13.54
4. พื้นที่อุตสาหกรรม	3.70	0.02
5. สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	1,412.34	8.00
6. ถนน	0.00	0.00
7. พื้นที่เกษตรกรรม	8,558.92	48.51
8. พื้นที่ป่าไม้	1,391.12	7.88
9. พื้นที่น้ำ	190.26	1.08
10. พื้นที่เบ็ดเตล็ด	1,353.77	7.67
รวม	17,645.16	100.00

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2564, กรมพัฒนาที่ดิน

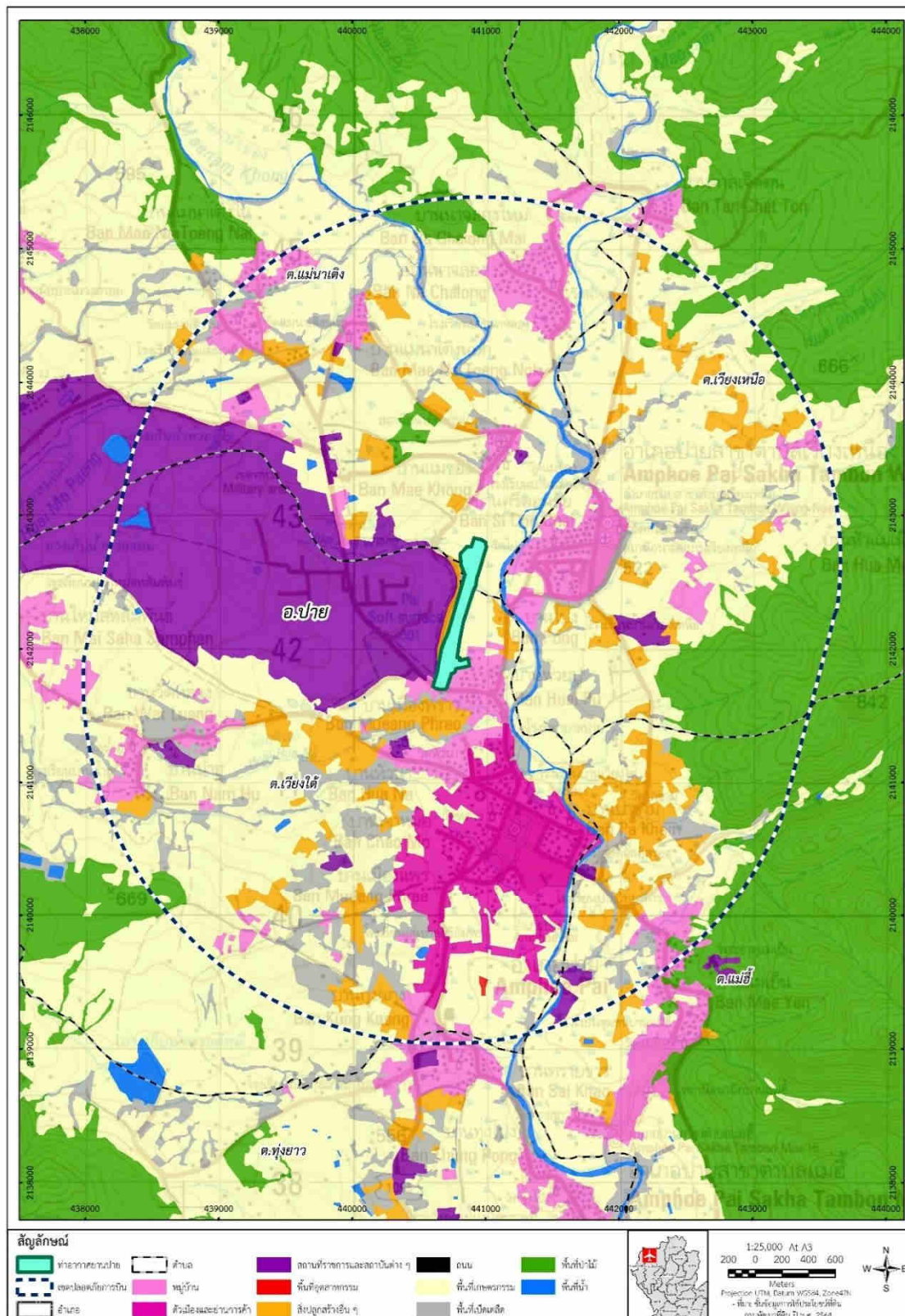
สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียด (รูปที่ 2.5-2) พบว่า

ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ นาข้าว ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ นาข้าว เช่นเดียวกัน สลับกับพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยห่างๆ ประปราย

ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว ไม้ผล ถัดออกไปเป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว แม่น้ำปาย

ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095 ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว สลับกับพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยห่างๆ ประปราย

ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ในเขตทหาร ถัดออกไปเป็นพื้นที่เขตทหารเช่นเดียวกัน



รูปที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานปาย ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ



รูปที่ 2.5-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานปาย

2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

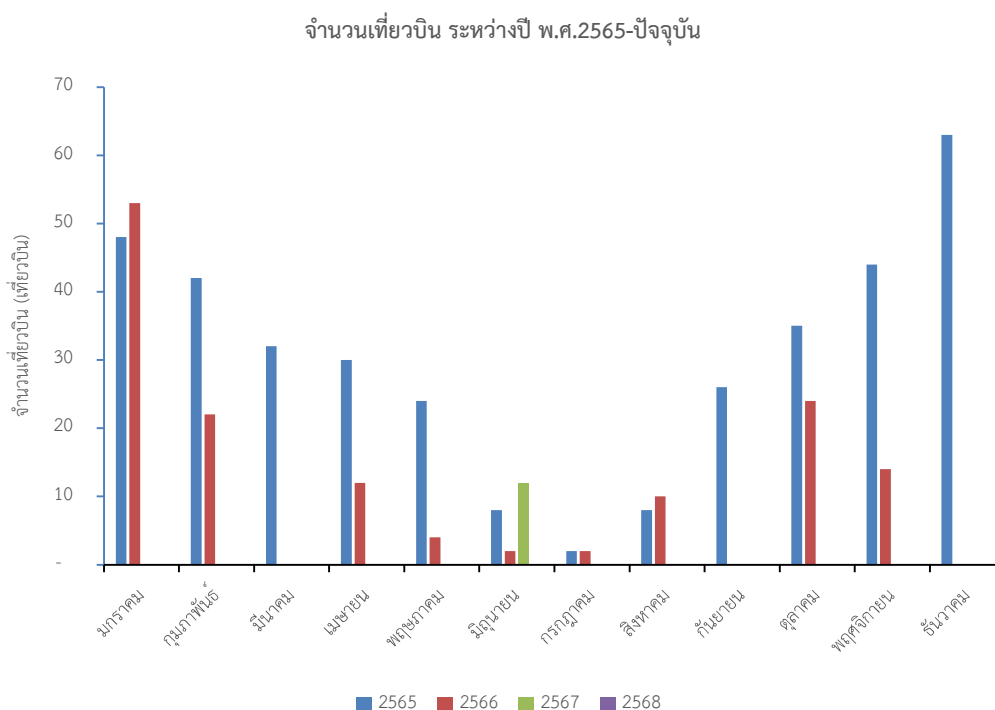
ปัจจุบัน (ธันวาคม พ.ศ.2568) ท่าอากาศยานปาย มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานปาย รวมทั้งสิ้น 13 คน

2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

ปัจจุบัน (ธันวาคม พ.ศ.2568) ท่าอากาศยานปายไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานปาย ส่วนใหญ่เป็นอากาศยานของทหารและเที่ยวบินเอกชนส่วนบุคคล

2.6.3 สถิติเที่ยวบิน

สถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานปาย ระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า ไม่มีเที่ยวบิน และไม่มีผู้โดยสารขึ้น-ลง ในแต่ละเดือนแต่อย่างใด (ตารางที่ 2.6.3-1) ซึ่งใกล้เคียงกับสถิติการขนส่งทางอากาศย้อนหลัง 3 ปี (ปีพ.ศ.2565-2567) พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 0-63 เที่ยวบิน/เดือน และมีผู้โดยสารขึ้น-ลง ระหว่าง 0-4 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6.3-2 และรูปที่ 2.6.3-1)



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

ตารางที่ 2.6.3-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานปาย ประจำปี พ.ศ.2568												
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)						จำนวนผู้โดยสาร (ราย)					
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม
มกราคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กุมภาพันธ์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
มีนาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เมษายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
พฤษภาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
มิถุนายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กรกฎาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สิงหาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
กันยายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ตุลาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
พฤศจิกายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ธันวาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มกราคม พ.ศ.2569

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

บทที่ 2
รายละเอียดโครงการ

ตารางที่ 2.6.3-2 เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานปาย ระหว่างปี พ.ศ.2565-2568								
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)				จำนวนผู้โดยสาร (ราย)			
	2565	2566	2567	2568	2565	2566	2567	2568
มกราคม	48	53	-	-	2	-	-	-
กุมภาพันธ์	42	22	-	-	2	-	-	-
มีนาคม	32	-	-	-	-	-	-	-
เมษายน	30	12	-	-	-	-	-	-
พฤษภาคม	24	4	-	-	-	-	-	-
มิถุนายน	8	2	12	-	-	-	-	-
กรกฎาคม	2	2	-	-	-	-	-	-
สิงหาคม	8	10	-	-	-	-	-	-
กันยายน	26	-	-	-	-	-	-	-
ตุลาคม	35	24	-	-	-	-	-	-
พฤศจิกายน	44	14	-	-	-	-	-	-
ธันวาคม	63	-	-	-	-	-	-	-
รวม	362	143	12	-	4	-	-	-

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มกราคม พ.ศ.2569

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

บทที่ 3

ผลการทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กับลักษณะรูปแบบที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.3) จัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากรูปแบบก่อสร้าง/แบบเบื้องต้น ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และผลการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) การศึกษาทบทวนผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลและให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบฯ และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

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

2.2.2) การทบทวนมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

ทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

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

2.3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

3) ผลการศึกษา

กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในการประชุมครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2552 โดยให้กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/7674 ลงวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ.2552 อย่างเคร่งครัด

สำหรับผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า องค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานปายในปัจจุบัน ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยกเว้นยังไม่มีขยายลานจอดอากาศยาน รายละเอียดดังข้อ 3.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานปาย สำหรับผลการทบทวนวิธีการศึกษา รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
1. สภาพภูมิทัศน์	- ใช้ข้อมูลจากแผนที่ภูมิประเทศ มาตรฐาน 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณา กิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิทัศน์	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้โครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิทัศน์	-
2. สภาพภูมิอากาศ และคุณภาพอากาศ	- รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจวัดอากาศแม่ฮ่องสอน และข้อมูลหตุยภูมิที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศของจังหวัดแม่ฮ่องสอน ร่วมกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศในภาคสนาม - ตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณวัดแม่ของ บริเวณพื้นที่โครงการ และบริเวณวัดหัวนา โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย TSP , CO และ NO ₂ เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนเมษายน พ.ศ.2549 - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม แต่ความถี่ในการตรวจวัดยังไม่เหมาะสม เนื่องจากยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ จาก การระบายมลสารจากยานพาหนะต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AMS/EPA Regulatory Model หรือ AERMOD ของ US.EPA - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นการคาดการณ์ผลกระทบโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ที่แสดงผลกระทบได้อย่างชัดเจน และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น ● รถยนต์ที่จอดบริเวณลานจอดรถยนต์ ต้องดับเครื่องยนต์ ● กรณีที่จะมีการเปลี่ยนแปลงประเภทของอากาศยาน หรือเพิ่มจำนวนมากกว่า 8 เที่ยวบิน/วัน ต้องเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พร้อมผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศจากอากาศยาน และผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้	- ตรวจวัด TSP, CO และ NO ₂ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บ้านแม่ของ พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน) และบ้านหัวนา เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง จำนวน 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูร้อน และฤดูหนาว - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการเฝ้าระวังมลสารที่เป็นผลกระทบหลักจากการดำเนินการ	ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศให้ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุมคือ ฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือและฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
3. เสียง	<p>- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย L_{eq} 24 ชม. และ L_{max} จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณวัดแม่ของ บริเวณพื้นที่โครงการ และ บริเวณวัดหัวนา เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องในเดือนเมษายน พ.ศ.2549</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์โดยใช้เสียงรบกวนจากแบบจำลอง FAA Integrated Noised Model (INM) Version 6.2</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นการคาดการณ์ผลกระทบโดยใช้แบบจำลอง FAA Integrated Noised Model (INM) Version ซึ่งแสดงผลกระทบที่ชัดเจน และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● หลีกเลี่ยงการบินขึ้น-ลง ในช่วงเวลา กลางคืน ● ในกรณีที่จะมีการเปลี่ยนแปลงประเภทของอากาศยาน หรือเพิ่มจำนวนมากกว่า 8 เที่ยวบิน/วัน ต้องเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พร้อมผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศจากอากาศยาน และผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ● ห้ามมิให้มีการบินขึ้น-ลงของเครื่องบินเกิน 45 เที่ยวบิน/วัน <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้</p>	<p>- ตรวจวัด L_{eq} (24 ชม.), L_{dn} L_{max} จำนวน 4 สถานี ได้แก่ (1) บ้านแม่ของ (2) ลานจอดเครื่องบิน (3) ในอาคารที่พักผู้โดยสาร และ (4) บริเวณบ้านหัวนา เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง จำนวน 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูร้อนและฤดูหนาว</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการเฝ้าระวังที่เป็นผลกระทบหลักจากการดำเนินการ</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	<p>- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณจุดบรรจบของแม่น้ำปายและน้ำแม่ของ แม่น้ำปายบริเวณบ้านเวียงเหนือ และแม่น้ำปาย บริเวณบ้านห้วยปู โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ pH, BOD, DO, SS, Oil & Grease, Nitrate, TKN, Phosphate, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2549</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม แต่ความถี่ในการตรวจวัดยังไม่เหมาะสม เนื่องจากยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน</p>	<p>- ประเมินผลกระทบจากการประเมินความเหมาะสมของการจัดการน้ำเสียที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น</p> <ul style="list-style-type: none">● ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับอาคารที่พักผู้โดยสาร● ติดตั้งถังดักไขมัน สำหรับน้ำเสียจากครัว● มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย● ควบคุมให้คุณภาพน้ำทิ้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินที่อาจเกิดขึ้นได้</p>	<p>- ตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งจากบ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยดำเนินการตรวจวัด ความเป็นกรด-ด่าง (pH) บีโอดี (BOD) ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) และ Fecal Coliform Bacteria ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากดัชนีตรวจวัดแสดงถึงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน แต่ยังมีสถานีตรวจวัดไม่เหมาะสม โดยควรเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียแต่ละชุด เพื่อพิจารณาประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย</p> <p>- เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อพักก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อแหล่งรองรับน้ำทิ้งของโครงการ</p>	<p>- ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน อย่างน้อย 2 ครั้ง ให้ครอบคลุมทั้งในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน</p> <p>- เพิ่มเติมการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียแต่ละชุด เพื่อพิจารณาประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย</p> <p>- เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในบ่อพักก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อชุมชนหรือแหล่งรองรับน้ำทิ้งจากโครงการ</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
5. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และการระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้ข้อมูลทุติยภูมิด้านสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทั่วไปของแม่น้ำ และลำคลองต่างๆ รวมถึงสภาพน้ำท่า ห้วย หนอง คลอง บึง และแหล่งน้ำใต้ดิน ที่อยู่บริเวณอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน - ศึกษากระบวนการระบายน้ำบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน และบริเวณโดยรอบ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลจัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยพิจารณาการจัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้น ร่วมกับการประเมินผลกระทบด้านการระบายน้ำโดยใช้สมการ Rational Method - มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบทางน้ำ โดยใช้สมการ Rational Method ซึ่งสามารถแสดงผลกระทบได้อย่างชัดเจน และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● มีระบบระบายน้ำที่สามารถรองรับน้ำฝนที่ตกในพื้นที่ได้อย่างเพียงพอ ● ปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดิน ตามพื้นที่ข้างทางระบายน้ำแบบเปิด เพื่อป้องกันการกัดเซาะ ● ขุดลอกและกำจัดวัชพืชในคูระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถลดผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดิน และ การระบายน้ำที่อาจเกิดขึ้นได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบการสะสมของตะกอน และวัชพืชในรางระบายน้ำ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นการจัดการน้ำที่เกิดขึ้นสามารถลดผลกระทบทางน้ำที่อาจเกิดขึ้นได้ 	-
6. ดินและการชะล้างพังทลายของดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้ข้อมูลจากรายงานการสำรวจดินของจังหวัดแม่ฮ่องสอน ของกรมกรมพัฒนาที่ดิน และแผนที่จำแนกชุดดิน มาตราส่วน 1:50,000 - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลจัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม สามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของดินและการชะล้างพังทลายของดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของดินและการชะล้างพังทลายของดิน 	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ	- เก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณจุดบรรจบของแม่น้ำปายและแม่น้ำปายบริเวณบ้านเวียงเหนือ และแม่น้ำปายบริเวณบ้านห้วยปู โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ แพลงก์ตอน สัตว์หน้าดิน และพันธุ์ไม้ ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2549 - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม แต่ความถี่ในการตรวจวัดยังไม่เหมาะสม เนื่องจากยังไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน	- ประเมินผลกระทบจากการประเมินความเหมาะสมของการจัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้น - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ	- ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำอย่างน้อย 2 ครั้ง ให้ครอบคลุมทั้งในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน
8. ทรัพยากรป่าไม้	- สำรวจสภาพทรัพยากรป่าไม้ บริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย และบริเวณโดยรอบ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพทรัพยากรป่าไม้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพทรัพยากรป่าไม้	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
9. ทรัพยากรสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาความหลากหลายชนิด ความชุกชุม และการกระจายของสัตว์ป่า บริเวณท่าอากาศยานปาย - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณาจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ที่อาจเกิดจากอุบัติเหตุทางการบิน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● ควบคุมหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ข้างทางวิ่ง และรางดินระบายน้ำให้สั้นตลอดเวลา เพื่อไม่เป็นแหล่งอาหารของนก ● จำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ เพื่อมิให้นกใช้เป็นที่อยู่อาศัยและแหล่งอาหาร โดยมีความสูงไม่เกิน 4 เมตร และขนาดทรงพุ่มไม่น้อยกว่า 2 เมตร ● ปรับปรุงพื้นที่มิให้เป็นแหล่งดึงดูดนกเข้ามาทำกิน - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - จัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง - ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่สามารถแสดงผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการได้อย่างชัดเจน แต่มีความถี่ในการตรวจวัดยังไม่เหมาะสมเนื่องจากชนิดและความชุกชุมของสัตว์ป่าบางประเภทมีความแตกต่างกันในแต่ละช่วงฤดูกาล จึงควรมีการติดตามตรวจสอบให้ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูกาลช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน 	เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบทรัพยากรสัตว์ป่าให้ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล คือ ช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน
10. การใช้ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในรัศมี 5 กิโลเมตร โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน โดยใช้ภาพถ่ายทางอากาศมาตราส่วน 1 : 25,000 รวมทั้งสำรวจภาคสนามเพื่อตรวจสอบความถูกต้อง - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมเมืองแม่ฮ่องสอน ร่วมกับแผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมเมืองแม่ฮ่องสอน และแผนที่แสดงเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศยาน - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน 	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
11. การคมนาคม	- ศึกษาข้อมูลสถิติปริมาณจราจรทางบกจากกรมทางหลวง ประกอบด้วย ลักษณะโครงข่ายการคมนาคม ปริมาณจราจรบนเส้นทางหลัก (พ.ศ.2546-2548) - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นโครงข่ายการคมนาคม ปริมาณจราจรบนเส้นทางหลัก - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น ● มีป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการกับทางหลวงหมายเลข 1095 ● ควบคุมความเร็วของยานพาหนะภายในโครงการไม่เกิน 40 กม./ชม. - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม	
12. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	- รวบรวมข้อมูลด้านระบบสาธารณูปโภคที่สำคัญ ได้แก่ ไฟฟ้า น้ำประปา และการสื่อสาร เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประเมินผลกระทบของชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณาจากปริมาณการใช้น้ำ รวมทั้งการบำบัดน้ำเสีย การกำจัดขยะ และกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการเปรียบเทียบกับความสามารถในการให้บริการของหน่วยงานท้องถิ่น - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถนำมาใช้ในการประเมินผลกระทบได้อย่างถูกต้อง	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อความต้องการสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อความต้องการสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
13. การจัดการขยะ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลการจัดการขยะมูลฝอยจากเทศบาลตำบลปาย เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประเมินผลกระทบของชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถนำมาใช้ในการประเมินผลกระทบได้อย่างถูกต้อง 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น <ul style="list-style-type: none"> ● จัดหาถังรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด และมีจำนวนเพียงพอสำหรับการรวบรวมมูลฝอย ● จัดเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะจากจุดต่างๆ มาไว้ยังที่พักขยะ เพื่รอการเก็บขนจากเทศบาลตำบลปาย - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม 	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
14. เศรษฐกิจ-สังคม	<p>- รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร รายงาน และงานวิจัย/ศึกษาของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานส่วนกลางและระดับภูมิภาค ร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยใช้แบบสอบถามผู้นำชุมชน และครัวเรือนโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานปายประกอบด้วย ชุมชนบ้านเมืองพร้าว ชุมชนบ้านเจ้าหม้อ ชุมชนบ้านป่าขาม ชุมชนบ้านเมืองแพร่ และชุมชนบ้านห้วยปู</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● มีป้ายประชาสัมพันธ์ บริเวณชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ● มีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่อง ร้องเรียนที่ชัดเจนและเข้าถึงได้ง่าย ● จัดทำอาคารที่พักผู้โดยสารให้สอดคล้องกับลักษณะทางสถาปัตยกรรมท้องถิ่น (ไทยใหญ่) ● หากมีบ้านเรือนของชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือนของการบินขึ้น-ลง ของเครื่องบินให้ปรับปรุงซ่อมแซมอาคารที่เสียหายให้อยู่ในสภาพเดิม <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- สอบถามความคิดเห็นต่อภาวะเศรษฐกิจ การบริการพื้นฐาน ความเปลี่ยนแปลงสถานะแวดล้อม และทัศนคติต่อโครงการบริเวณชุมชนโดยรอบโครงการ จำนวน 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านแม่ของ บ้านเวียงเหนือ และบ้านห้วยปู ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้ อย่างไรก็ตาม ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการ ควรเพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมทั้ง กลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<p>เพิ่มเติมกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสำรวจด้านเศรษฐกิจ-สังคมให้ครอบคลุมกลุ่มครัวเรือนกลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และในการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลกระทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
15. การสาธารณสุข	<p>- รวบรวมข้อมูลด้านสภาพสาธารณสุขโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบอาจเกิดขึ้นจากข้อมูลด้านสภาพสาธารณสุข โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานที่กิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ ปฏิบัติงานบริเวณภายนอกอาคารสวมอุปกรณ์ลดเสียงเมื่อเครื่องบินกำลังขึ้น-ลง เช่น Ear Plug, Ear Muff ● หากได้รับเรื่องร้องเรียนในเรื่องผลกระทบต่อสุขภาพจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการ ● จัดตั้งคณะกรรมการในการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อเฝ้าระวังเพิ่มเติม</p>	-
16. ความปลอดภัย	<p>- รวบรวมข้อมูลสถิติด้านความปลอดภัย สถิติการเกิดอุบัติเหตุ โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมกับการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม</p> <p>- มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจากเป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากสถิติด้านความปลอดภัย สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่โครงการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ซ่อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ● ติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนเครื่องบินบินต่ำบริเวณทางหลวงหมายเลข 1095 ● ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบในช่วงที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดคาดว่าจะสามารถลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	<p>- บันทึกผลการฝึกซ้อม ปัญหาและอุปสรรค และประเมินผลการฝึกซ้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นดัชนีตรวจวัดที่สามารถเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการได้</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
17. โบราณคดี และ ประวัติศาสตร์	- รวบรวมข้อมูลด้านแหล่งโบราณคดี และ ประวัติศาสตร์ ในรัศมี 2 กิโลเมตร โดยรอบ ท่าอากาศยานปาย จากหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องร่วมกับการสำรวจข้อมูลใน ภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณา กิจกรรมของโครงการที่อาจก่อให้เกิด ผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว แหล่ง ประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควร อนุรักษ์ จังหวัดแม่ฮ่องสอน - มีความเหมาะสม เนื่องจากแสดงผล กระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการ ให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ แหล่งท่องเที่ยว แหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการ ให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ แหล่งท่องเที่ยว แหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์	-
18. ทัศนียภาพและ การท่องเที่ยว	- รวบรวมข้อมูลสถานที่อันมีคุณค่าทาง สุนทรียภาพ และ แหล่งท่องเที่ยว โดยรอบ ท่าอากาศยานปาย จากหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องร่วมกับการสำรวจข้อมูลใน ภาคสนาม - มีความเหมาะสม และเชื่อถือได้เนื่องจาก เป็นข้อมูลที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐ ร่วมกับการสำรวจข้อมูลจริงในภาคสนาม	- ประเมินผลกระทบโดยการพิจารณา กิจกรรมของโครงการที่อาจก่อให้เกิด ผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว แหล่ง ประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควร อนุรักษ์ จังหวัดแม่ฮ่องสอน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบ - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการ ให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ แหล่งท่องเที่ยว แหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมการ ให้บริการโครงการ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ แหล่งท่องเที่ยว แหล่งประวัติศาสตร์ และแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์	-

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

ดังนั้น ในการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนผลการศึกษาที่เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะ 5 ปี ที่ผ่านมา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบจากโครงการในภาพรวม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบโครงการในปัจจุบัน
- 1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
- 1.3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการ จากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการ ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

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

2.2.2) การทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้อง ดังนี้

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

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

3) ผลการศึกษา

ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **ท่าอากาศยานปาย** มีรายละเอียดดังนี้

3.1) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2563 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานปาย), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2563, กรกฎาคม พ.ศ.2563) พบว่าท่าอากาศยานปายไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ ส่วนผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

(1) จัดทำป้ายรับเรื่องร้องเรียนไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นและเข้าถึงได้ง่าย

(2) จัดทำป้ายเตือนให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอดบริเวณลานจอดรถยนต์

(3) ยกเลิกมาตรการที่กำหนดให้ “บูรณะลำน้ำปายสายเก่า โดยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้ลำน้ำปายสายเก่าสามารถรองรับน้ำจากภายในและภายนอกโครงการ มีความกว้างของลำน้ำประมาณ 5 เมตร และลึกประมาณ 1 เมตร ตั้งแต่ภายในพื้นที่โครงการ จนถึงจุดสบกับแม่น้ำปายเป็นระยะทางประมาณ 200 เมตร” เนื่องจากการบูรณะลำน้ำปายไม่ใช่ภารกิจของท่าอากาศยานปาย

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำทิ้ง และเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการสำรวจทัศนคติต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน จากชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานปาย โดยเน้นชุมชนที่อยู่ใกล้กับแนวบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน ได้แก่ ชุมชนบ้านแม่ของ บ้านเวียงเหนือ และบ้านห้วยปู พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการ รวมทั้งไม่รู้สึกรังเกียจได้รับการรบกวนจากการดำเนินการของท่าอากาศยานปาย

ส่วนผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานปาย พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย มีทั้งสิ้น 56 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 11 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 36 ชนิด โดยพบนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำแต่ต้องมีการเฝ้าระวัง 3 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า และอีกา

3.2) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 (รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานปาย), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย และเพชรบูรณ์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2564, สิงหาคม พ.ศ.2564) พบว่า ท่าอากาศยานปายไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ ส่วนผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ครบถ้วน และได้มีการเสนอแนะให้ยกเลิกมาตรการที่กำหนดให้ “บูรณะลำน้ำปายสายเก่า โดยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้ลำน้ำปายสายเก่าสามารถรองรับน้ำจากภายในและภายนอกโครงการ มีความกว้างของลำน้ำประมาณ 5 เมตร และลึกประมาณ 1 เมตร ตั้งแต่ภายในพื้นที่โครงการ จนถึงจุดสบกับแม่น้ำปายเป็นระยะทางประมาณ 200 เมตร” เนื่องจากการบูรณะลำน้ำปายไม่ใช่ภารกิจของท่าอากาศยานปาย

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม บริเวณชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานปาย จำนวน 3 ชุมชน ได้แก่ บ้านแม่ของ บ้านเวียงเหนือ และบ้านห้วยปู นอกจากนี้ได้มีการเสนอแนะเพิ่มเติมให้มีการสำรวจทัศนคติต่อผลกระทบด้านเสียงจากเครื่องบิน

สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปายในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2564 พบว่า มีจำนวนทั้งสิ้น 69 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกเอี้ยงสาริกา และนกเอี้ยงหงอน ส่วนนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด

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

สำหรับผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปายในเดือน ตุลาคม พ.ศ.2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 48 ชนิด โดยจากการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยาน ปาย พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง 1 ชนิด ได้แก่ นกยางควาย สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็น อันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง 2 ชนิด คือ นกยางเปีย นกยางกรอกพันธุ์จีน

ส่วนผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนในเดือนธันวาคม พ.ศ.2564 พบว่า ส่วนใหญ่ คิดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย ไม่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รู้สึกว่าเสียงดังน้อยลง คิดเป็นร้อยละ 22.5 และรู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง คิดเป็นร้อยละ 47.5 ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์รู้สึกว่ารบกวน คิดเป็นร้อยละ 17.5 ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 50.0 รู้สึกว่าไม่ได้รับรบกวน

3.4) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 (รายงาน ฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานปาย), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2565) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครบถ้วน ซึ่งมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ โดยให้ประสานงานกับ แขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน เพื่อขอความอนุเคราะห์ให้มาตีเส้นถนนขวางถนนทางหลวงหมายเลข 1095 ตามที่มาตรการ กำหนด

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียงและ คุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทิ้ง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการประเมิน อันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานปายในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหา กินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย มีจำนวนทั้งสิ้น 70 ชนิด โดยไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน ในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวผึ้ง ส่วนสัตว์ที่มี แนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกระแตแต้แว๊ด และ นกเขาไฟ

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า แนว เส้นเสียง NEF 30 ในกรณีเที่ยวบินเฉลี่ย มีขอบเขตอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ในขณะที่แนวเส้นเสียง NEF 30 ใน กรณีเที่ยวบินสูงสุด ส่วนใหญ่ยังอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ยกเว้นบริเวณหัวทางวิ่ง 19 อย่างไรก็ตาม บริเวณ ดังกล่าวมีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

3.5) รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (รายงาน ฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานปาย), โครงการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565, มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครบถ้วน ซึ่งมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ โดยให้เพิ่มเติมการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย เพื่อตรวจสอบ ประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่ สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำบริเวณแหล่งรองรับน้ำทิ้งของโครงการ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทั้ง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทั้งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย มีทั้งสิ้น 36 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน

สำหรับผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น พบว่า ร้อยละ 34.2 ให้ความเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานปายไม่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับความคิดเห็นด้านการได้รับการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ และเสียงจากเครื่องบินทหาร /เอคชน/ ส่วนราชการอื่น พบว่า ไม่ได้รับรบกวน คิดเป็นร้อยละ 97.1 และร้อยละ 54.0 ตามลำดับ

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานปาย ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

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

(1) ระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ต้องมีความสามารถรองรับน้ำเสียรวมไม่ต่ำกว่า 5 ลบ.ม. และมีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียให้มีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้ง โดยมีค่าบีโอดี ไม่มากกว่า 20 มิลลิกรัม/ลิตร และของแข็งแขวนลอยไม่มากกว่า 30 มิลลิกรัม/ลิตร ไม่มีสีหรือกลิ่นอันเป็นที่น่ารังเกียจ

(2) ระบบบำบัดน้ำเสียต้องเหมาะสม ต่อการรองรับอัตราการไหลของน้ำเสียที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีความต้องการใช้พลังงานน้อยมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาน้อยและมีการประกันการซ่อมแซมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียไม่น้อยกว่า 5 ปี

(3) น้ำทิ้งที่ระบายออกจากท่าอากาศยานจะต้องมีคุณภาพน้ำตามมาตรฐานน้ำทิ้ง

(4) กำหนดให้มีการก่อสร้างรางดาดคอนกรีตเพื่อระบายน้ำภายในโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

(4.1) ด้านข้างทางวิ่งฝั่งซ้ายและขวา ขนาดปากราง 3.5 เมตร ท้องราง 0.5 เมตร ลึก 0.75 เมตร

(4.2) ด้านข้างถนนทางเข้า-ออก (ฝั่งขวา) ขนาดปากราง 3.2 เมตร ท้องราง 0.4 เมตร ลึก 0.7 เมตร

(4.3) ด้านข้างถนนทางเข้า-ออก (ฝั่งซ้าย) ขนาดปากราง 1.9 เมตร ท้องราง 0.3 เมตร ลึก 0.4 เมตร

(4.4) ท่อลอด Taxi Way ขนาด Ø 0.6 เมตร (5) ท่อสี่เหลี่ยมจัตุรัส 2 ท่อลอดทางวิ่งขนาด 2.5x2.5 เมตร

(5) ติดเส้นนูนขวางถนนทางหลวงหมายเลข 1095 ที่ระยะ 50 เมตร ก่อนถึงแนวขึ้น-ลงของเครื่องบินทั้ง 2 ด้าน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทั้ง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศ และระดับเสียง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทั้ง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานปายในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย มีทั้งสิ้น 33 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ นกยางควาย และนกกระแตแต้แว๊ด

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2566 พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานปาย ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

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

(1) ระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ต้องมีความสามารถรองรับน้ำเสียรวมไม่ต่ำกว่า 5 ลบ.ม. และมีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียให้มีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้ง โดยมีค่าบีโอดี ไม่มากกว่า 20 มิลลิกรัม/ลิตร และของแข็งแขวนลอยไม่มากกว่า 30 มิลลิกรัม/ลิตร ไม่มีสีหรือกลิ่นอันเป็นที่น่ารังเกียจ

(2) ระบบบำบัดน้ำเสียต้องเหมาะสม ต่อการรองรับอัตราการไหลของน้ำเสียที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีความต้องการใช้พลังงานน้อยมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาน้อยและมีการประกันการซ่อมแซมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียไม่น้อยกว่า 5 ปี

(3) น้ำทิ้งที่ระบายออกจากท่าอากาศยานจะต้องมีคุณภาพน้ำตามมาตรฐานน้ำทิ้ง

(4) กำหนดให้มีการก่อสร้างรางดาดคอนกรีตเพื่อระบายน้ำภายในโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

(4.1) ด้านข้างทางวิ่งฝั่งซ้ายและขวา ขนาดปากราง 3.5 เมตร ท้องราง 0.5 เมตร ลึก 0.75 เมตร

(4.2) ด้านข้างถนนทางเข้า-ออก (ฝั่งขวา) ขนาดปากราง 3.2 เมตร ท้องราง 0.4 เมตร ลึก 0.7 เมตร

(4.3) ด้านข้างถนนทางเข้า-ออก (ฝั่งซ้าย) ขนาดปากราง 1.9 เมตร ท้องราง 0.3 เมตร ลึก 0.4 เมตร

(4.4) ท่อลอด Taxi Way ขนาด Ø 0.6 เมตร (5) ท่อสี่เหลี่ยมจัตุรัส 2 ท่อลอดทางวิ่งขนาด 2.5x2.5 เมตร

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทั้ง พบว่า มีค่าคุณภาพอากาศ และระดับเสียง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนคุณภาพน้ำทั้ง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานปายในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566 พบว่า นกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย มีทั้งสิ้น 35 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ นกยางควาย และนกกระแตแต้แว๊ด

ส่วนผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 55.1) และระบุว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 44.9) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลงรบกวนการใช้ชีวิตในระดับน้อย

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงธันวาคม พ.ศ.2566 พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานปาย ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

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

- (1) ต้องตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และเครื่องเติมอากาศในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่าเครื่องเติมอากาศชำรุดเสียหาย ต้องดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมทันที
- (2) ต้องตรวจสอบปริมาณตะกอนสะสมในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงของส่วนเก็บตะกอน ต้องดำเนินการสูบล้างออกทันที
- (3) ต้องตรวจสอบปริมาณตะกอนดินในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคมหรือก่อนเข้าสู่ฤดูฝน หากพบว่ารางระบายน้ำมีสภาพตันหรือพบว่ามีปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงของรางระบายน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนดินออกทันที
- (4) หากพบว่ามิวซ์พีชีขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ ให้ดำเนินการกำจัดวัชพืชในรางระบายน้ำออกทันที

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทั้ง พบว่า คุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก สำหรับผลสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 พบทั้งสิ้น 47 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ หม่าบ้าน

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานปาย ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

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

(1) ต้องตรวจสอบปริมาณตะกอนดินในรางระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคมหรือก่อนเข้าสู่ฤดูฝน หากพบว่ารางระบายน้ำมีสภาพตันขึ้นหรือพบว่ามีปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงของรางระบายน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนดินออกทันที

(2) หากพบว่ามีวัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ ให้ดำเนินการกำจัดวัชพืชในรางระบายน้ำออกทันที

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และคุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า คุณภาพอากาศและระดับเสียงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก สำหรับผลสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบทั้งสิ้น 42 ชนิด โดยพบไม่พบสัตว์ที่มิแนวน้อมเป็นอันตรายต่อการบิน

ส่วนผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในกลุ่มครัวเรือน กลุ่มผู้นำชุมชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงเดือนตุลาคม พ.ศ.2567 ดังนี้

- **กลุ่มครัวเรือน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 282 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดร้อยละ 85.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง และให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 14.9) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดระบุว่าขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

- **กลุ่มผู้นำชุมชน** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 1 ราย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าเสียงจากเครื่องบิน มีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต โดยผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ

- **กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม** ได้สำรวจความคิดเห็นรวม 3 ราย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าเสียงจากเครื่องบิน มีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ระบุว่าเสียงดังมากขึ้น และระบุว่าเสียงดังน้อยลง อย่างละ 1 ราย ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 3 ราย ให้ความเห็นว่า ความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย และรบกวนในระดับปานกลาง อย่างละ 1 ราย โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 3 ราย ต่างระบุว่า ไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน รวมทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 3 ราย ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้นเสียง NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานปาย ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา


จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติ
ตามที่มีมาตรการกำหนดครบถ้วน โดยมีมาตรการที่มีการปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานปาย ที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน ในระยะที่ผ่านมา			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ	สาเหตุ	ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข
การระบายน้ำ	กำหนดให้มีการก่อสร้างรางดาด คอนกรีตเพื่อระบายน้ำภายใน โครงการมีรายละเอียดดังนี้ (1) ด้านข้างทางวิ่งฝั่งซ้ายและ ขวา ขนาดปากราง 3.5 ม. ท้องราง 0.5 ม. ลึก 0.75 ม. (2) ด้านข้างถนนทางเข้า-ออก (ฝั่งขวา) ขนาดปากราง 3.2 ม. ท้อง ราง 0.4 ม. ลึก 0.7 ม. (3) ด้านข้างถนนทางเข้า-ออก (ฝั่งซ้าย) ขนาดปากราง 1.9 ม. ท้อง ราง 0.3 ม. ลึก 0.4 ม. (4) ท่อลอด Taxi Way ขนาด Ø 0.6 ม. (5) ท่อสี่เหลี่ยมจัตุรัส 2 ท่อลอด ทางวิ่งขนาด 2.5x2.5 ม.	- เพียงการก่อสร้างรางดาด คอนกรีตบริเวณด้านข้างทางวิ่งฝั่ง ซ้ายและขวาตามที่ มาตรการ กำหนด - ไม่มีการก่อสร้างรางดาดคอนกรีต บริเวณด้านข้างถนนทางเข้า-ออก ฝั่งขวาและซ้าย และท่อลอด Taxi Way	ท่าอากาศยานปาย ต้องตรวจสอบ ปริมาณตะกอนดินในรางระบายน้ำ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือน พฤษภาคมหรือก่อนเข้าสู่ฤดูฝน หากพบว่ารางระบายน้ำมีสภาพตัน เงินหรือพบว่ามีปริมาณตะกอน 1 ใน 3 ของความสูงของรางระบายน้ำ ต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนดิน ออกทันที และหากพบว่ามีวัชพืช ขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำ ให้ ดำเนินการกำจัดวัชพืชในราง ระบายน้ำออกทันที

4.2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในปัจจุบัน


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

ปฏิบัติตามครบถ้วน	30	มาตรการ
ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน	2	มาตรการ
ไม่ปฏิบัติ	0	มาตรการ
ประเมินผลไม่ได้	7	มาตรการ
ไม่เกี่ยวข้อง	1	มาตรการ
รวม	40	มาตรการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพอากาศ	1) กำหนดให้รถยนต์ที่จอดบริเวณลานจอดรถยนต์ ต้องดับเครื่องยนต์	●	ท่าอากาศยานปายมีการติดป้ายเตือนให้รถที่มาจอดบริเวณลานจอดรถยนต์ต้องดับเครื่องยนต์ ทุกครั้ง จากการตรวจสอบพบว่า ผู้มาใช้บริการที่นำรถมาจอดที่บริเวณลานจอดรถยนต์มีการดับเครื่องยนต์	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์ให้ดับเครื่องยนต์
	2) ก่อนการเปลี่ยนแปลงประเภทอากาศยานหรือจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 8 เที่ยวบิน/วัน ต้องเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พร้อมผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศและผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์	⊗	ท่าอากาศยานปาย ให้บริการเฉพาะเครื่องบินเอกชน ประเภทเช่าเหมาลำ และเที่ยวบินทหาร โดยไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการ ซึ่งการดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ไม่มีอากาศยานขึ้น-ลง จึงยังไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-
2. เสียง	1) ห้ามมิให้มีการบินขึ้น-ลงในเวลากลางคืน ยกเว้นในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน	●	จากการตรวจสอบการดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 พบว่า ท่าอากาศยานปายไม่มีอากาศยานขึ้น-ลง ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	ไม่มี	-
	2) กำหนดให้ท่าอากาศยานปาย จำกัดจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงท่าอากาศยาน โดยมีขอบเขตของระดับเสียง NEF-30 จากอากาศยานที่ขึ้น-ลงท่าอากาศยานปายอยู่ในขอบเขตพื้นที่ท่าอากาศยานตลอดระยะเวลาดำเนินการ	●	ปัจจุบันท่าอากาศยานปายไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ และจากการวิเคราะห์เส้น NEF-30 ครั้งล่าสุดระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 พบว่า เส้น NEF-30 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยและจำนวนเที่ยวบินสูงสุดมีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ของท่าอากาศยานปาย	ไม่มี	-




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. เสียง (ต่อ)	3) ก่อนการเปลี่ยนแปลงประเภทอากาศยานหรือจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 8 เที่ยวบิน/วัน ต้องเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พร้อมผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพเสียงจากอากาศยานและผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์	⊗	ท่าอากาศยานปาย ให้บริการเฉพาะเครื่องบินเอกชนประเภทเช่าเหมาลำ และเที่ยวบินทหาร โดยไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการ ซึ่งการดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ไม่มีอากาศยานขึ้น-ลง จึงยังไม่จำเป็นต้องดำเนินการตามมาตรการที่กำหนด	ไม่มี	-
	4) ห้ามมิให้มีการขึ้น-ลงของอากาศยานในท่าอากาศยานปายเกิน 45 เที่ยวบิน/วัน ซึ่งเป็นจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่จะส่งผลกระทบต่อชุมชน	●	ปัจจุบันท่าอากาศยานปาย ให้บริการเฉพาะเครื่องบินเอกชนประเภทเช่าเหมาลำ และเที่ยวบินทหาร โดยไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการ ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินไม่เกิน 8 เที่ยวบินต่อวัน	ไม่มี	-
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	1) ระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ต้องมีความสามารถรองรับน้ำเสียรวมไม่ต่ำกว่า 5 ลบ.ม.และมีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียให้มีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้ง โดยมีค่าบีโอดีไม่มากกว่า 20 มิลลิกรัม/ลิตร และของแข็งแขวนลอยไม่มากกว่า 30 มิลลิกรัม/ลิตร ไม่มีสีหรือกลิ่นอันเป็นที่น่ารังเกียจ	●	ระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่มีความสามารถรองรับน้ำเสียได้ตามที่มาตรการกำหนด จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียเมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่า TSS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก (ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ข-5)	ท่าอากาศยานปาย ต้องซ่อมแซมเครื่องเติมอากาศที่ชำรุดและตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูงเกิน 1 ใน 3 ของบ่อ ต้องดำเนินการสูบน้ำตะกอนออกจากระบบบำบัดน้ำเสียทันที	 ระบบบำบัดน้ำเสีย
	2) ระบบบำบัดน้ำเสียต้องเหมาะสม ต่อการรองรับอัตราการไหลของน้ำเสียที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีความต้องการใช้พลังงานน้อยมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาน้อยและมีการป้องกันการซ่อมแซมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียไม่น้อยกว่า 5 ปี	●	ระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่มีความสามารถรองรับน้ำเสียได้ตามที่มาตรการกำหนด ปัจจุบันระบบบำบัดน้ำเสียดังกล่าวมีการติดตั้งมาเกินกว่า 5 ปี จึงหมดระยะเวลารับประกันแล้ว อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานปายได้จัดให้มีช่างเทคนิค ทำหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย อย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	-

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	3) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ร่วมกับการให้บริการของผู้ติดตั้งระบบเพื่อรับการ ถ่ายทอดเทคโนโลยี และดูแลระบบต่อเนื่อง หลังจากสิ้นสุดการประกันระบบ	●	ท่าอากาศยานปายจัดให้มีช่างเทคนิคที่ได้รับการอบรม ความรู้ด้านการบำบัดน้ำเสีย ทำหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำ เสียตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	-
	4) น้ำทิ้งที่ระบายออกจากท่าอากาศยานจะต้องมี คุณภาพน้ำตามมาตรฐานน้ำทิ้ง	⊗	น้ำทิ้งของท่าอากาศยานปายที่ผ่านการบำบัดแล้วจะถูก รวบรวมไว้ในบ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่ โครงการ ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีปริมาณน้ำทิ้งจาก ท่าอากาศยานปายน้อยมาก จึงไม่มีการระบายน้ำออกสู่ สาธารณะ	ไม่มี	 จุดระบายน้ำออกจาก พื้นที่โครงการ
4. การระบายน้ำ	1) กำหนดให้มีการก่อสร้างรางดาดคอนกรีตเพื่อ ระบายน้ำภายในโครงการมีรายละเอียดดังนี้ (1) ด้านข้างทางวิ่งฝั่งซ้ายและขวา ขนาด ปากราง 3.5 ม. ท้องราง 0.5 ม. ลึก 0.75 ม. (2) ด้านข้างถนนทางเข้า-ออก (ฝั่งขวา) ขนาด ปากราง 3.2 ม. ท้องราง 0.4 ม. ลึก 0.7 ม. (3) ด้านข้างถนนทางเข้า-ออก (ฝั่งซ้าย) ขนาด ปากราง 1.9 ม. ท้องราง 0.3 ม. ลึก 0.4 ม. (4) ท่อลอด Taxi Way ขนาด Ø 0.6 ม. (5) ท่อสี่เหลี่ยมจัตุรัส 2 ท่อลอดทางวิ่งขนาด 2.5x2.5 ม.	●	รางระบายน้ำภายในท่าอากาศยานปาย มีรายละเอียดดังนี้ (1) ด้านข้างทางวิ่งฝั่งซ้ายขนาดปากราง 3.5 ม. ท้องราง 0.5 ม. ลึก 0.75 ม. (2) ท่อสี่เหลี่ยมจัตุรัส 2 ท่อลอดทางวิ่งขนาด 2.5x2.5 ม. ส่วนรางระบายน้ำด้านข้างทางวิ่งฝั่งขวา ด้านข้างถนน ทางเข้า-ออก ทั้ง 2 ฝั่ง ยังไม่มีการก่อสร้าง แต่จากการ ตรวจสอบไม่พบปัญหาการระบายน้ำภายในพื้นที่ ท่า อากาศยานปาย	ตรวจสอบรางระบายน้ำภายในโครงการ อย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือน พฤษภาคมหรือก่อนเข้าสู่ฤดูฝน หาก พบว่า รางระบายน้ำมีสภาพตันเขิน มี ปริมาณตะกอน สูงมากกว่า 1 ใน 3 ของ ความสูงของรางระบายน้ำ หรือมีวัชพืช ขึ้นปกคลุมหนาแน่น ต้องดำเนินการขุด ลอกตะกอนดิน หรือ กำจัดวัชพืชออก ทันที	 ท่อลอดทางวิ่ง  รางระบายน้ำข้างทางวิ่ง

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ






ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้






ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. การระบายน้ำ (ต่อ)	2) ปลุกหญ้าหรือพืชคลุมดินตามพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำ เพื่อป้องกันการกัดเซาะและตะกอนสะสม พร้อมทั้งดูแลควบคุมตะกอนในทางระบายน้ำอยู่เสมอไม่ให้กีดขวางการระบายน้ำ	●	ท่าอากาศยานปายมีการปลูกหญ้า และพืชคลุมดิน บริเวณด้านข้างรางระบายน้ำ เพื่อป้องกันการกัดเซาะตามมาตรการกำหนด รวมทั้งมีการบำรุงรักษาให้มีสภาพดีอยู่เสมอจากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาการกัดเซาะและปัญหาด้านการระบายน้ำ	ไม่มี	 รางระบายน้ำ
	3) บำรุงลำน้ำปายสายเก่าโดยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ลำน้ำปายสายเก่าสามารถรองรับน้ำจากภายในและภายนอกโครงการ มีความกว้างของลำน้ำประมาณ 5 เมตร และลึกประมาณ 1 เมตร ตั้งแต่ภายในพื้นที่โครงการจนถึงจุดสบกับแม่น้ำปาย เป็นระยะทางประมาณ 200 เมตร	⊗	การดำเนินงานที่ผ่านมา ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำภายในโครงการ ท่าอากาศยานปายจึงยังไม่มี การประสานงานให้เทศบาลตำบลเวียงใต้ขุดลอกลำน้ำปาย	ไม่มี	 จุดระบายน้ำด้านทิศตะวันออกของพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ลงสู่ลำน้ำปายสายเก่า
	4) ทำการขุดลอกรางระบายน้ำภายในโครงการทั้งหมดอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนเมษายน เพื่อเตรียมความพร้อมของรางให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ	●	ท่าอากาศยานปายมีการดำเนินการขุดลอกรางระบายน้ำครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ.2567 จากการตรวจสอบพบว่า รางระบายน้ำยังสามารถรองรับปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นได้ โดยไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด	ไม่มี	 รางระบายน้ำข้างทางวิ่ง




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

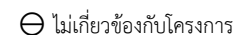
ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. การระบายน้ำ (ต่อ)	5) หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนในด้าน การระบายน้ำของท่าอากาศยานให้ทำการ ตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขปัญหาดังที่	⊗	ท่าอากาศยานปาย ได้จัดตั้งจุดรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่บริเวณ ฝ่ายประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยานปาย จากการ ตรวจสอบการดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ไม่พบข้อร้องเรียนจากประชาชนโดยรอบ ท่าอากาศยานปายแต่อย่างใด	ไม่มี	 จุดรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ บริเวณฝ่ายประชาสัมพันธ์
5. อุบัติเหตุการบิน จากนก	1) ควบคุมหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ข้างทางวิ่งและ รางระบายน้ำได้ดินให้สั้นตลอดเวลา เพื่อไม่เป็น แหล่งอาหารของนก	●	เจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานเป็นผู้ดำเนินการตัดหญ้า บริเวณทางวิ่งและรางระบายน้ำ เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งอาหาร ของนก จากการตรวจสอบพบว่า หญ้าข้างทางวิ่งมีความสูง ไม่เกิน 10 เซนติเมตร และไม่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมรางระบาย น้ำ	ไม่มี	 รางระบายน้ำข้างทางวิ่ง
	2) ภายในโครงการจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ ที่มีขนาดเป็นพุ่มใหญ่เพื่อมิให้นกใช้เป็นที่อยู่อาศัย และเป็นแหล่งอาหาร โดยมีความสูงไม่เกิน 4 เมตร และขนาดทรงพุ่มน้อยกว่า 2 เมตร	●	ท่าอากาศยานปายมีการเลือกชนิดพันธุ์ของต้นไม้และมีการบำรุงรักษา เพื่อมิให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของนก จากการตรวจสอบพบว่า ต้นไม้ในพื้นที่ท่าอากาศยานมีความสูง และขนาดพุ่มเป็นไปตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 ต้นไม้ภายในท่าอากาศยานปาย




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. อุบัติเหตุการบินจากนก (ต่อ)	3) ต้องไม่มีบึงน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ ควรระบายให้แห้งหรือถมเสีย	●	จากการตรวจสอบ ไม่พบบึงน้ำ หรือบริเวณที่มีน้ำขังภายในท่าอากาศยานปาย	ไม่มี	 พื้นที่ภายในท่าอากาศยานปาย
	4) ปรับปรุงพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงไม่ให้ เป็นแหล่งดึงดูดนกเข้ามาทำกิน	●	เจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานปายเป็นผู้ดำเนินการตัดหญ้า และตัดแต่งต้นไม้ในพื้นที่ เพื่อไม่ให้ เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย และแหล่งหาอาหารของนก รวมทั้งตรวจสอบไม่ให้มีบึง หรือแหล่งที่มีน้ำขังในพื้นที่	ไม่มี	  พื้นที่ภายในท่าอากาศยานปาย



** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. อุบัติเหตุการบินจากนก (ต่อ)	5) แสงไฟที่ใช้ในโครงการควรเป็นไฟที่ไม่ดึงดูดแมลงหรือดึงดูดแมลงได้น้อยที่สุด	●	ท่าอากาศยานปายมีการเลือกใช้หลอดไฟสีส้มเพื่อไม่ให้ดึงดูดแมลง ในบริเวณพื้นที่โครงการ	ไม่มี	 หลอดไฟ ภายในโครงการ
	6) ประสานกับเทศบาลตำบลปายให้ดำเนินการจัดการขยะมูลฝอยให้ถูกสุขาภิบาล	●	ท่าอากาศยานปายมีการรวบรวมขยะมูลฝอยที่เกิดภายในท่าอากาศยาน และนำไปทิ้งที่จุดทิ้งขยะของเทศบาลตำบลปาย เพื่อนำไปจัดการตามหลักสุขาภิบาลต่อไป	ไม่มี	-
6. การคมนาคม	1) จัดให้มีป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการกับทางหลวงหมายเลข 1095	●	ท่าอากาศยานปายมีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรต่างๆ บริเวณทางเข้า-ออก ของโครงการ	ไม่มี	 ป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานปาย
	2) ควบคุมความเร็วของยานพาหนะภายในบริเวณโครงการไม่เกิน 40 กม./ชม.	●	มีการติดป้ายควบคุมความเร็วของยานพาหนะที่ซับซ้อนในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว 40 กม./ชม.




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. การกำจัดขยะมูลฝอย	1) จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยที่มีฝาปิดมิดชิด และมีรูปทรงที่เหมาะสมต่อการใช้ในบริเวณท่าอากาศยานตั้งกระจายตามจุดต่างๆ ในบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และลานจอดรถ สำหรับการรวบรวมมูลฝอยที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ	●	ท่าอากาศยานปายมีการจัดวางภาชนะรองรับขยะมูลฝอยที่มีฝาปิดมิดชิดไว้ในบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และบริเวณต่างๆ ภายในท่าอากาศยานปาย	ไม่มี	 ถังรองรับขยะ
	2) จัดเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเก็บรวบรวมขยะตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ มาไว้ยังที่พักขยะเพื่อรอการเก็บขนจากเทศบาลตำบลปายและดูแลความสะอาดของบริเวณที่พักขยะ	●	ท่าอากาศยานปายได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเก็บรวบรวมขยะตามจุดต่างๆ ภายในโครงการ และนำไปรวบรวมไว้ในบริเวณที่พักขยะภายในท่าอากาศยานปาย ก่อนรวบรวมไปทิ้งที่จุดทิ้งขยะของเทศบาลตำบลปาย เพื่อนำไปจัดการตามหลักสุขาภิบาลต่อไป	ไม่มี	-
	3) กรมการขนส่งทางอากาศจะต้องประสานงานกับเทศบาลตำบลปายให้มีการจัดการพื้นที่ฝังกลบขยะมูลฝอยให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล ซึ่งพื้นที่ฝังกลบขยะมูลฝอยของเทศบาลปายอยู่ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 100 เมตร	●	พื้นที่ฝังกลบขยะมูลฝอยของเทศบาลตำบลปาย ตั้งอยู่ด้านทิศเหนือของพื้นที่ท่าอากาศยานปาย และมีระยะห่างจากพื้นที่โครงการ 150 เมตร	ไม่มี	 พื้นที่ฝังกลบขยะมูลฝอยของเทศบาลตำบลปาย


** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7. การกำจัดขยะมูลฝอย (ต่อ)	4) มีห้องพักขยะหรือที่เก็บขยะซึ่งสามารถเก็บขยะได้อย่างน้อย 3 วัน ในกรณีที่ไม่สามารถนำไปกำจัดได้ทันที	●	ห้องพักขยะภายในท่าอากาศยานปาย สามารถรองรับปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นได้นานมากกว่า 3 วัน และจากการตรวจสอบไม่พบขยะตกค้างภายในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย	ไม่มี	 ห้องพักขยะ
8. เศรษฐกิจ-สังคม	1) จัดให้มีฝ่ายประชาสัมพันธ์ในบริเวณชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลและรับเรื่องราวร้องเรียน	●	ท่าอากาศยานปายมีฝ่ายประชาสัมพันธ์ในบริเวณชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อให้ข้อมูลและรับเรื่องราวร้องเรียน	ไม่มี	 ฝ่ายประชาสัมพันธ์
	2) มีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องราวร้องเรียนที่เด่นชัด สามารถมองเห็นและเข้าถึงได้ง่าย	●	มีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องราวร้องเรียน บริเวณประชาสัมพันธ์ตั้งอยู่บริเวณชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสาร ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนและเข้าถึงได้ง่าย	ไม่มี	
	3) จัดทำอาคารที่พักผู้โดยสารให้สอดคล้องกับลักษณะทางสถาปัตยกรรมท้องถิ่น (ไทยใหญ่)	●	รูปแบบอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานปายมีการออกแบบให้สอดคล้องกับสถาปัตยกรรมท้องถิ่น (ไทยใหญ่)	ไม่มี	 อาคารที่พักผู้โดยสาร
	4) หากมีบ้านเรือนของชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือนของการบินขึ้น-ลงของเครื่องบินให้โครงการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมอาคารที่ได้รับเสียหายให้อยู่ในสภาพเดิม	⊗	ปัจจุบันยังไม่ได้รับการร้องเรียนจากชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานปายได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือนของการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน	ไม่มี	-




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้ ⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

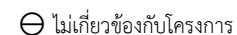
ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
9. การสาธารณสุข	1) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานบริเวณภายนอกอาคารสวมอุปกรณ์ลดเสียงเมื่อเครื่องบินกำลังขึ้น-ลง เช่น Ear Plug, Ear Muff	●	พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในบริเวณภายนอกอาคารมีการสวมอุปกรณ์ลดเสียง Ear Plug, Ear Muff เมื่อเครื่องบินกำลังขึ้น-ลง	ไม่มี	-
	2) ดำเนินการควบคุมผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงอย่างเคร่งครัด	●	ท่าอากาศยานปายมีการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ และเสียงอย่างเคร่งครัด และจากการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง ระหว่างวันที่ 9-11 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าคุณภาพอากาศและระดับเสียงเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน	ไม่มี	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศแสดงไว้ในภาคผนวก ข-3 ส่วนผลการตรวจวัดระดับเสียง แสดงไว้ในภาคผนวก ข-4
	3) โครงการต้องจัดให้มีฝ่ายประชาสัมพันธ์ในบริเวณชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ วิธีการป้องกันผลกระทบต่อสุขภาพและรับเรื่องราวร้องเรียนเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมของโครงการทั้งในเรื่องสุขภาพของประชาชน และสิ่งแวดล้อม โดยต้องมีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องราวร้องเรียนที่เด่นชัดสามารถมองเห็นและเข้าถึงได้ง่าย	●	ท่าอากาศยานมีฝ่ายประชาสัมพันธ์ตั้งอยู่บริเวณชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ โดยมีการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ และมีวิธีการป้องกันผลกระทบด้านสุขภาพและมีการรับเรื่องราวร้องเรียนเกี่ยวกับกิจกรรมของโครงการ ในเรื่องสุขภาพของประชาชน และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีป้ายรับเรื่องราวร้องเรียนที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนและเข้าถึงง่าย	ไม่มี	 ป้ายประชาสัมพันธ์
	4) ในกรณีที่มีการร้องเรียนจากชุมชนในเรื่องของผลกระทบต่อสุขภาพจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการให้เจ้าของโครงการจัดตั้งคณะกรรมการในการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ โดยมีชุมชนที่ได้รับผลกระทบเป็นส่วนหนึ่งในคณะกรรมการดำเนินงาน	⊗	ปัจจุบันยังไม่ได้รับการร้องเรียนจากชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานปาย เกี่ยวกับการได้รับผลกระทบต่อสุขภาพจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการ	ไม่มี	-




** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการ ปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
10. อุบัติเหตุและความปลอดภัย	1) เพื่อความพร้อมในการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ท่าอากาศยานปาย ควรดำเนินการซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	●	ท่าอากาศยานปาย มีการซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการครั้งล่าสุดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2568	ไม่มี	  <p>การซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ประจำเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2568</p>
	2) ติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนเครื่องบิน บินต่ำ บริเวณถนนทางหลวง 1095 เพื่อเตือนให้ผู้ใช้เส้นทางเพิ่มความระมัดระวังขณะสัญจรผ่านบริเวณโครงการ	●	มีการติดตั้งป้ายเตือนเครื่องบิน บินต่ำ บริเวณทางหลวง 1095 ก่อนถึงทางเข้า - ออกท่าอากาศยานปาย	ไม่มี	 <p>ป้ายสัญญาณเตือน เครื่องบิน บินต่ำ</p>

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
10. อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ต่อ)	3) ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบในช่วงที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบินบริเวณทางหลวงหมายเลข 1095	●	มีการติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ บริเวณทางเข้า-ออก ท่าอากาศยานปาย ริมทางหลวง 1095	ไม่มี	 ป้ายสัญญาณไฟกระพริบ
	4) ตีเส้นนูนขวางถนนทางหลวงหมายเลข 1095 ที่ระยะ 50 เมตร ก่อนถึงแนวขึ้น-ลงของเครื่องบินทั้ง 2 ด้าน	⊖	การตีเส้นนูนขวางถนน บนทางหลวงหมายเลข 1095 อยู่ในดุลยพินิจในการดำเนินการของแขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานปายได้มีการประสานงานกับแขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน เพื่อขอความอนุเคราะห์ให้มาตีเส้นนูนขวางถนนทางหลวงหมายเลข 1095 แล้ว	ไม่มี	 หนังสือประสานงานกับ แขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน
	5) จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในช่วงการขึ้น-ลงของเครื่องบินในบริเวณทางหลวงหมายเลข 1095 ที่ผ่านพื้นที่โครงการ	●	ท่าอากาศยานปายได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในช่วงที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน บริเวณทางหลวงหมายเลข 1095 อย่างไรก็ตามในปัจจุบัน ท่าอากาศยานปายยังไม่มีสายการบินพาณิชย์ หรือสายการบินเช่าเหมาลำ ให้บริการ	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก

** สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

⊖ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการ

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ

คุณภาพสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.1 แผนการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง การจัดการน้ำเสีย การจัดการน้ำใช้ ทรัพยากรสัตว์ป่า และเศรษฐกิจ-สังคม มีรายละเอียดการดำเนินงานดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5.1-1)

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. คุณภาพอากาศ	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂)	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณบ้านแม่ของ 2) พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน) 3) บริเวณบ้านหัวนา	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดตั้งข้อ 5.2.1) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-22 มีนาคม พ.ศ. 2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลม มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ. 2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลม มรสุมตะวันตกเฉียงใต้	-	-
2. ระดับเสียง - ระดับเสียงใน สิ่งแวดล้อม	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq} 24 hrs.) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L _{dn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{max})	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณบ้านแม่ของ 2) ลานจอดเครื่องบิน 3) ในอาคารที่พักผู้โดยสาร 4) บริเวณบ้านหัวนา	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม แล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดตั้งข้อ 5.2.2) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-22 มีนาคม พ.ศ. 2568 - ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ. 2568	-	-
- ผลการประเมิน ระดับเสียงโดยใช้ แบบจำลองทาง คณิตศาสตร์	- NEF	ท่าอากาศยานปาย	ปีละ 2 ครั้ง	●	ผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงโดย ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ มีรายละเอียด ตั้งข้อ 5.2.2	-	-
- ทิศนคติด้านระดับ เสียง	- ทิศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนคติต่อมลพิษทางเสียง	กลุ่มเป้าหมายเหมือนกับการ สำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	ปีละ 1 ครั้ง	●	ดำเนินการสำรวจทิศนคติด้านระดับเสียง ใน เดือนตุลาคม พ.ศ.2568 ร่วมกับการสำรวจ สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (รายละเอียดตั้งข้อ 5.2.6)	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ



ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
3. การจัดการน้ำเสีย	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (SS) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids)* (เฉพาะคุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) 	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) คุณภาพน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร* 2) คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อพักน้ำก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ*	ปีละ 2 ครั้ง	●	ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดดังข้อ 5.2.3) - ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2568 - ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2568	-	-
4. การจัดการน้ำใช้**	<ul style="list-style-type: none"> - 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	●	ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้แล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดดังข้อ 5.2.4) - ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2568 - ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2568	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
5. ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือนิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก	บริเวณท่าอากาศยานปาย และบริเวณใกล้เคียง	ปีละ 2 ครั้ง	●	ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดดังข้อ 5.2.5) - ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 26-27 เมษายน พ.ศ. 2568 - ครั้งที่ 2 ระหว่าง 24-25 ตุลาคม พ.ศ.2568	-	-
6. เศรษฐกิจ-สังคม	- การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกรับต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทศน์คติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	<u>กลุ่มครัวเรือน</u> : รวม 5 หมู่บ้าน ได้แก่ <u>ตำบลเวียงใต้</u> 1) หมู่ที่ 1 บ้านเมืองพร้าว 2) หมู่ที่ 6 บ้านห้วยปู <u>ตำบลเวียงเหนือ</u> 3) หมู่ 1 บ้านโป่ง 4) หมู่ 8 บ้านศรีดอนชัย <u>ตำบลแม่่นาเต็ง</u> 5) หมู่ 5 บ้านแม่ของ <u>กลุ่มผู้นำหรือผู้แทนชุมชน*</u> : รวม 13 ราย ประกอบด้วย 1) ผู้นำชุมชน ในระยะ 1 กิโลเมตรจากพื้นที่ท่าอากาศยาน รวม 11 ราย	ปีละ 1 ครั้ง	●	ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 (รายละเอียดดังข้อ 5.2.6)	-	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ



ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
6. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		2) ผู้นำชุมชน ในระยะ 1-5 กิโลเมตร จากพื้นที่ท่าอากาศยาน รวม 2 ราย <u>กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับ ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม*</u> : รวม 9 แห่ง					

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา
** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

5.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2.1 คุณภาพอากาศ

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานที่ติดตามตรวจสอบ:** ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.1-1)

2.1.1) พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน)

2.1.2) วัดแม่ของ (บ้านแม่ของ)

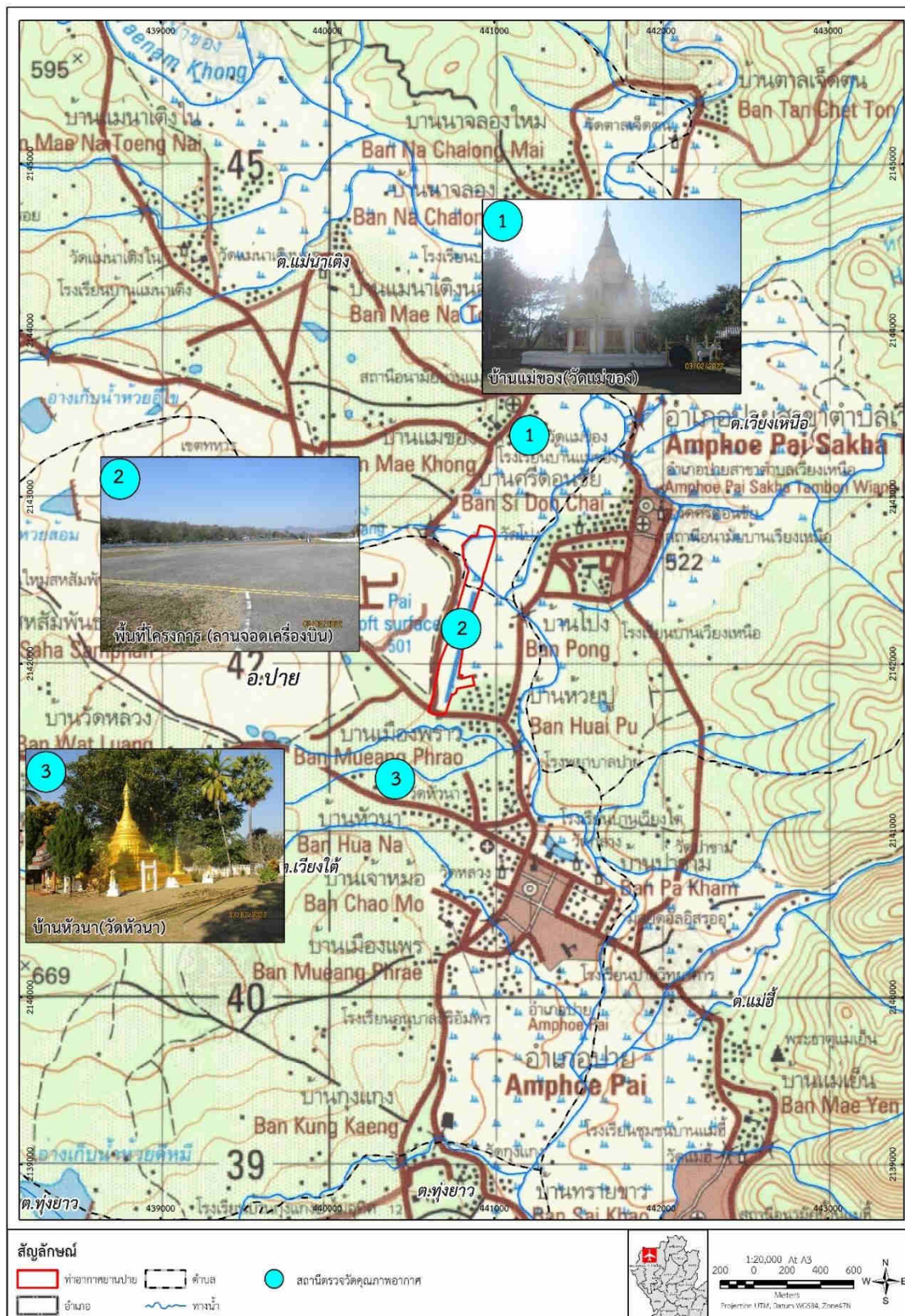
2.1.3) วัดหัวนา (บ้านหัวนา)

2.2) **ดัชนีตรวจวัด :** ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)

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. ฝุ่นละอองรวม (TSP) (24 ชั่วโมง)	High-Volume Air Sampler	Gravimetric	US.EPA.
2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (1 ชั่วโมง)	CO-Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	US.EPA.
3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (1 ชั่วโมง)	NO ₂ -Analyzer	Chemiluminescence	US.EPA

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2538-2567) และเพิ่มเติมจนถึงปีปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน และสถานีตรวจวัดอากาศเกษตรแม่ใจ จังหวัดเชียงใหม่ รวมถึงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาซึ่งท่าอากาศยานปายได้เก็บสถิติบันทึกไว้ (หากมี)



รูปที่ 5.2.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย

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

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-22 มีนาคม พ.ศ.2568 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

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



บ้านแม่ของ (วัดแม่ของ)



พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน)



บ้านห้วยนา (วัดห้วยนา)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-22 มีนาคม พ.ศ.2568 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย



บ้านแม่ของ (วัดแม่ของ)



พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน)



บ้านหวนนา (วัดหวนนา)

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

ภาพที่ 5.2.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)

2.5) การประเมินผลการศึกษา : นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

2.5.1) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ.2547

2.5.2) มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ รายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.6.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า ได้มีการรวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศ บริเวณวัดแม่ของ พื้นที่โครงการ และวัด ห้วยนา ในปี พ.ศ.2549 มีรายละเอียดดังนี้

วัดแม่ของ : มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม เท่ากับ 0.343 มก./ลบ.ม. ค่าเฉลี่ยความเข้มข้นของ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 14.2 มก./ลบ.ม. และค่าเฉลี่ยความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซ คาร์บอนมอนอกไซด์ เท่ากับ 1.71 ppm

พื้นที่โครงการ : มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม เท่ากับ 0.148 มก./ลบ.ม. ค่าเฉลี่ยความเข้มข้น ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 12.2 มก./ลบ.ม. และค่าเฉลี่ยความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เท่ากับ 1.80 ppm

วัดห้วยนา: มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม เท่ากับ 0.219 มก./ลบ.ม. ค่าเฉลี่ยความเข้มข้นของก๊าซ ไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 18.2 มก./ลบ.ม. และค่าเฉลี่ยความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซ คาร์บอนมอนอกไซด์ เท่ากับ 1.72 ppm

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้ แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คือ AERMOD ของ US.EPA.Version 4.6.5 โดยคาดการณ์ปริมาณความเข้มข้นของมลสารหลัก ดังนี้ (1) ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (2) ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ (3) ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) เฉลี่ย 1 ชั่วโมงที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่อ่อนไหวโดยรอบพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย บริเวณพื้นที่โครงการ บ้านห้วยนา และบ้านแม่ของ ทำการคาดการณ์จากกรณีที่มีเครื่องบิน Casa-C-212-300ให้บริการ จำนวน 8 เที่ยวบินต่อวัน มีรายละเอียดของการคาดการณ์ดังนี้

ผลการคาดการณ์ความเข้มข้นของมลสารในช่วงเปิดดำเนินการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม*			
พื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ	ค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) (มก./ลบ.ม.)	ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)
บริเวณภายในพื้นที่โครงการ	0.153	2.0068	0.0167
บ้านห้วยนา	0.230	1.7370	0.0197
บ้านแม่ของ	0.381	1.7100	0.0230
มาตรฐาน	0.33 ¹	30 ²	0.17 ²

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

² มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

ที่มา : * รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (รายงานฉบับหลัก, พฤศจิกายน พ.ศ.2552)

ปริมาณความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ณ บริเวณพื้นที่โครงการ บ้านห้วยนา และบ้านแม่ของ มีค่าเท่ากับ 0.153, 0.230 และ 0.381 มก./ลบ.ม. ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน พบว่า บริเวณภายในพื้นที่โครงการและบ้านห้วยนา มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดปริมาณฝุ่นละอองรวมไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ส่วนบริเวณบ้านแม่ของ มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดปริมาณฝุ่นละอองรวมไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม.

ปริมาณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ณ บริเวณพื้นที่โครงการ บ้านห้วยนา และบ้านแม่ของ มีค่าเท่ากับ 2.0068, 1.7370 และ 1.7100 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน พบว่า บริเวณพื้นที่อ่อนไหวทั้ง 3 แห่ง มีปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง คาดว่าจะเกิดขึ้น ณ บริเวณพื้นที่โครงการ บ้านห้วยนา และบ้านแม่ของ มีค่าเท่ากับ 0.0167, 0.0197 และ 0.0230 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน พบว่า บริเวณพื้นที่อ่อนไหวทั้ง 3 แห่ง มีปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

3.2 ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณท่าอากาศยานปาย วัดแม่ของ พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน) และวัดห้วยนา ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าความเข้มข้นก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณท่าอากาศยานปาย วัดแม่ของ พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน) และวัดห้วยนา ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าความเข้มข้นก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณท่าอากาศยานปาย วัดแม่ของ พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน) และวัดหัวนา ในเดือนมีนาคมและมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าความเข้มข้นก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศ

จากการทบทวนสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ รวม 2 สถานี ได้แก่ สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (ปี พ.ศ.2537-2566) ของสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน และสถิติภูมิอากาศในคาบ 17 ปี (ปี พ.ศ.2549-2566) ของสถานีตรวจวัดอากาศเกษตรแม่ใจ จังหวัดเชียงใหม่ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-1 และตารางที่ 5.2.1-2)

สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน : สถิติภูมิอากาศคาบ 30 ปี (ปี พ.ศ.2537-2566) มีปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,294.1 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนสิงหาคม ซึ่งมีวันที่ฝนตก 25.4 วัน โดยมีความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 0.5 น็อต โดยช่วงเดือนกันยายนถึงเดือนมีนาคมได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 0.3-0.5 น็อต ส่วนในเดือนพฤษภาคมได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.6 น็อต และเดือนเมษายน, มิถุนายนถึงสิงหาคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 0.4-0.8 น็อต

สถานีตรวจวัดอากาศเกษตรแม่ใจ จังหวัดเชียงใหม่ : สถิติภูมิอากาศคาบ 17 ปี (ปี พ.ศ.2549-2566) มีปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปีเท่ากับ 1,123.5 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ สิงหาคม ซึ่งมีวันที่ฝนตก 21.1 วัน โดยมีความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 1.5 น็อต โดยช่วงเดือนมกราคม, มีนาคม ถึง พฤษภาคม, มิถุนายน, สิงหาคม, กันยายน และธันวาคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 0.7-1.7 น็อต ส่วนในเดือนมิถุนายนและเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศใต้และทิศตะวันตก มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.5-0.9 น็อต ส่วนในเดือนตุลาคม ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศเหนือ และทิศตะวันตกเฉียงเหนือมีความเร็วลมเฉลี่ย 1.8 น็อต และในเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนพฤศจิกายนได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากหลายทิศทางมีความเร็วลมเฉลี่ย 2.9-3.3 น็อต

ตารางที่ 5.2.1-1
สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2537-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 1994-2023															
Station	MAE HONG SON	Elevation of station above MSL													
Index Station	48300	265.41 Meters													
Latitude	19° 17' 56.3" N	Height of barometer above MSL													
Longitude	97° 58' 32.8" E	274.21 Meters													
		Height of Thermometer above ground													
		1.20 Meters													
		Height of wind vane above ground													
		19.68 Meters													
		Height of rainguage													
		0.80 Meters													
Elements	N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual	
Pressure(hPa)	Mean	30	1013.80	1012.30	1009.50	1007.50	1006.30	1005.30	1005.30	1005.80	1007.70	1010.60	1012.60	1014.30	1009.25
	Mean Daily Range	30	7.20	7.80	8.10	7.60	6.30	4.90	4.40	4.80	5.60	6.00	6.30	6.60	6.30
	Ext. Max.	30	1024.31	1022.79	1023.83	1017.40	1015.41	1012.23	1013.36	1013.14	1018.21	1019.01	1021.84	1025.85	1025.85
	Ext. Min.	30	1003.49	1001.65	998.34	996.93	997.37	995.74	996.05	995.34	997.12	1000.06	1002.73	1001.78	995.34
Temperature(Celsius)	Mean Max.	30	29.9	33.3	36.9	38.9	36.2	33.6	32.5	32.2	32.9	31.0	28.9	33.2	
	Ext. Max.	30	35.5	38.0	41.5	44.6	44.0	39.7	38.5	37.3	36.7	36.6	35.5	35.2	44.6
	Mean Min.	30	14.8	15.0	18.5	23.0	24.0	24.0	23.7	23.5	23.4	21.5	19.6	16.4	20.6
	Ext. Min.	30	8.2	8.4	11.3	16.2	19.8	21.2	20.6	20.4	20.1	0.0	9.3	0.0	0.0
		30	21.0	22.9	26.9	30.4	29.2	28.0	27.3	27.1	27.2	26.6	24.4	21.5	26.0
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	30	15.8	15.1	16.3	19.6	22.8	23.8	23.9	23.9	22.9	20.5	17.4	20.5	
Relative Humidity(%)	Mean	30	75	66	57	56	71	79	83	84	83	82	80	79	74.7
	Mean Max.	30	95	92	83	79	89	92	94	94	95	95	95	96	91.7
	Mean Min.	30	45	33	30	33	50	61	66	68	64	61	57	52	51.6
	Ext. Min.	30	20	15	11	11	20	35	40	47	38	33	29	17	11.0
Visibility(Km.)	Mean	30	9.0	8.1	4.9	7.5	11.1	11.2	10.6	10.4	10.4	9.9	9.7	9.1	9.3
	07.00LST	30	2.5	4.8	3.2	5.2	8.9	9.5	9.0	8.4	7.4	5.6	3.8	1.9	5.9
Cloud Amount(1-10)	Mean	30	1.6	0.9	1.0	2.6	5.6	7.5	8.3	8.3	7.3	5.3	3.1	2.3	4.5
Wind (Knots)	Prev.Wind	30	SE	SE	SE	S	SW	S	S	S	SE	SE	SE	SE	-
	Mean	30	0.4	0.5	0.5	0.8	0.6	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	0.4	0.5
	Max.	30	22.0	22.0	32.0	34.0	37.0	26.0	24.0	35.0	28.0	49.0	18.0	18.0	49.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	30	69.8	96.7	136.5	173.3	157.0	119.4	108.2	103.7	109.1	103.3	74.0	60.0	1311.0
Rainfall(mm)	Total	30	12.5	9.9	22.4	57.4	176.5	170.4	230.3	255.4	195.7	118.9	34.5	10.2	1294.1
	Num. of Days	30	1.8	1.3	2.7	6.1	16.8	21.9	24.3	25.4	20.2	13.1	4.9	1.9	140.4
	Daily Max.	30	54.4	38.3	115.3	62.2	75.0	110.5	101.3	95.0	98.1	128.0	58.5	27.3	128.0
Sunshine Duration(hr.)	Mean	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0
Phenomena(Days)	Fog	30	18.8	3.8	1.5	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.4	2.3	9.4	21.0	57.5
	Haze	30	4.1	13.8	18.9	17.1	2.0	0.1	0.1	0.0	0.4	1.8	1.5	2.0	61.8
	Hail	30	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
	ThunderStorm	30	0.3	0.5	1.3	5.0	8.7	3.7	2.4	3.9	6.4	5.5	1.1	0.3	39.1
	Squall	30	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.5

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.2.1-2
สถิติภูมิอากาศในคาบ 17 ปี (พ.ศ.2549-2566) จากสถานีตรวจวัดอากาศเกษตรแม่โจ้ จังหวัดเชียงใหม่

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2006-2023															
Station	MAE JO AGROMET.										Elevation of station above MSL		316.53 Meters		
Index Station	48326										Height of barometer above MSL		318.37 Meters		
Latitude	18° 47' 0.0" N										Height of Thermometer above ground		1.25 Meters		
Longitude	98° 59' 0.0" E										Height of wind vane above ground		11.00 Meters		
											Height of rainguage		0.90 Meters		
Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	18	996.50	1019.00	994.00	1009.00	999.80	1006.40	1011.90	989.50	995.60	1006.40	994.60	1007.30	1002.50
	Mean Daily Range	18	4.80	76.70	5.00	7.00	2.60	4.60	2.70	2.40	3.70	5.00	13.60	3.90	11.00
	Ext.Max.	18	1024.20	1178.82	1016.69	1016.27	1030.75	1010.81	1024.10	1027.34	1031.55	1028.54	1029.74	1029.99	1178.82
	Ext.Min.	17	913.55	860.14	962.77	1002.67	913.13	1000.89	1000.61	919.15	911.95	911.69	913.29	915.63	860.14
Temperature(Celsius)	Mean Max.	18	30.6	32.8	36.1	36.1	33.2	33.4	31.9	32.3	31.2	31.7	31.0	29.8	32.5
	Ext.Max.	18	36.2	37.4	39.6	40.3	36.2	37.0	35.0	35.0	35.0	34.5	35.0	33.6	40.3
	Mean Min.	18	16.8	15.2	17.6	21.3	22.5	23.5	23.5	23.2	23.1	23.7	19.3	17.6	20.6
	Ext.Min.	18	9.9	11.1	12.0	17.0	18.5	22.3	21.3	21.9	21.5	18.2	12.4	8.6	8.6
	Mean	18	21.7	23.6	24.5	28.2	27.8	28.0	28.1	23.7	27.2	26.3	25.5	22.9	25.6
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	18	17.2	17.6	16.9	20.2	22.2	23.5	20.0	20.5	23.4	21.4	18.8	17.0	19.9
Relative Humidity(%)	Mean	18	74	73	67	65	73	78	66	87	81	76	70	74	73.7
	Mean Max.	18	87	89	84	88	88	92	74	92	89	87	84	87	86.7
	Mean Min.	18	54	54	47	40	65	58	55	80	67	63	48	60	57.5
	Ext.Min.	18	21	18	13	17	38	31	36	48	51	42	31	24	13.0
Visibility(Km.)	Mean	18	8.1	710.9	6.6	8.1	8.3	11.0	10.5	9.1	10.5	9.8	9.8	8.3	67.6
	07.00LST	17	7.9	5.9	3.1	6.9	8.7	11.3	10.6	10.7	10.3	9.5	8.7	9.2	8.6
Cloud Amount(1-10)	Mean	18	1.8	1.7	0.5	3.5	5.3	7.0	5.7	6.8	6.0	4.0	3.0	3.0	4.0
Wind (Knots)	Prev.Wind	2	S	Vary	S	S	S	S,W		S	S,W	N,NW	Vary	S	-
	Mean	18	1.7	3.3	1.2	1.3	0.9	0.9	1.5	0.7	0.5	1.8	2.9	1.4	1.5
	Max.	18	16.0	12.0	12.0	20.0	15.0	14.0	14.0	16.0	12.0	19.0	19.0	14.0	20.0
Pan Evaporation(mm.)	Total	18	87.1	103.9	128.6	154.3	128.4	129.6	108.8	107.7	77.8	113.1	92.2	94.4	1325.9
Rainfall(mm)	Total	30	5.3	10.0	32.0	59.1	177.2	122.9	171.9	192.2	202.0	92.2	41.3	17.4	1123.5
	Num. of Days	30	0.7	0.8	3.1	6.7	15.6	17.3	19.2	21.1	17.2	8.9	3.9	1.8	116.3
	Daily Max.	30	17.1	68.9	64.3	112.8	126.9	63.0	109.9	87.0	91.5	84.7	92.8	99.5	126.9
Sunshine Duration(hr.)	Mean	13	258.1	247.0	245.0	229.3	162.0	166.1	90.9	130.7	102.2	126.9	143.0	168.2	2069.4
Phenomena(Days)	Fog	18	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.1	0.7
	Haze	18	2.6	2.9	3.4	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.8	1.1	1.6	14.5
	Hail	18	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1	0.7
	ThunderStorm	18	0.0	0.0	0.2	0.6	0.6	0.6	0.3	0.6	0.2	0.1	0.1	0.1	3.4
	Squall	18	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.5

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

3.3.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ มีรายละเอียดผลการตรวจวัดแยกสถานีนี (ตารางที่ 5.2.1-3 และรูปที่ 5.2.1-2 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

ครั้งที่ 1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 20-22 มีนาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดแยกตามสถานี ดังนี้

วัดแม่ฮ่อง : มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.149-0.258 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.213 มก./ลบ.ม. ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0124-0.0149 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0149 ส่วนในล้านส่วน และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.63-0.67 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.67 ส่วนในล้านส่วน

พื้นที่โครงการ(ลานจอดเครื่องบิน) : มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.132-0.158 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.146 มก./ลบ.ม. ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0153-0.0163 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0163 ส่วนในล้านส่วน และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.72-0.77 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.77 ส่วนในล้านส่วน

วัดหัวนา : มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.124-0.159 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.145 มก./ลบ.ม. ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0153-0.0159 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0159 ส่วนในล้านส่วน และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.68-0.76 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.76 ส่วนในล้านส่วน

ครั้งที่ 2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศระหว่างวันที่ 9-11 กันยายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดแยกตามสถานี ดังนี้

วัดแม่ฮ่อง : มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม(TSP) ระหว่าง 0.035-0.038 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.036 มก./ลบ.ม. ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0079-0.0080 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0080 ส่วนในล้านส่วน และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.32-0.036 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.36 ส่วนในล้านส่วน

พื้นที่โครงการ(ลานจอดเครื่องบิน) : มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.036-0.040 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.038 มก./ลบ.ม. ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0081-0.0088 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0088 ส่วนในล้านส่วน และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.30-0.34 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.34 ส่วนในล้านส่วน

วัดหัวนา : มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ระหว่าง 0.024-0.034 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.028 มก./ลบ.ม. ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0081-0.0083 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0083 ส่วนในล้านส่วน และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่าง 0.31-0.34 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.34 ส่วนในล้านส่วน

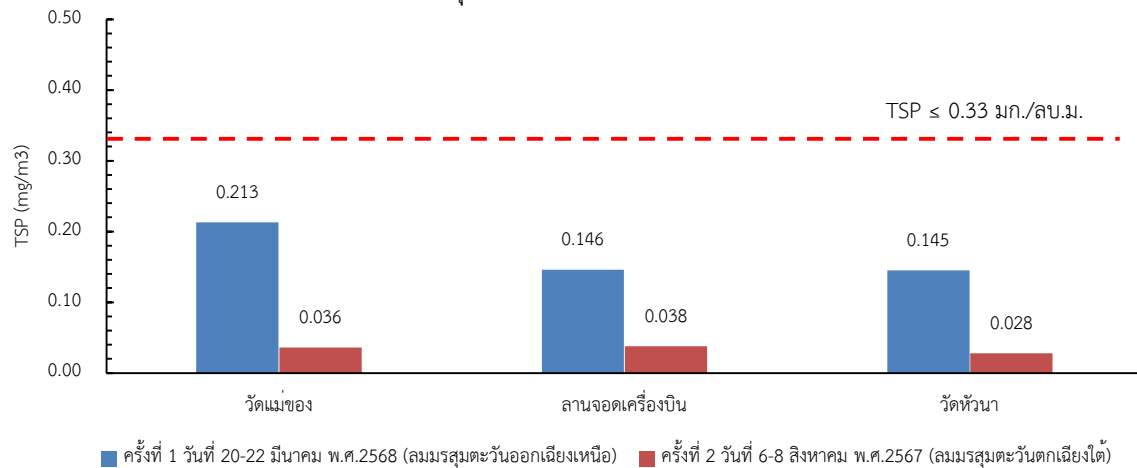
ตารางที่ 5.2.1-3				
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	TSP (มก./ลบ.ม.)	NO ₂ (ส่วนในล้านส่วน)	CO (ส่วนในล้านส่วน)
วัดแม่ฮ่อง	20-21 มีนาคม พ.ศ.2568	0.149	0.0149	0.67
	21-22 มีนาคม พ.ศ.2568	0.233	0.0124	0.63
	22-23 มีนาคม พ.ศ.2568	0.258	0.0142	0.65
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.213*	0.0149**	0.67**
	6-7 กันยายน พ.ศ.2568	0.038	0.0079	0.32
	7-8 กันยายน พ.ศ.2568	0.035	0.0079	0.35
	8-9 กันยายน พ.ศ.2568	0.035	0.0080	0.36
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.036*	0.0080**	0.36**
พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน)	20-21 มีนาคม พ.ศ.2568	0.132	0.0153	0.77
	21-22 มีนาคม พ.ศ.2568	0.149	0.0163	0.72
	22-23 มีนาคม พ.ศ.2568	0.158	0.0162	0.72
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.146*	0.0163**	0.77**
	6-7 กันยายน พ.ศ.2568	0.040	0.0086	0.34
	7-8 กันยายน พ.ศ.2568	0.037	0.0088	0.34
	8-9 กันยายน พ.ศ.2568	0.036	0.0081	0.30
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.038*	0.0088**	0.34**
วัดหัวนา	20-21 มีนาคม พ.ศ.2568	0.124	0.0153	0.76
	21-22 มีนาคม พ.ศ.2568	0.152	0.0153	0.75
	22-23 มีนาคม พ.ศ.2568	0.159	0.0159	0.68
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.145*	0.0159**	0.76**
	6-7 กันยายน พ.ศ.2568	0.034	0.0081	0.34
	7-8 กันยายน พ.ศ.2568	0.026	0.0083	0.32
	8-9 กันยายน พ.ศ.2568	0.024	0.0082	0.31
	ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	0.028*	0.0083**	0.34**
มาตรฐาน		0.33 ¹	0.17 ²	30 ²

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

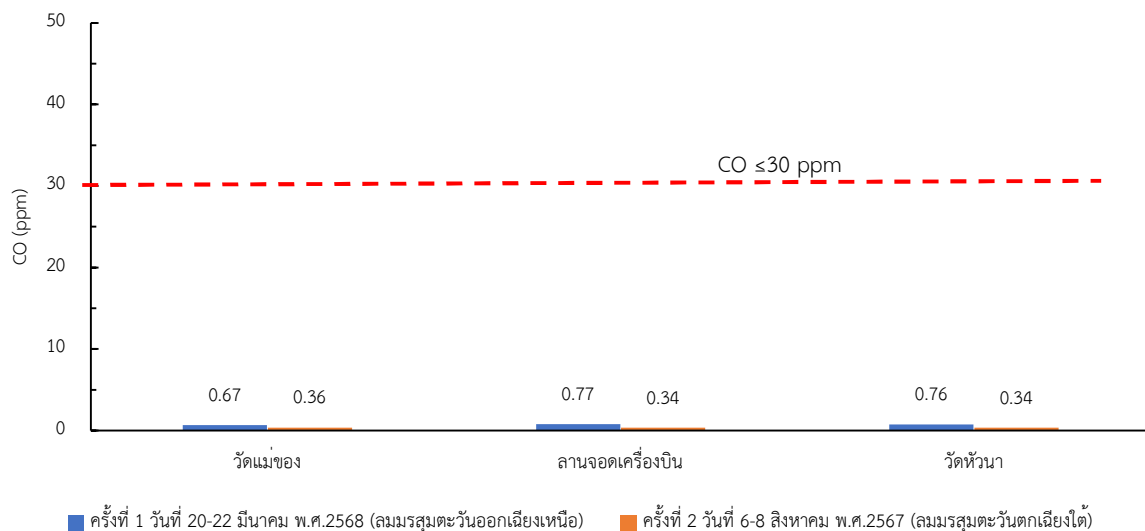
² มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ.2538

* ค่าเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง **เป็นค่าสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง

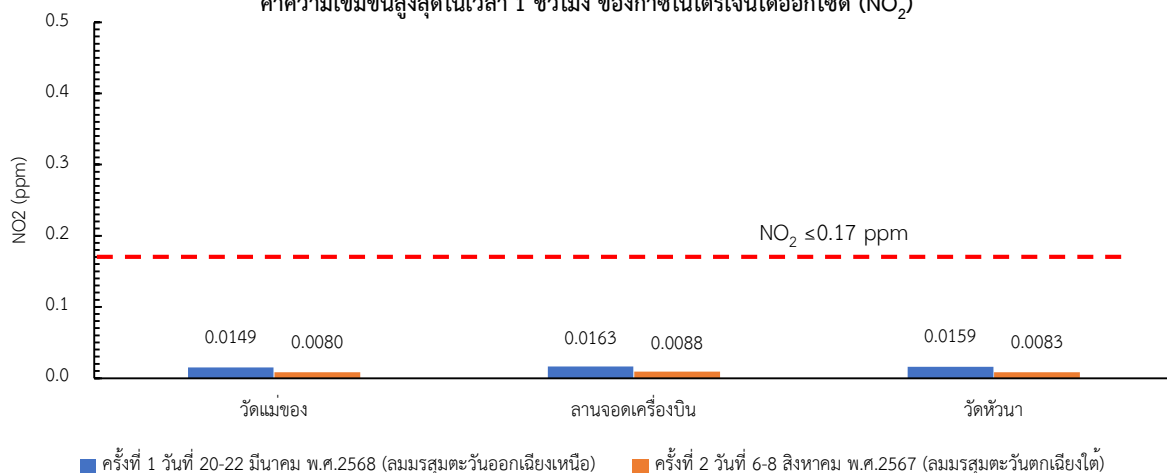
ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)



ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)



ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)



รูปที่ 5.2.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้มีการคาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพอากาศในกรณีที่มีเครื่องบินให้บริการจำนวน 8 เที่ยวบิน/วัน แต่เมื่อพิจารณาจากสถานการณ์ดำเนินการโครงการในปัจจุบัน พบว่า ท่าอากาศยานปายยังไม่มีอากาศยานขึ้น-ลง จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน (เดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้

4.2) การเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในการศึกษาครั้งนี้ (มีนาคม และสิงหาคม พ.ศ.2568) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-มิถุนายน พ.ศ.2567) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลในแต่ละฤดูมรสุม ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.1-4 และรูปที่ 5.2.1-3)

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ : ผลการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2568) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

วัดแม่ของ : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (CO) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง ใกล้เคียงกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567)

พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน) : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (CO) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง ใกล้เคียงกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567)

วัดหัวนา : ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (CO) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง ใกล้เคียงกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และมีนาคม พ.ศ.2567)

ตารางที่ 5.2.1-4									
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย									
วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)			ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมงของ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)			ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)		
	วัดแม่ของ	ลานจอด เครื่องบิน	วัดหัวนา	วัดแม่ของ	ลานจอด เครื่องบิน	วัดหัวนา	วัดแม่ของ	ลานจอด เครื่องบิน	วัดหัวนา
เมษายน พ.ศ.2549 ¹	0.343	0.148	0.219	0.0142	0.0122	0.0182	1.71	1.80	1.72
มีนาคม พ.ศ.2565 ²	0.180	0.123	0.171	0.0089	0.0099	0.0087	0.81	0.82	0.89
กรกฎาคม พ.ศ.2565 ²	0.118	0.107	0.117	0.0088	0.0089	0.0074	0.47	0.46	0.46
มีนาคม พ.ศ.2566 ²	0.178	0.160	0.169	0.0129	0.0132	0.0150	0.63	0.60	0.65
กรกฎาคม พ.ศ.2566 ²	0.048	0.050	0.047	0.0078	0.0073	0.0075	0.45	0.46	0.47
มีนาคม พ.ศ.2567 ²	0.280	0.284	0.308	0.0195	0.0191	0.0200	0.86	0.87	0.91
มิถุนายน พ.ศ.2567 ²	0.045	0.049	0.049	0.0089	0.0096	0.0096	0.45	0.49	0.49
มีนาคม พ.ศ.2568	0.213	0.146	0.145	0.0149	0.0163	0.0159	0.67	0.77	0.76
กันยายน พ.ศ.2568	0.036	0.038	0.028	0.0080	0.0088	0.0083	0.36	0.34	0.34
มาตรฐาน	0.33*			0.17**			30***		

ที่มา : ¹ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (รายงานฉบับหลัก, พฤศจิกายน พ.ศ.2552)

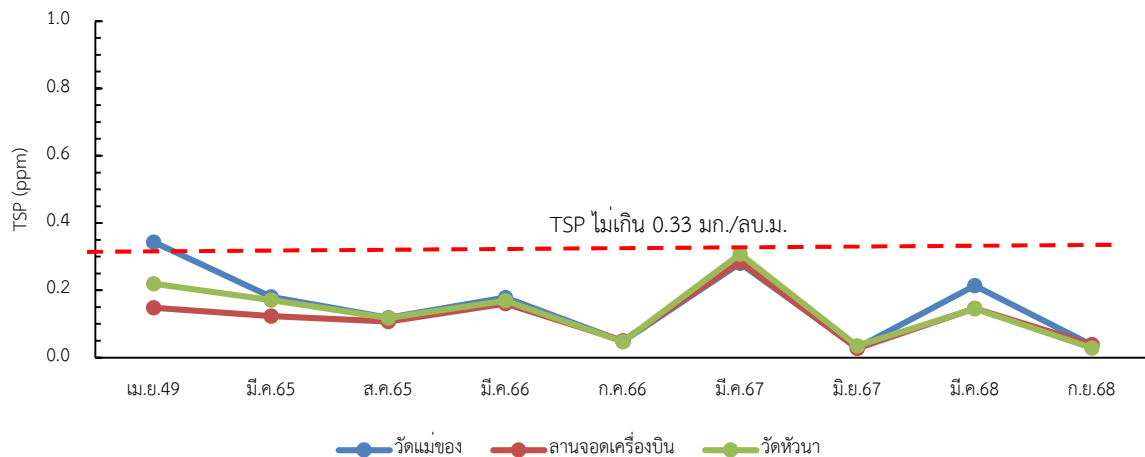
² รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ท่าอากาศยานปาย โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

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

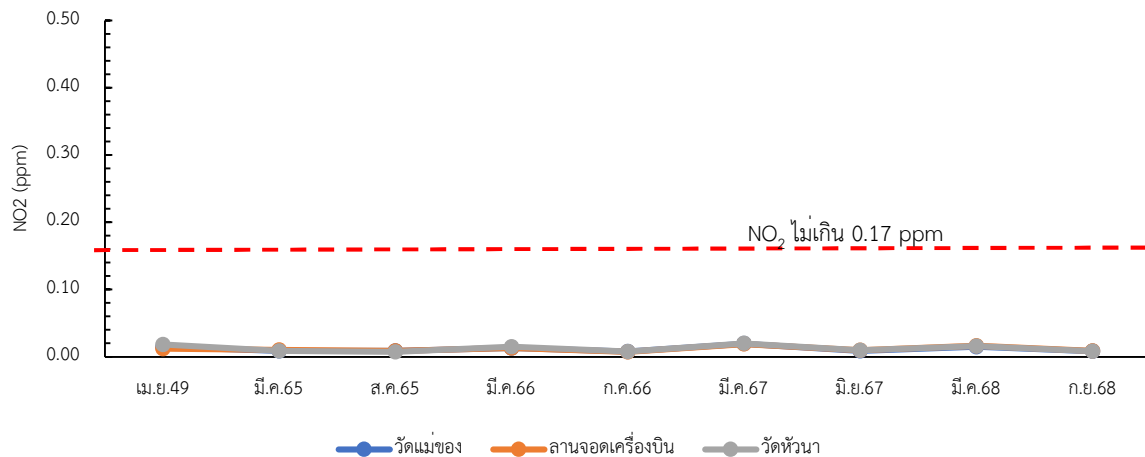
** มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ.2552

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

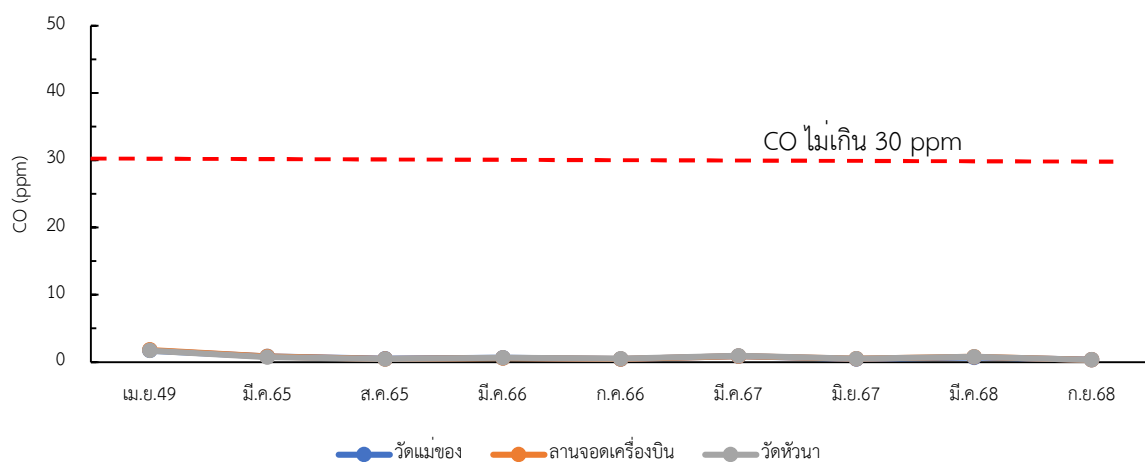
ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)



ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)



ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)



รูปที่ 5.2.1-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานปาย

ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ : เนื่องจากในขณะศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจสอบในปัจจุบัน (กันยายน พ.ศ.2568) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ สำหรับการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในปัจจุบัน กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกรายสถานี ดังนี้

วัดแม่ฮ่อง : ผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (CO) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567)

พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน) : ผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (CO) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567)

วัดหัวนา : ผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง (CO) และค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กรกฎาคม พ.ศ.2565, กรกฎาคม พ.ศ.2566 และมิถุนายน พ.ศ.2567)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคมและกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รวมทั้งการดำเนินงานระหว่างเดือนมกราคม-กันยายน พ.ศ.2568 ไม่มีอากาศยานขึ้น-ลง ที่ท่าอากาศยานปาย จึงสรุปได้ว่าการดำเนินการของท่าอากาศยานปายในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศต่อชุมชนบริเวณข้างเคียง

5.2.2 ระดับเสียง

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานที่ติดตามตรวจสอบ:** ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-1)

2.1.1) **ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม :** จำนวน 4 สถานี ได้แก่ วัดแม่ของ (บ้านแม่ของ) วัดหัวนา (บ้านหัวนา) ลานจอดเครื่องบิน และภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max})

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

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

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

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

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

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-22 มีนาคม พ.ศ.2568

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





วัดแม่ทอง



พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน)



ในอาคารที่พักผู้โดยสาร



วัดห้วยนา

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 20-22 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานปาย



วัดแม่ของ



พื้นที่โครงการ (ลานจอดเครื่องบิน)



ในอาคารที่พักผู้โดยสาร



วัดหัวนา

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

ภาพที่ 5.2.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)

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 ในกรณีของท่าอากาศยานควรติดตั้งวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
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-ลงของเครื่องแต่ละชนิด (Take off-Landing) กำหนดช่วงเวลาในการบิน ช่วงเวลากลางวัน (07.00-22.00 น.) และช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00 น.) และจัดชุดข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในแต่ละกรณีศึกษา หลังจากป้อนข้อมูล (Input data) ข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงสั่งให้แบบจำลองทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยาน
- (4) สร้าง Contour เพื่อให้โปรแกรมแสดงเส้นระดับความเข้มของเสียงและหลังจากได้รูปเส้นระดับความเข้มเสียง ได้มีการปรับปรุงรูปภาพให้มีความสวยงามของเส้นเสียง

2.4.2) การกำหนดกรณีศึกษา (Scenarios) : โดยการศึกษากำหนดกรณีศึกษาตามจำนวนเที่ยวบินจากการคาดการณ์ในปีปัจจุบันที่ได้มีการดำเนินการอยู่

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

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า ได้มีการรวบรวมข้อมูลระดับเสียง ซึ่งตรวจวัดโดยกรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) บริเวณวัดแม่ของ ลานจอดเครื่องบิน และวัดหัวนา ในเดือนกันยายน พ.ศ.2549 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

วัดแม่ของ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) เท่ากับ 52.71 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เท่ากับ 60.10 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เท่ากับ 92.30 dB(A)

ลานจอดเครื่องบิน : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) เท่ากับ 49.62 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เท่ากับ 54.30 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เท่ากับ 90.40 dB(A)

วัดหัวนา : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) เท่ากับ 49.13 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) เท่ากับ 54.30 dB(A) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เท่ากับ 86.20 dB(A)

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากอากาศยานในท่าอากาศยานปายในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ INM 6.2 (Integrated Noise Model Version 6.2) คาดการณ์ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) จากกรณีที่มีเครื่องบินแบบ Casa-C-212-300 ให้บริการจำนวน 8 เที่ยวบินต่อวัน ที่คาดการณ์ พบว่า บริเวณพื้นที่อ่อนไหวทั้ง 3 แห่ง มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) ที่เกิดขึ้น มีค่าเท่ากับ 56.8, 56.2 และ 57.9 dB(A) ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดระดับเสียงเฉลี่ยใน 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A)

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2565) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณท่าอากาศยานปาย บริเวณวัดแม่ของ ลานจอดเครื่องบิน ในอาคารที่พักผู้โดยสาร และวัดหัวนา ในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณท่าอากาศยานปาย บริเวณวัดแม่ของ ลานจอดเครื่องบิน ในอาคารที่พักผู้โดยสาร และวัดห้วยนา ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณท่าอากาศยานปาย บริเวณวัดแม่ของ ลานจอดเครื่องบิน ในอาคารที่พักผู้โดยสาร และวัดห้วยนา ในเดือนมีนาคมและมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-1 และรูปที่ 5.2.2-2 สำหรับผลการติดตามตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ง)

ครั้งที่ 1 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมระหว่างวันที่ 20-22 มีนาคม พ.ศ. 2568 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

วัดแม่ของ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 48.2-48.5 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 51.1-52.5 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าระหว่าง 81.1-87.7dB(A)

ลานจอดเครื่องบิน : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 45.3-56.7 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 49.1-57.6 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 72.7-88.1 dB(A)

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 53.6-55.5 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.8-60.4 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 81.3-88.5 dB(A)

วัดห้วยนา : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 52.0-53.0 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.4-57.9 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 86.9-99.6 dB(A)

ครั้งที่ 2 : ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมระหว่างวันที่ 6-8 กันยายน พ.ศ.2568
พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

วัดแม่ฮ่อง : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr.}$) ระหว่าง 52.1-61.8 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 53.7-68.7 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด(L_{max}) มีค่าระหว่าง 78.0-94.8 dB(A)

ลานจอดเครื่องบิน : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr.}$) ระหว่าง 50.1-56.4 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 55.0-62.8 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 84.5-92.3 dB(A)

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr.}$) ระหว่าง 53.4-56.8 dB(A) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.8-61.3 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 90.1-90.3 dB(A)

วัดห้วยนา : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24 \text{ hr.}$) ระหว่าง 40.7-46.3 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 43.9-49.7 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 71.5-81.3 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-1					
ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง (dB(A))		
			L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max}
วัดแม่ฮ่อง	ครั้งที่ 1	20-21 มีนาคม พ.ศ.2568	48.2	51.1	87.7
		21-22 มีนาคม พ.ศ.2568	48.2	52.1	81.1
		22-23 มีนาคม พ.ศ.2568	48.5	52.5	85.1
		ค่าสูงสุด	48.5	52.5	87.7
	ครั้งที่ 2	6-7 กันยายน พ.ศ.2568	61.8	68.7	94.8
		7-8 กันยายน พ.ศ.2568	52.1	53.7	78.0
		8-9 กันยายน พ.ศ.2568	56.3	62.2	81.5
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	61.8	68.7	94.8
ลานจอดเครื่องบิน	ครั้งที่ 1	20-21 มีนาคม พ.ศ.2568	56.7	57.6	83.1
		21-22 มีนาคม พ.ศ.2568	45.7	49.1	88.1
		22-23 มีนาคม พ.ศ.2568	45.3	50.5	72.7
		ค่าสูงสุด	56.7	57.6	88.1
	ครั้งที่ 2	6-7 กันยายน พ.ศ.2568	54.9	58.1	92.3
		7-8 กันยายน พ.ศ.2568	56.4	62.8	84.5
		8-9 กันยายน พ.ศ.2568	50.1	55.0	87.2
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	56.4	62.8	92.3
มาตรฐาน*			70	-	115

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

ตารางที่ 5.2.2-1					
ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง (dB(A))		
			L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max}
ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร	ครั้งที่ 1	20-21 มีนาคม พ.ศ.2568	53.6	57.8	81.3
		21-22 มีนาคม พ.ศ.2568	55.5	60.4	81.6
		22-23 มีนาคม พ.ศ.2568	54.7	59.4	88.5
		ค่าสูงสุด	54.7	60.4	88.5
	ครั้งที่ 2	6-7 กันยายน พ.ศ.2568	56.8	59.8	90.1
		7-8 กันยายน พ.ศ.2568	53.4	57.8	90.2
		8-9 กันยายน พ.ศ.2568	53.8	61.3	90.3
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	56.8	61.3	90.3
วัดหัวนา	ครั้งที่ 1	20-21 มีนาคม พ.ศ.2568	53.0	57.9	99.6
		21-22 มีนาคม พ.ศ.2568	52.0	57.6	98.6
		22-23 มีนาคม พ.ศ.2568	52.2	57.4	86.9
		ค่าสูงสุด	53.0	57.9	99.6
	ครั้งที่ 2	6-7 กันยายน พ.ศ.2568	46.3	49.7	73.3
		7-8 กันยายน พ.ศ.2568	40.7	43.9	71.5
		8-9 กันยายน พ.ศ.2568	45.0	49.7	81.3
		ค่าเฉลี่ย/ค่าสูงสุด	46.3	49.7	81.3
มาตรฐาน*			70	-	115

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

- ไม่ได้กำหนด

3.3.2) ผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

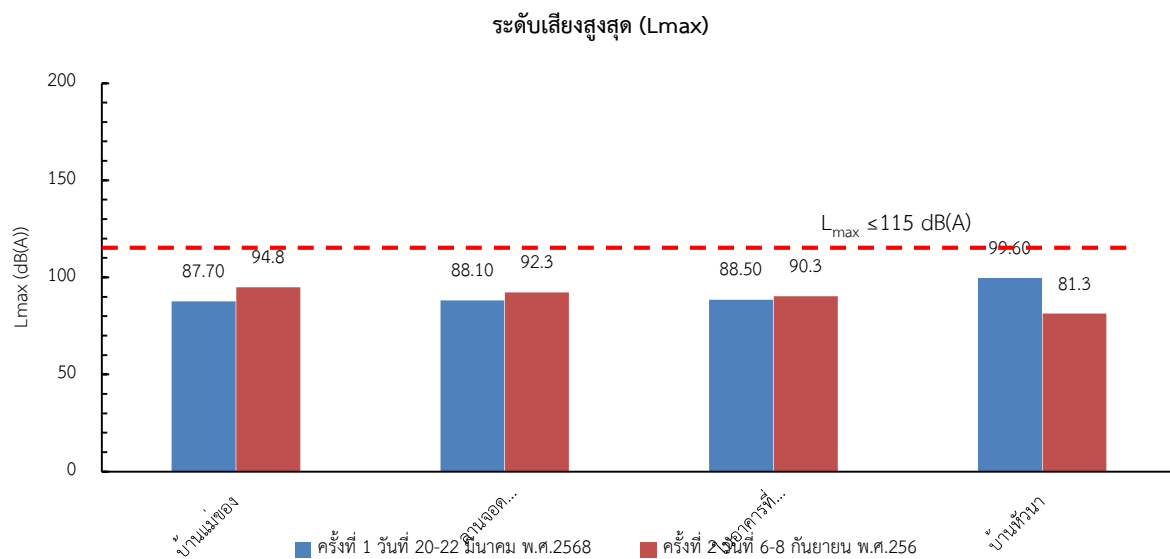
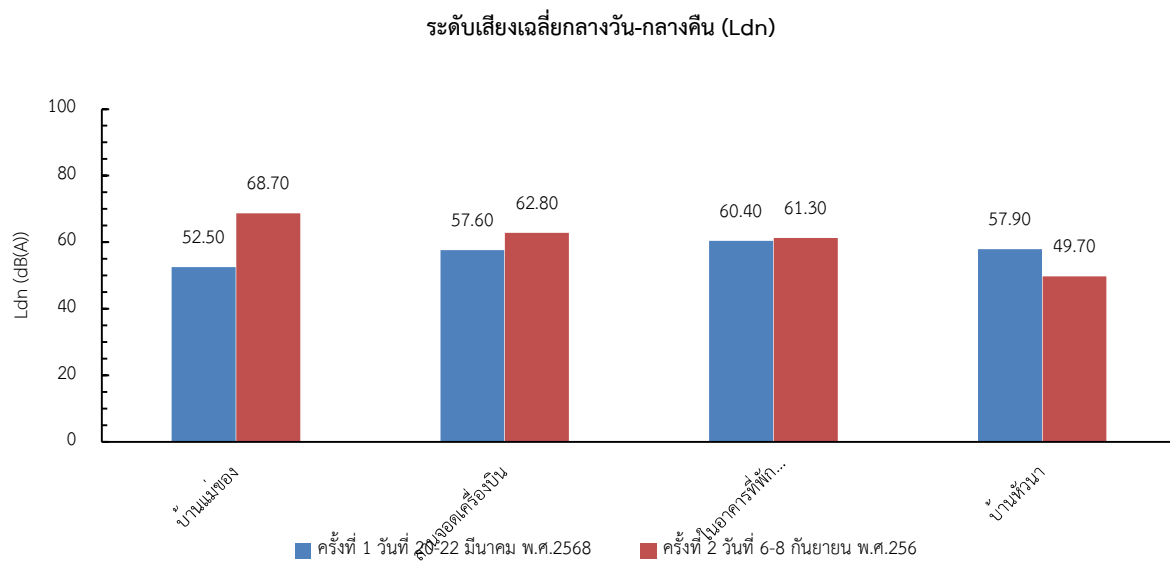
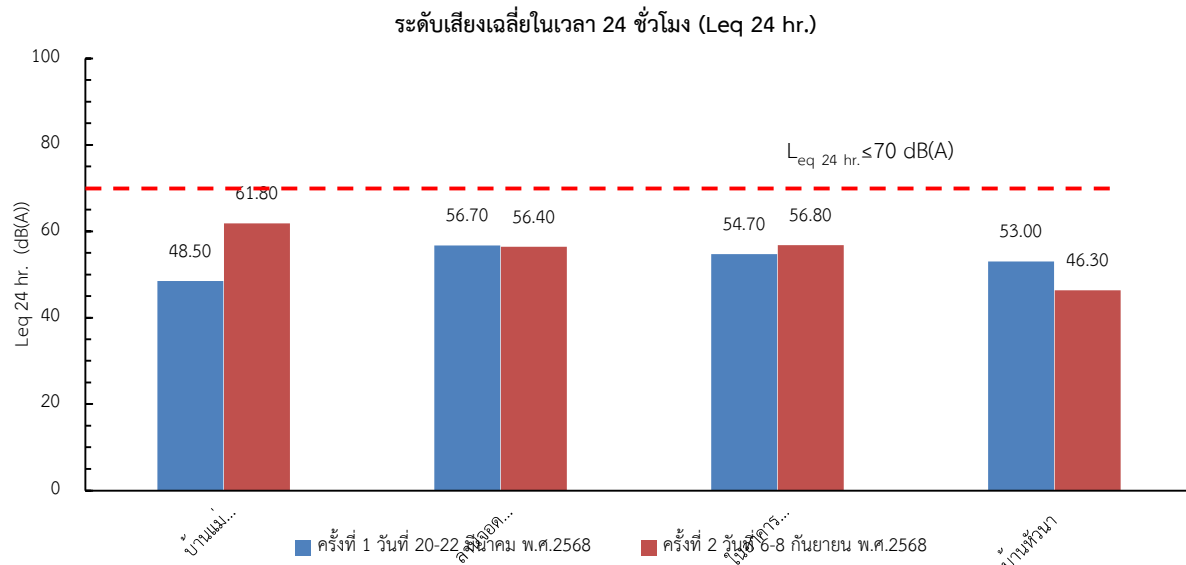
ครั้งที่ 1 : การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2568) ซึ่งเป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.2-2

ตารางที่ 5.2.2-2		
สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างพฤษภาคม พ.ศ.2567 - เมษายน พ.ศ.2568 ของท่าอากาศยานปาย		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/} (เที่ยว/วัน)
Cesna-172	2	-
ICP MXP-740 (ใช้ Cesna-172 แทน)	2	2
รวม	4	2

หมายเหตุ ^{1/} เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 11 มกราคม พ.ศ.2567 และวันที่มีจำนวนเที่ยวเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2567

^{2/} ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน .พ.ศ.2568



รูปที่ 5.2.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานปาย

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบว่า มีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 01 ในการร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 18 และบินขึ้น ร้อยละ 32 โดยมีการใช้ทางวิ่ง 19 ในการร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 82 และบินขึ้น ร้อยละ 68

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 01	18	32
ทางวิ่งหมายเลข 19	82	68

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2568

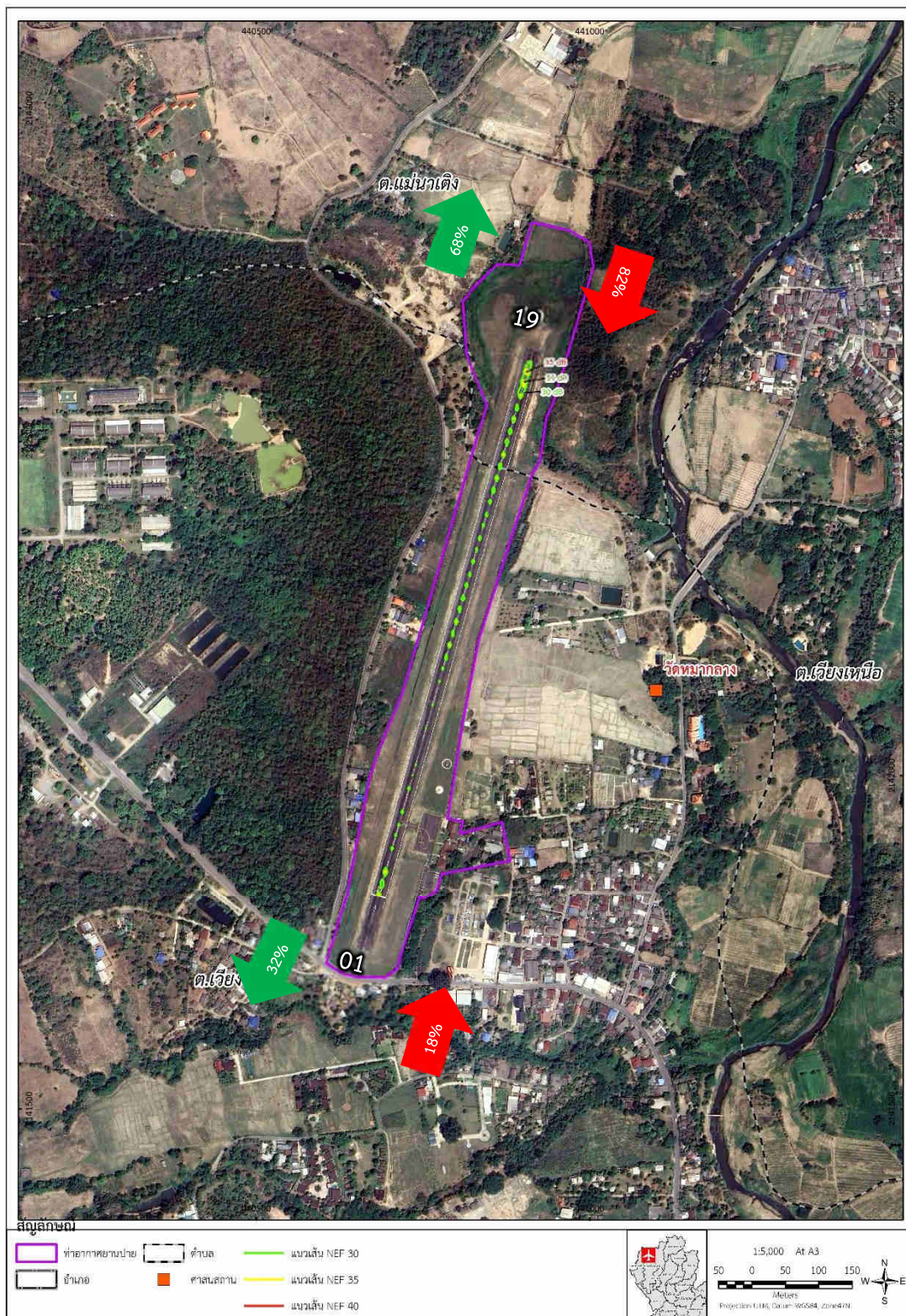
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 834 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 4 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 2 เที่ยวบิน/วัน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-3)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.0009 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.0001 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ตามแนวทางวิ่ง

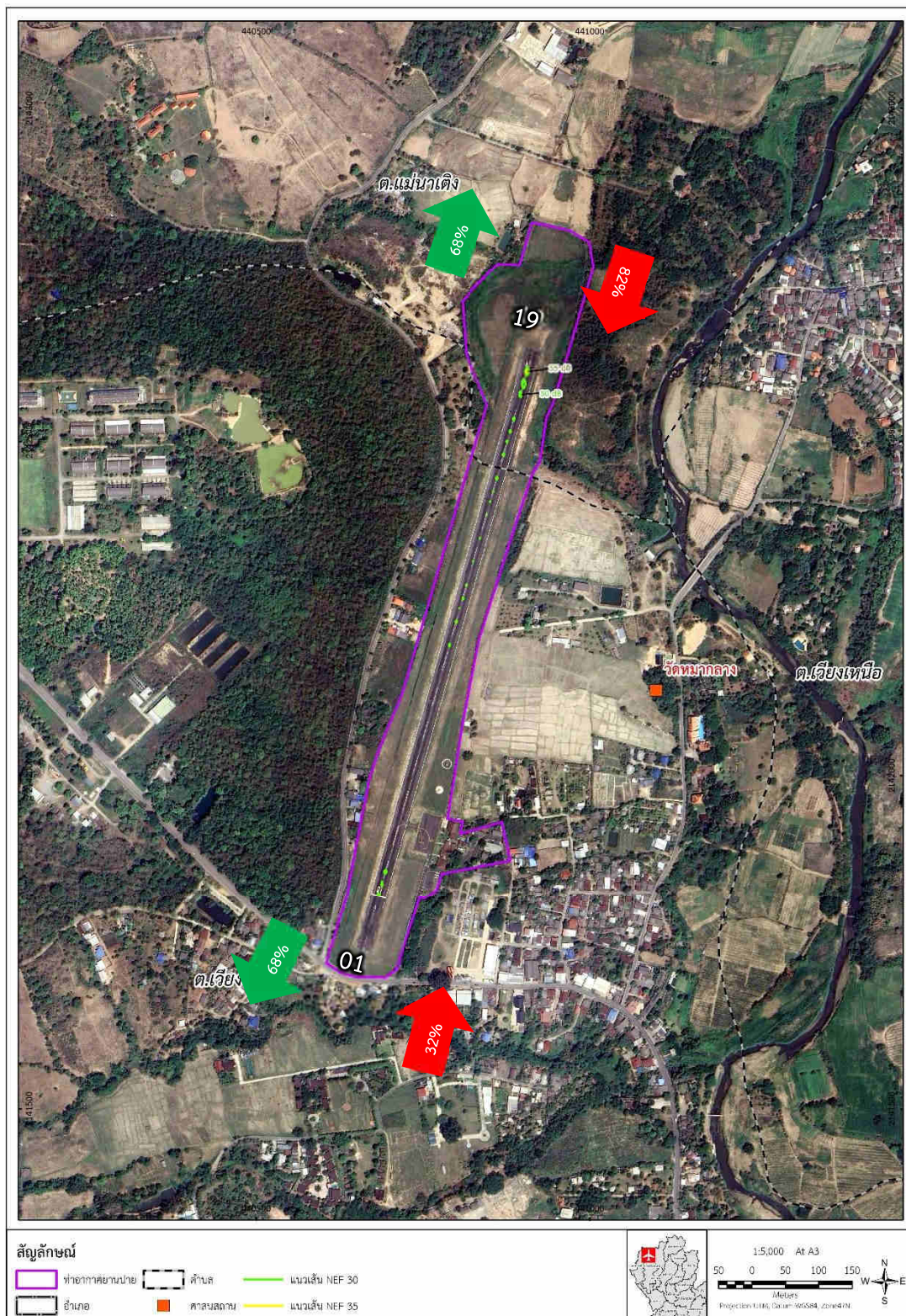
กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.0002 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ตามแนวทางวิ่ง



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

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



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

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

ครั้งที่ 2 : การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 2 (ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568) ซึ่งเป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน ระหว่างเดือน พฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 เนื่องจากปีต้นปี พ.ศ.2568 มีเฉพาะเฮลิคอปเตอร์ มีรายละเอียด แสดงดังตารางที่ 5.2.2-3

ตารางที่ 5.2.2-3		
สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566-มิถุนายน พ.ศ.2567 ของท่าอากาศยานปาย		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/} (เที่ยว/วัน)
Cesna-172	2	-
ICP MXP-740 (ใช้ Cesna-172 แทน)	2	2
รวม	4	2

หมายเหตุ 1/ เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม 2566 – เดือนมิถุนายน 2567 เนื่องจากปีต้นปี พ.ศ.2568 มีเฉพาะเฮลิคอปเตอร์ โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 11 มกราคม 2567 และวันที่มีจำนวนเที่ยวเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 5 มกราคม 2567

2/ ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, ธันวาคม พ.ศ.2568

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง เดือน มิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า มีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 01 ในการร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 18 และบินขึ้น ร้อยละ 32 โดยมีการใช้ทางวิ่ง 19 ในการร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 82 และบินขึ้น ร้อยละ 68

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 01	18	32
ทางวิ่งหมายเลข 19	82	68

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, ธันวาคม พ.ศ.2568

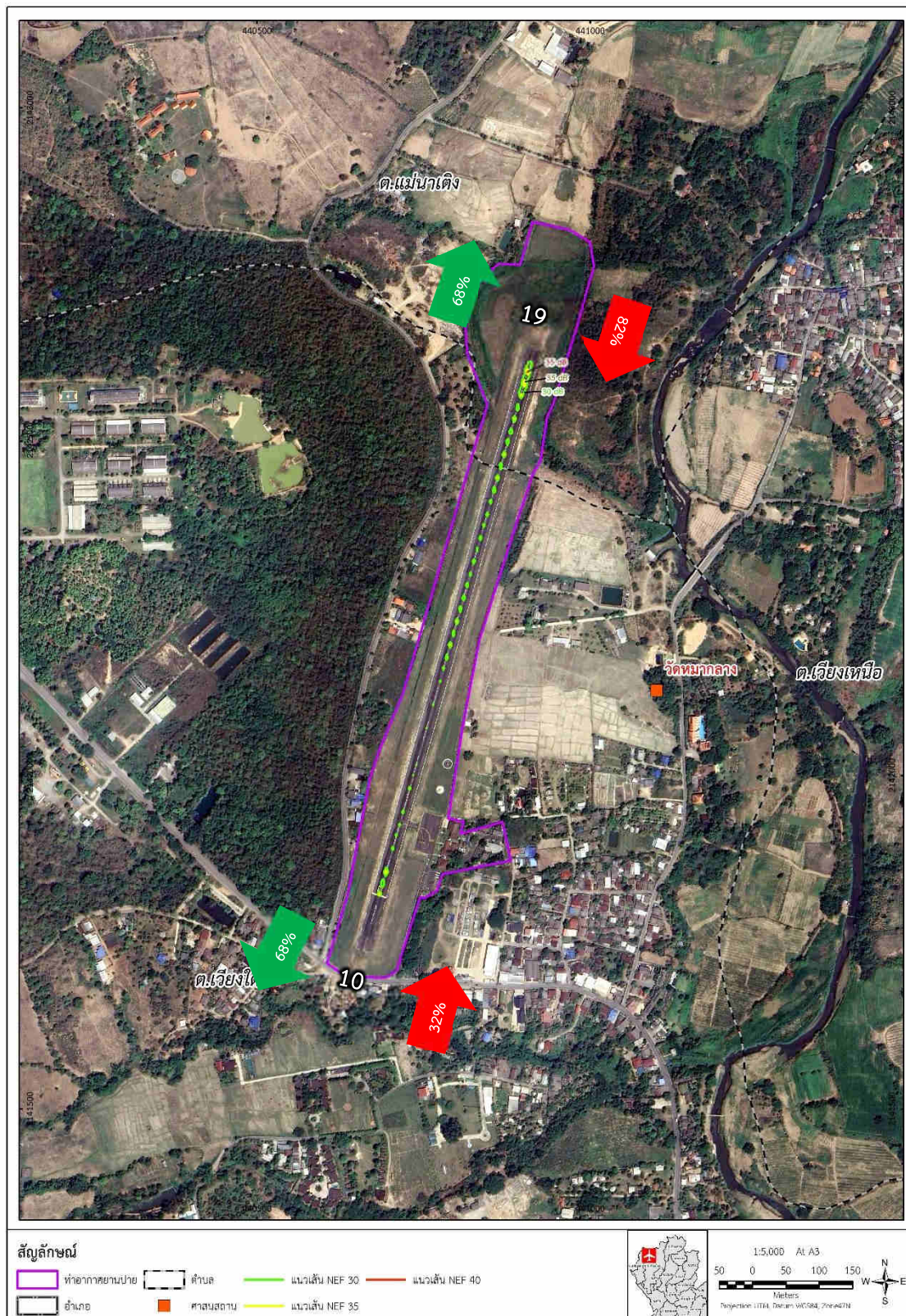
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าชนิดเครื่องบิน และจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 834 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 4 เที่ยวบิน/วัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 2 เที่ยวบิน/วัน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2.2-4)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.0009 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปายตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.0001 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปายตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปายตามแนวทางวิ่ง

กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.0002 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปายตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปายตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่า ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0 ตารางกิโลเมตร โดยยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานปายตามแนวทางวิ่ง



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

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



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2.2-4 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้มีการคาดการณ์ผลกระทบด้านระดับเสียงในกรณีที่มีเครื่องบินให้บริการจำนวน 8 เที่ยวบิน/วัน แต่เมื่อพิจารณาจากสถานการณ์ดำเนินการโครงการในปัจจุบันพบว่า ท่าอากาศยานปายยังไม่มีอากาศยานขึ้น-ลง จึงไม่สามารถเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในปัจจุบัน (เดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้

4.2) การเปรียบเทียบระดับเสียงกับผลการติดตามตรวจสอบระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในการศึกษาปัจจุบัน (เดือนมีนาคมและกันยายน พ.ศ.2568) กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-มิถุนายน พ.ศ.2567) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.2.2-4 และรูปที่ 5.2.2-5)

วัดแม่ของ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-มิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

ลานจอดเครื่องบิน : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-มิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-มิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

วัดห้วยนา : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-มิถุนายน พ.ศ.2567) โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

ตารางที่ 5.2.2-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง (dB(A))		
		L_{eq} 24 hr	L_{dn}	L_{max}^*
วัดแม่ของ	เมษายน พ.ศ.2549 ¹	52.71	60.10	92.30
	มีนาคม พ.ศ.2565 ²	47.82	50.53	83.10
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ²	50.23	56.90	92.10
	มีนาคม พ.ศ.2566 ²	50.33	57.68	84.80
	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ²	56.58	64.84	87.80
	มีนาคม พ.ศ.2567 ²	46.75	51.27	79.50
	มิถุนายน พ.ศ.2567 ²	53.19	61.06	87.6
	มีนาคม พ.ศ.2568	48.5	52.5	87.7
	กันยายน พ.ศ.2568	61.8	68.7	94.8
ลานจอดเครื่องบิน	เมษายน พ.ศ.2549 ¹	49.62	54.30	90.40
	มีนาคม พ.ศ.2565 ²	48.18	50.72	95.50
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ²	47.43	52.32	81.30
	มีนาคม พ.ศ.2566 ²	45.55	51.62	78.30
	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ²	53.64	60.47	97.10
	มีนาคม พ.ศ.2567 ²	50.79	53.27	90.40
	มิถุนายน พ.ศ.2567 ²	49.24	53.24	51.1
	มีนาคม พ.ศ.2568	56.7	57.6	88.1
	กันยายน พ.ศ.2568	56.4	62.8	92.3
ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร	เมษายน พ.ศ.2549 ¹	50.10	50.10	85.40
	มีนาคม พ.ศ.2565 ²	49.69	53.36	80.60
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ²	49.41	54.57	82.10
	มีนาคม พ.ศ.2566 ²	57.29	62.82	92.90
	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ²	52.94	56.61	92.50
	มีนาคม พ.ศ.2567 ²	52.94	56.61	92.50
	มิถุนายน พ.ศ.2567 ²	55.85	61.02	96.1
	มีนาคม พ.ศ.2568	54.7	60.4	88.5
	กันยายน พ.ศ.2568	56.8	61.3	90.3
วัดหัวนา	เมษายน พ.ศ.2549 ¹	49.13	54.3	86.20
	มีนาคม พ.ศ.2565 ²	52.03	59.25	97.00
	กรกฎาคม พ.ศ.2565 ²	51.50	56.55	85.90
	มีนาคม พ.ศ.2566 ²	50.75	57.49	94.10
	กรกฎาคม พ.ศ.2566 ²	55.79	62.27	88.70
	มีนาคม พ.ศ.2567 ²	50.05	56.37	86.70
	มิถุนายน พ.ศ.2567 ²	54.70	62.85	93.5
	มีนาคม พ.ศ.2568	53.0	57.9	99.6
	กันยายน พ.ศ.2568	46.3	49.7	81.3
มาตรฐาน*		70	-	115

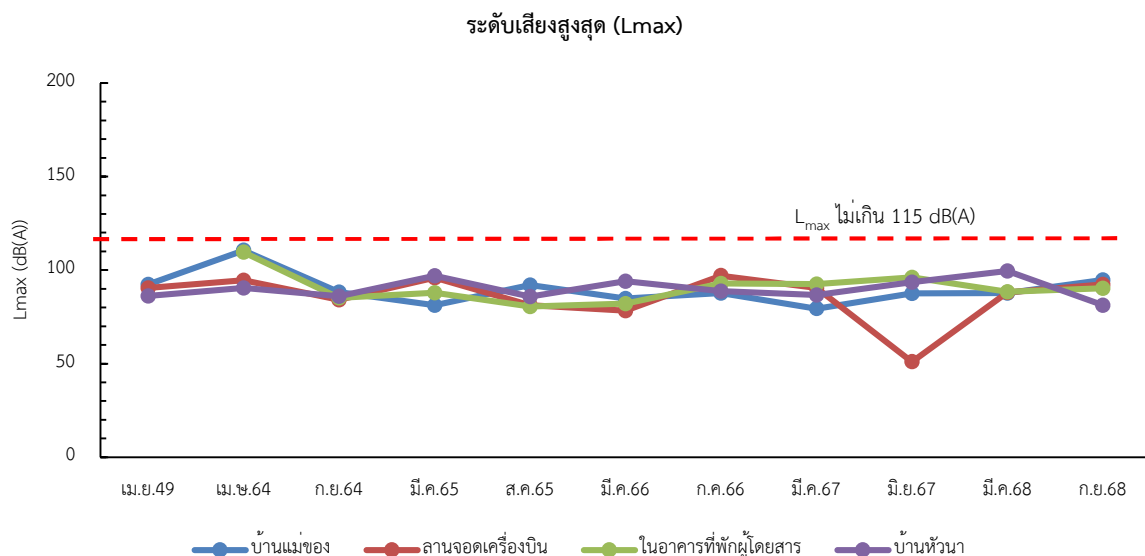
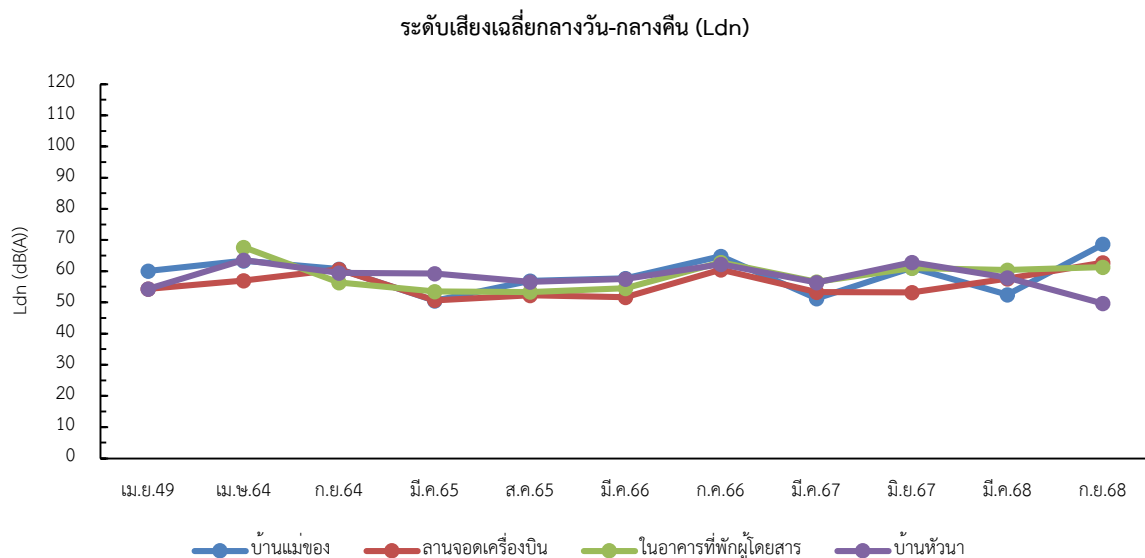
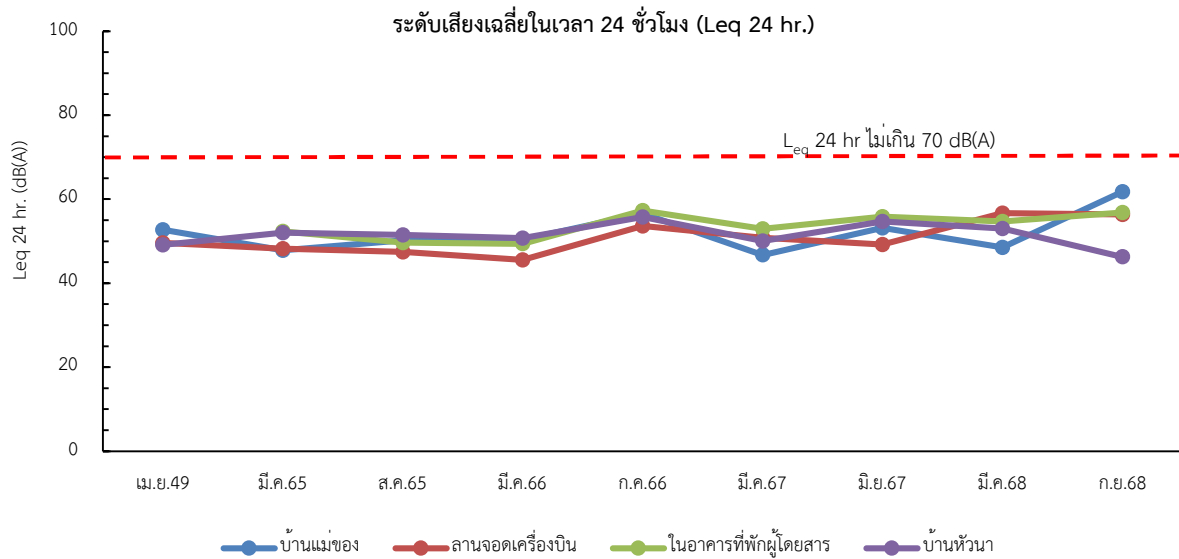
ที่มา : ¹ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (รายงานฉบับหลัก, พฤศจิกายน พ.ศ.2552)

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

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

- ไม่ได้กำหนด

** ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 5.2.2-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานปาย

5) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนมีนาคมและกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า บริเวณวัดแม่ของ ลาน จอดเครื่องบิน ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร และวัดหัวนา มีค่าใกล้เคียงกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ.2549) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยค่าระดับเสียงที่ตรวจวัดได้ทั้งหมดอยู่ใน เกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ($L_{eq, 24\text{ hr}}$ ไม่เกิน 70 dB(A) และ L_{max} ไม่เกิน 115 dB(A)) ทั้งนี้ ท่าอากาศยานปายในปัจจุบันไม่มี สายการบินพาณิชย์ให้บริการ รวมทั้งการดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-ตุลาคม พ.ศ.2568 พบว่า ไม่มีอากาศยานขึ้น-ลง จึงสรุปได้ว่า การเปิดดำเนินการท่าอากาศยานปายในปัจจุบันไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนบริเวณ ใกล้เคียง

สำหรับผลการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า แนวเส้นเสียง NEF-30 ยังอยู่ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการของท่าอากาศยานพิษณุโลก ไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง

5.2.3 การจัดการน้ำเสีย

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำเสีย จากท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ** : ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา รวม 3 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.2.3-1)

- 1) บ่อพักน้ำทั้งก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร
- 2) บ่อพักน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร
- 3) บ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ

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

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



รูปที่ 5.2.3-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานปาย

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยมีความถี่ในการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.3-1)

ครั้งที่ 1 วันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 วันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2568

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท ง และบางขนาด พ.ศ.2567 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษา

เมื่อพิจารณาจากขนาดพื้นที่ใช้สอยของอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานปาย ซึ่งมีขนาดพื้นที่ใช้สอย เท่ากับ 540 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ง ตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำทิ้งจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานปายในเดือนมีนาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานปายในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานปายในเดือนมีนาคมและมิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง



บ่อพักน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร



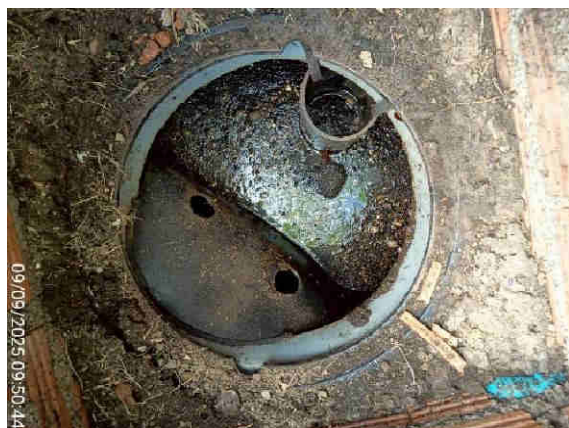
บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร



บ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกพื้นที่โครงการ

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.3-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานปาย



บ่อพักน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร



บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร



บ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกพื้นที่โครงการ

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.3-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.2.1) คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-1 และรูปที่ 5.2.3-2 สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ใน ภาคผนวก จ)

ครั้งที่ 1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งเมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่า pH เท่ากับ 7.03, BOD มีค่าเท่ากับ 122 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 91 มก./ล., Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 19.3 มก./ล., และ ฟิโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 280,000 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ส่วน คุณภาพน้ำทิ้งหลังจากระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่า pH เท่ากับ 7.23, BOD มีค่าเท่ากับ 189 มก./ล., SS มีค่าเท่ากับ 210 มก./ล., Settleable Solids มีค่าเท่ากับ 0.15 มล./ล., Oil & Grease มีค่าเท่ากับ 15.4 มก./ล., และ ฟิโคลิฟอร์มแบคทีเรีย มีค่าเท่ากับ 280,000 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ไม่สามารถคิดประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้ โดยคุณภาพน้ำทิ้งมีค่า BOD และ SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งประเภท ง ที่กำหนดค่า BOD ไว้ไม่เกิน 100 มก./ล. และ SS ไว้ไม่เกิน 60 มก./ล.

ครั้งที่ 2 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งเมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย มีค่า pH เท่ากับ 7.11, BOD เท่ากับ 133 มก./ล., SS เท่ากับ 86 มก./ล., Oil & Grease เท่ากับ 22.1 มก./ล., และฟิโคลิฟอร์มแบคทีเรีย เท่ากับ 28,000 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังจากระบบบำบัดน้ำเสียมีค่า pH เท่ากับ 7.20, BOD เท่ากับ 90.2 มก./ล., SS เท่ากับ 208 มก./ล., Settleable Solids เท่ากับ 10.0 มล./ล., Oil & Grease เท่ากับ 37.2 มก./ล., และฟิโคลิฟอร์มแบคทีเรีย เท่ากับ 26,000 เอ็มพีเอ็น/100 มล. คิดเป็น ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 32 ซึ่งคุณภาพน้ำมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งประเภท ง ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 60 มก./ล.

ตารางที่ 5.2.3-1						
ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้ง จากอาคารประเภท ง *	20 มี.ค.68		9 ก.ย.68	
			INF	EFF	INF	EFF
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	7.03	7.23	7.11	7.20
2.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤100	122	189	133	90.2
3.ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤60	91	210	86	208
4.Settleable Solids	มล./ล.	-	-	15.0	-	10.0
5.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤50	19.3	15.4	22.1	37.2
6.ฟิโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	-	280000	280000	28000	26000
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			***		32%	

หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

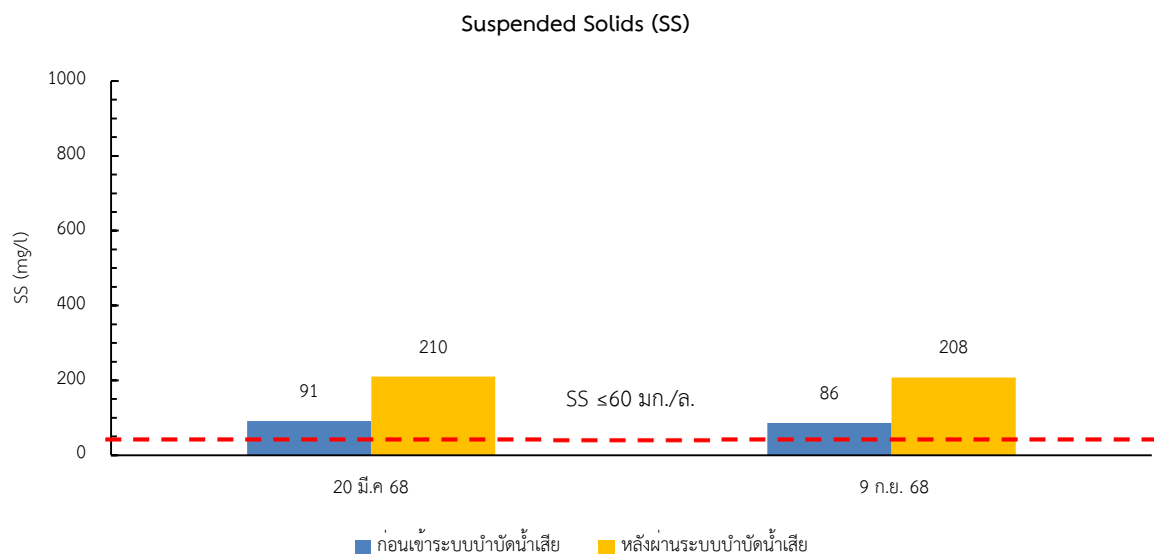
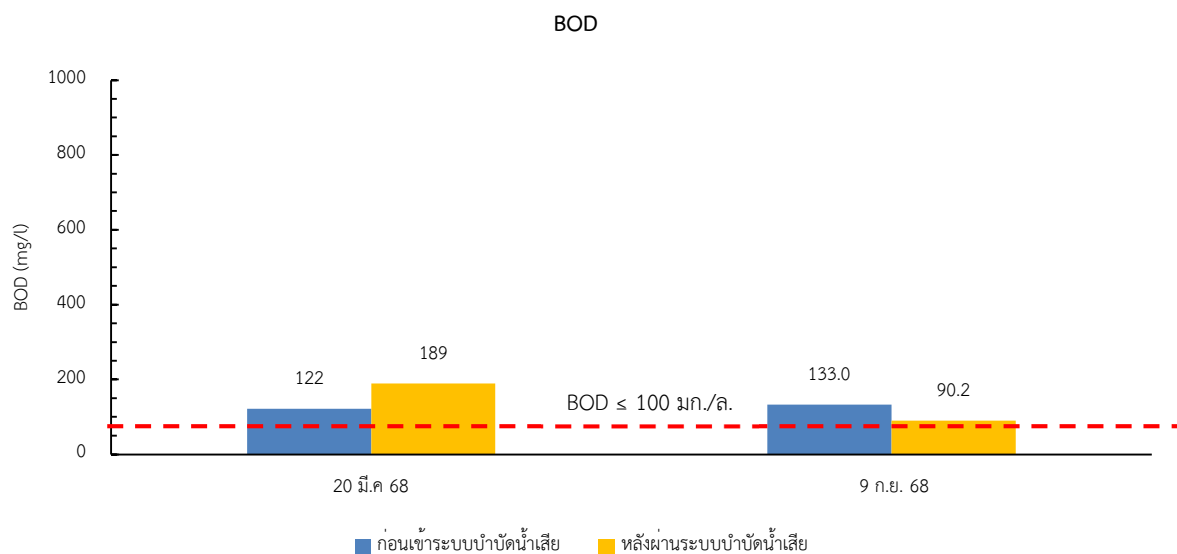
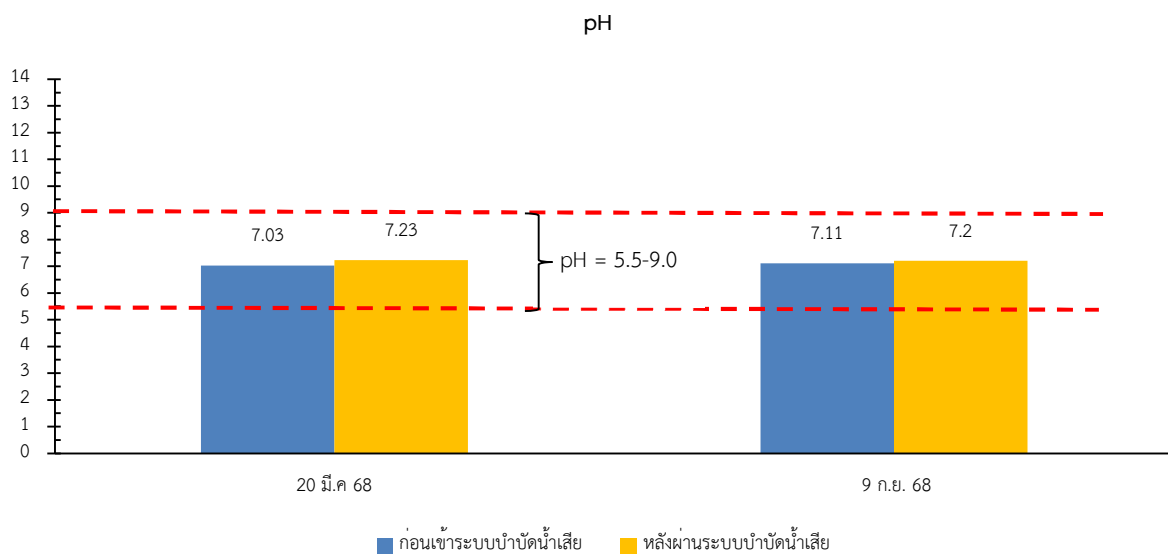
INF คุณภาพน้ำก่อนผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

EFF คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

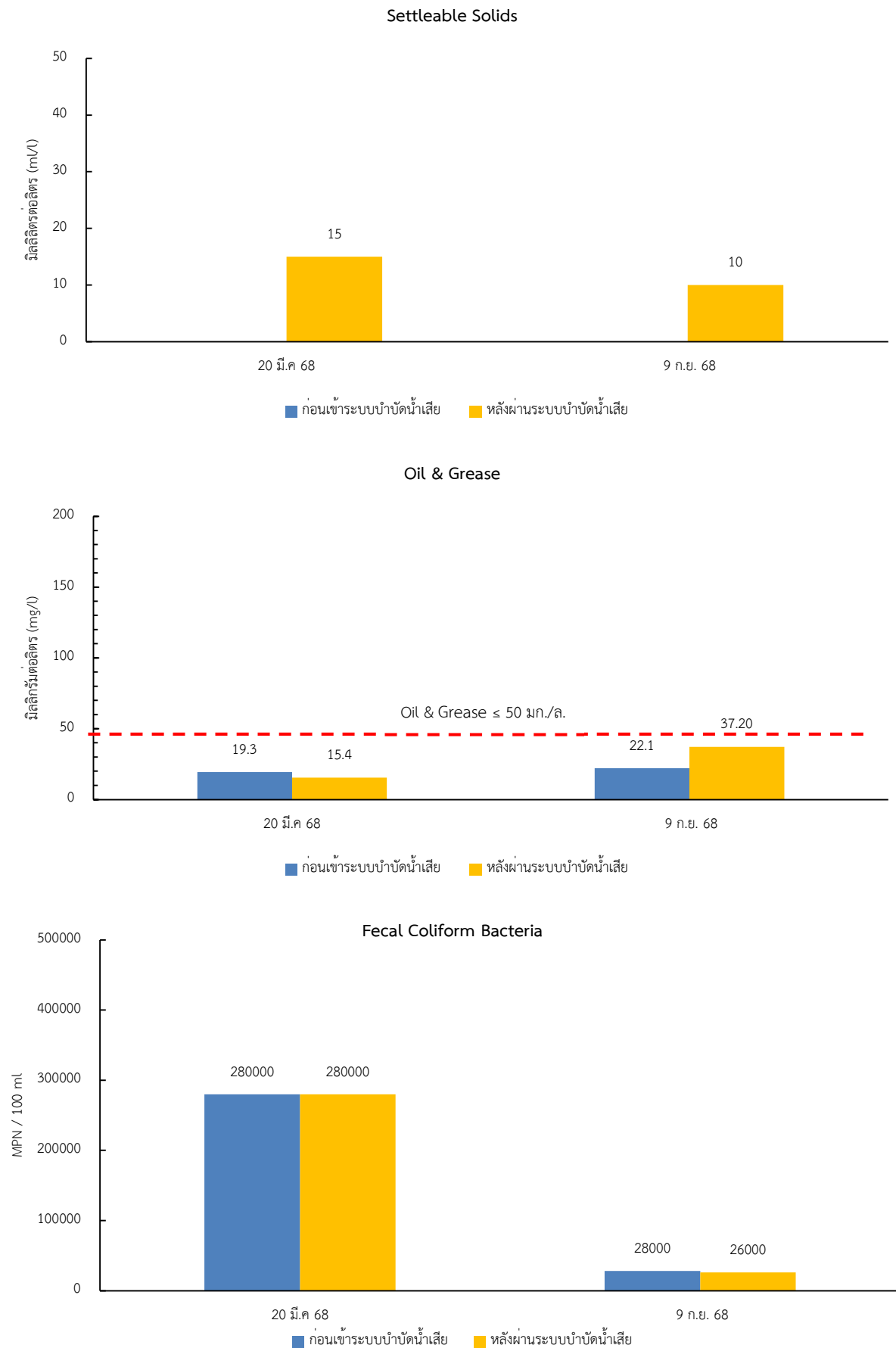
- ไม่ได้กำหนดค่า

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

*** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้



รูปที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย



รูปที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)

3.2.2) คุณภาพน้ำในบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกจากพื้นที่โครงการ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสียอาคารที่พักผู้โดยสาร รายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.3-2 สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ใน ภาคผนวก จ)

ครั้งที่ 1 ผลการติดตามตรวจสอบเมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำก่อนระบายออกจากพื้นที่โครงการได้ เนื่องจากบ่อพักสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะมีลักษณะแห้ง

ครั้งที่ 2 ผลการติดตามตรวจสอบเมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ มีค่า pH เท่ากับ 7.37, BOD เท่ากับ 0.84 มก./ล., SS เท่ากับ 27 มก./ล., Oil & Grease เท่ากับ 2.93 มก./ล., และฟิโคลิฟอร์มแบคทีเรีย เท่ากับ 78 เอ็มพีเอ็น/100 ซึ่งคุณภาพน้ำทั้งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 5.2.3-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ ท่าอากาศยานปาย				
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานคุณภาพน้ำทั้งจากอาคารประเภท ง*	20 มีนาคม 2568	9 กันยายน 2568
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	**	7.37
2.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤100	**	0.84
3.ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤60	**	27
4.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	**	2.93
5.ฟิโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	-	**	78

หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567

** ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทั้งได้

4) การเปรียบเทียบผลศึกษา

4.1) คุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย

การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสียในการศึกษารั้งนี้ (มีนาคม พ.ศ.2568 และกันยายน พ.ศ.2568) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565-มิถุนายน พ.ศ.2567) พบว่า คุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านการบำบัดในเดือนมีนาคม และเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่าความสกปรกใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2566 มีนาคม พ.ศ.2567) โดยคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดยังคงมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 60 มก./ล. รวมทั้งคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 มีค่า BOD ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 100 มก./ล. (ตารางที่ 5.2.3-2 และ รูปที่ 5.2.3-3)

4.2) บ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ ในการศึกษารั้งนี้ (กันยายน พ.ศ. 2568) ไม่สามารถเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมาได้ (มีนาคม พ.ศ.2566-เมษายน พ.ศ. 2568) เนื่องจากในระยะที่ผ่านมาบ่อดังกล่าวมีลักษณะแห้ง ไม่มีการระบายน้ำออกสู่สาธารณะ จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างได้

ตารางที่ 5.2.3-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย										
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	มี.ค.65 ¹		ก.ค.65 ¹		มี.ค.66 ¹		ส.ค.66 ¹	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	**	7.04	**	7.1	6.8	6.8	7.3	7.1
2. ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤100	**	2.4	**	0.50	153	91.2	99.4	97.8
3. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤60	**	22	**	25	223	132	22	24
4. Settleable Solids	มล./ล.	-	**	-	**	-		13.0		<0.2
5. น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤50	**	1.80	**	<1.00	31.5	43.7	14	12.1
6. ฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	-	**	<18	**	<18	160,000	5,000	2,200	790
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			***		***		40%		1%	

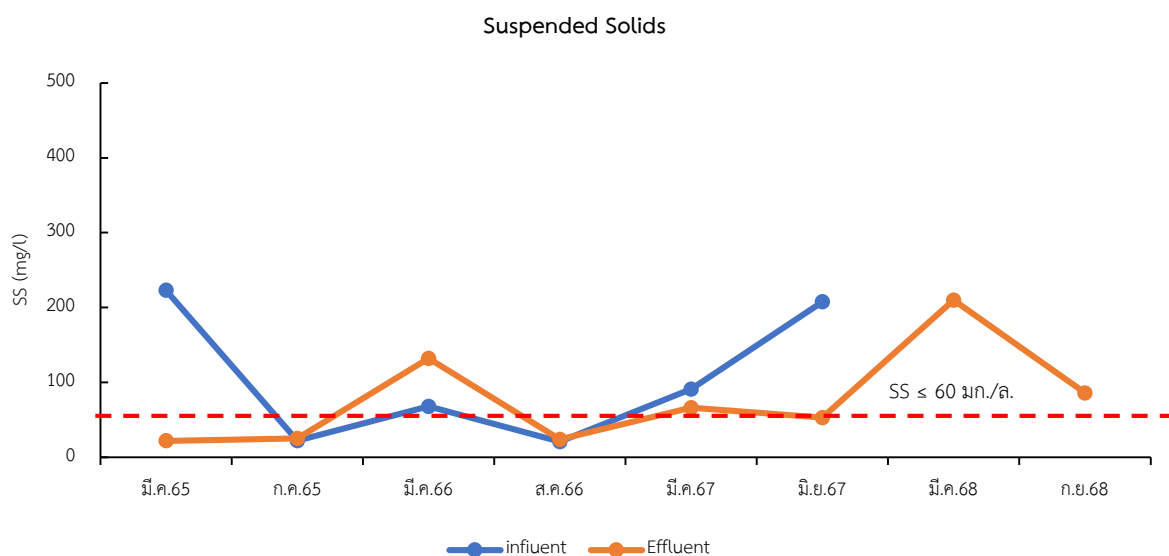
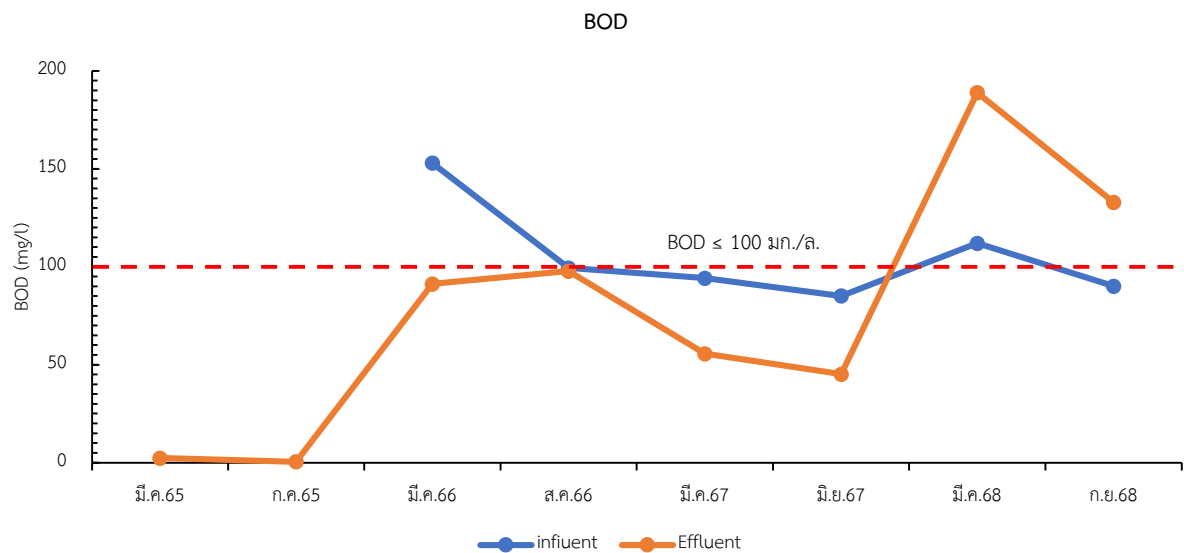
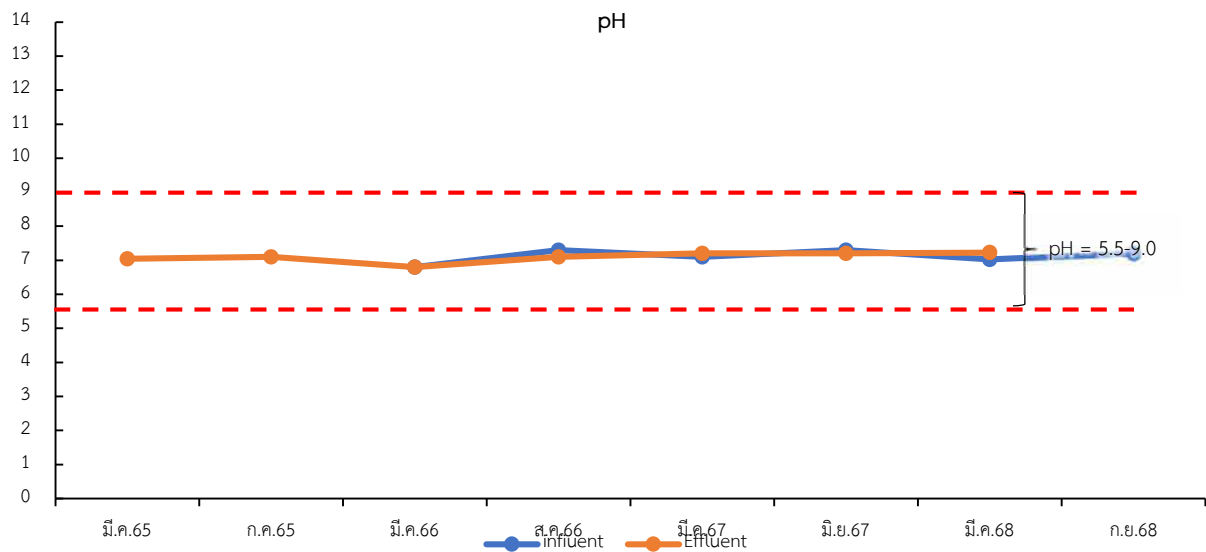
ที่มา : ³รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานปาย โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานพิษณุโลก น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567, มกราคม พ.ศ.2568

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ก ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567
- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์ *** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้
INF คุณภาพน้ำก่อนผ่านระบบ EFF คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบ

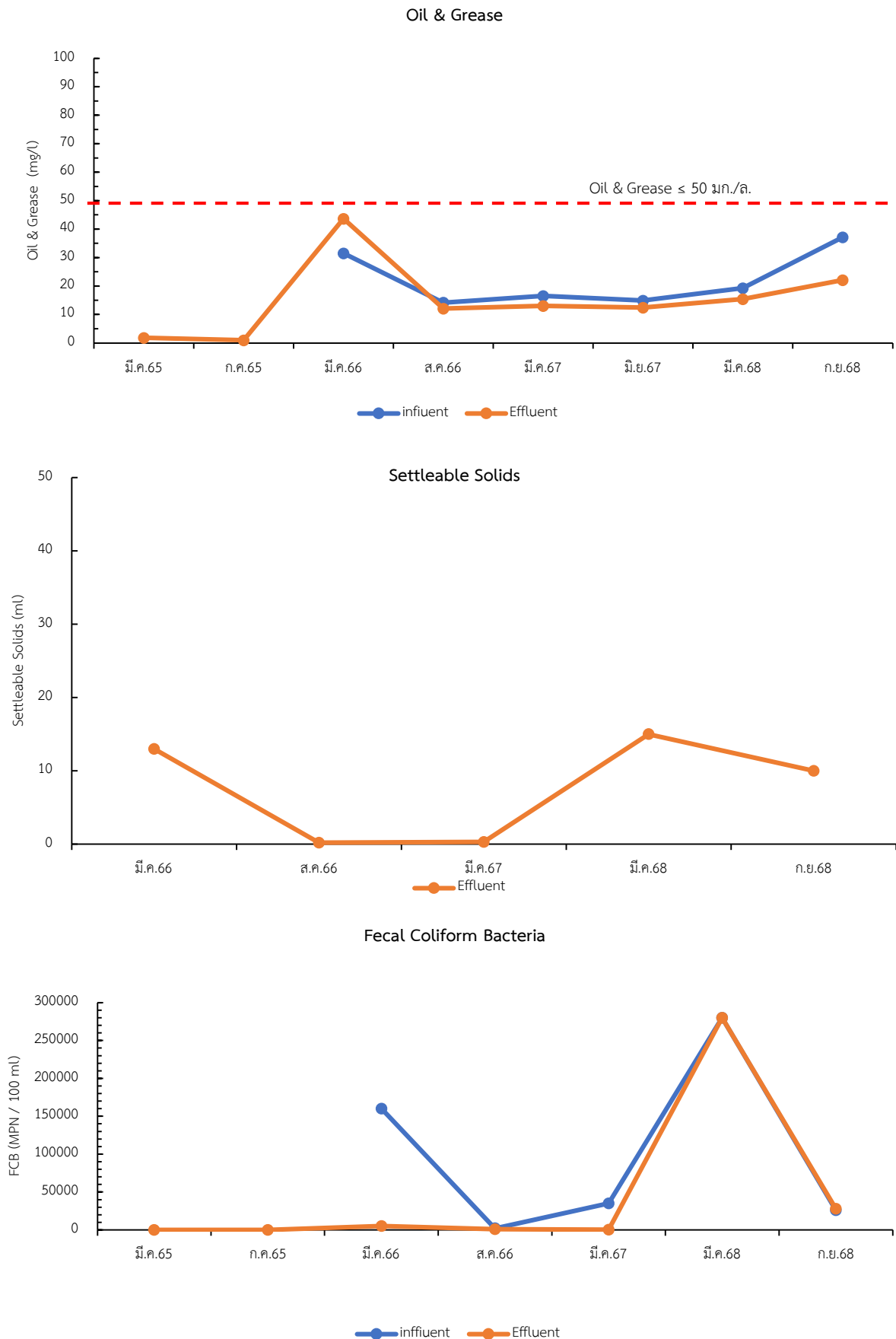
ตารางที่ 5.2.3-3 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)										
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	มี.ค.67 ¹		มี.ย.67 ¹		มี.ค.68		ก.ย.68	
			INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF	INF	EFF
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.5-9.0	7.1	7.2	7.3	7.2	7.03	7.23	7.1	7.20
2. ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤100	94.2	55.6	85.2	45.2	122	189	133	90.2
3. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	มก./ล.	≤60	68	66	21	53	91	210	86	208
4. Settleable Solids	มล./ล.	-	-	0.30	-	3.80	-	15.0	-	10.0
5. น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤50	16.5	13.0	14.9	12.4	19.3	15.4	22.1	37.2
6. ฟิโคลไลต์ฟอร์มแบคทีเรีย	เอ็มพีเอ็น/100 มล.	-	35,000	380	35,000	2,800	280,000	280,000	28,000	26,000
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			40%		46%		***		32%	

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

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ก ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ.2567
- ไม่ได้กำหนด ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์ *** ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ได้
INF คุณภาพน้ำก่อนผ่านระบบ EFF คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบ



รูปที่ 5.2.3-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานปาย



รูปที่ 5.2.3-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)

5) สรุปผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานปายในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดมีค่า BOD และ SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ก และจากการตรวจสอบพบว่า ระบบบำบัดน้ำเสียอยู่ในสภาพชำรุด ซึ่งท่าอากาศยานปายควรเร่งดำเนินการซ่อมแซมและตรวจสอบการทำงานของระบบให้มีประสิทธิภาพ

ส่วนผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ไม่มีการระบายน้ำออกสู่สาธารณะเนื่องจากบ่อกักมีลักษณะแห้ง ส่วนผลการติดตามตรวจสอบในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อกักสุดท้ายก่อนระบายออกนอกพื้นที่โครงการ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

จึงสรุปได้ว่า การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานปาย ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อแหล่งรองรับน้ำทั้งจากโครงการ

5.2.4 การจัดการน้ำใช้

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ซึ่งเป็นการติดตามตรวจสอบเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : ทำการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ จำนวน 1 สถานี ได้แก่ น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ตามที่กำหนดไว้ในขอบเขตงาน (TOR) (รูปที่ 5.2.4-1)



รูปที่ 5.2.4-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ทำอากาศยานพาย

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

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

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : จะดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 400 วัน โดยมีความถี่ในการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.4-1)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2568



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2568

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานปาย

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ปี 2011

2.4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านการจัดการน้ำใช้จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) ปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบฯ ด้านการจัดการน้ำใช้ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ มีรายละเอียด ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.4-1 และรูปที่ 5.2.4-2 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ฉ)

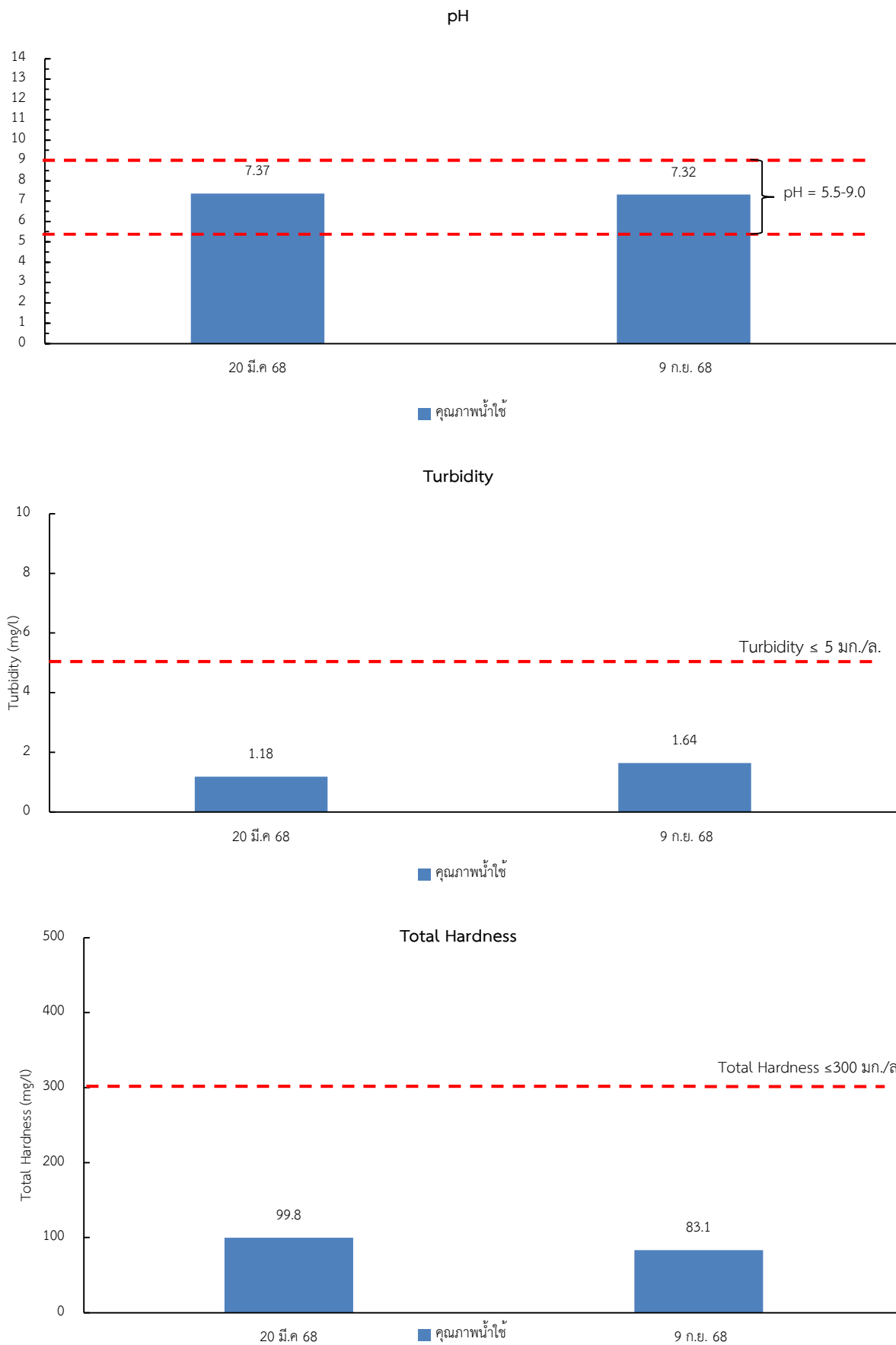
ครั้งที่ 1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2568 พบว่า ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.37 ความขุ่น (Turbidity) มีค่าเท่ากับ 1.18 เอ็นทียู ความกระด้าง (Total Hardness) มีค่าเท่ากับ 99.8 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS) มีค่าเท่ากับ 130 มก./ล. เหล็ก (Iron) มีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. แมงกานีส (Manganese) มีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. ซัลเฟต (Sulfate) มีค่าเท่ากับ 13.7 มก./ล. คลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 4.42 มก./ล. ไนเตรท (Nitrate) มีค่าเท่ากับ 0.199 มก./ล. รวมทั้งตรวจไม่พบโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และ *Escherichia coli* (E. Coli) โดยคุณภาพน้ำมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ปี 2011

ครั้งที่ 2 : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ เมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.32 ความขุ่น (Turbidity) มีค่าเท่ากับ 1.64 เอ็นทียู ความกระด้าง (Total Hardness) มีค่าเท่ากับ 83.1 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS) มีค่าเท่ากับ 110 มก./ล. เหล็ก (Iron) มีค่าเท่ากับ 0.3964 มก./ล. แมงกานีส (Manganese) มีค่าน้อยกว่า 0.0050 มก./ล. ซัลเฟต (Sulfate) มีค่าเท่ากับ 27.6 มก./ล. คลอไรด์ (Chloride) มีค่าเท่ากับ 4.34 มก./ล. ไนเตรท (Nitrate) มีค่าเท่ากับ 0.935 มก./ล. รวมทั้งตรวจไม่พบโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) และ *Escherichia coli* (E. Coli) โดยคุณภาพน้ำมีค่า Iron ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ปี 2011

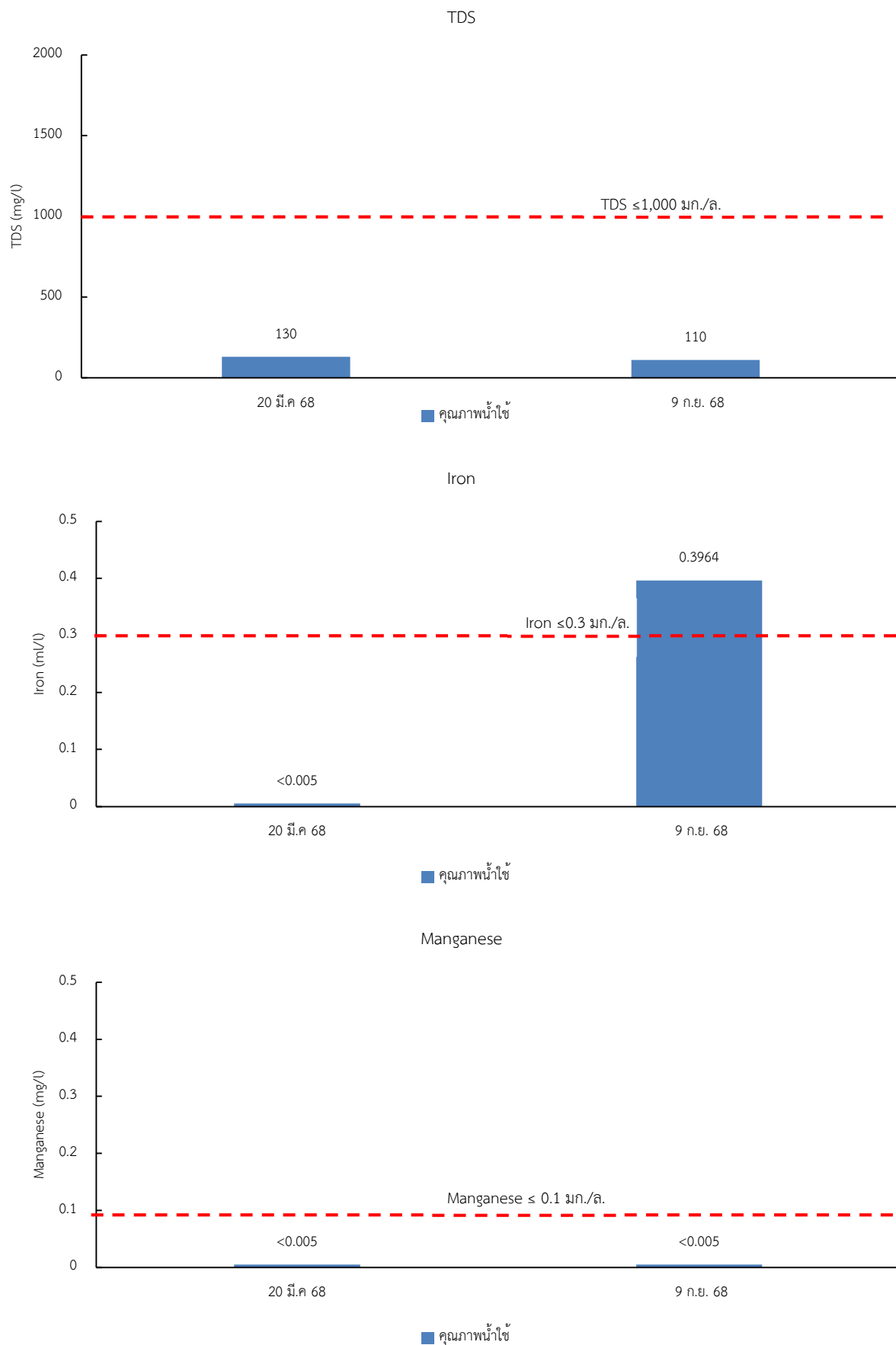
ตารางที่ 5.2.4-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย				
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	20 มี.ค.68	9 ก.ย. 68
pH	-	6.5-8.5	7.37	7.32
Turbidity	NTU	≤5	1.18	1.64
Total Hardness	mg/l	≤300	99.8	83.1
Total Dissolved Solids (TDS)	mg/l	≤1,000	130	110
Iron	mg/l	≤0.3	<0.0050	0.3964
Manganese	mg/l	≤0.1	<0.0050	<0.0050
Sulfate	mg/l	≤250	13.7	27.6
Chloride	mg/l	≤250	4.42	4.34
Nitrate	mg/l	≤50	0.199	0.935
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ
E. Coli	MPN/100 ml	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

หมายเหตุ : *มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ปี 2011

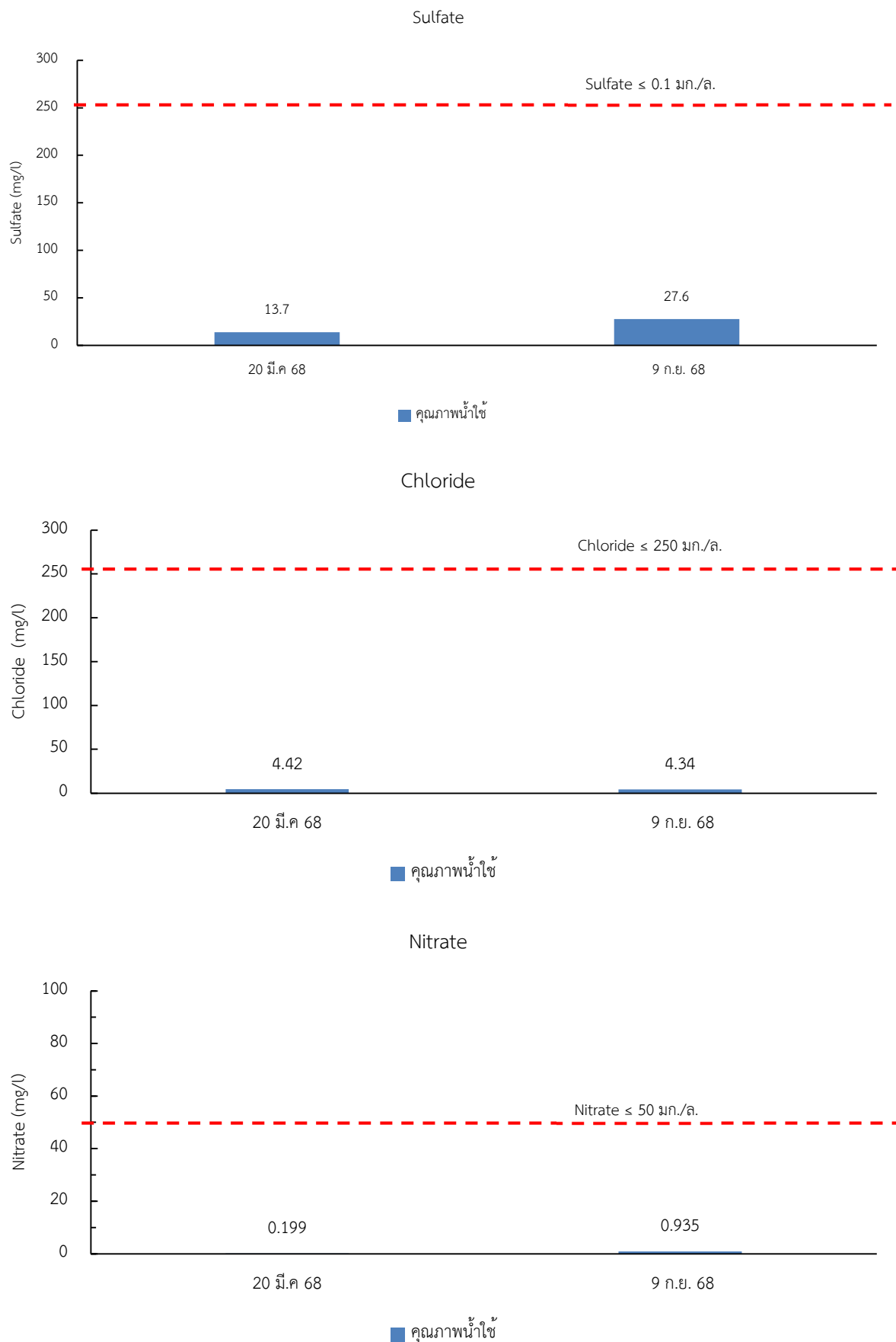
ND = Non detectable (Manganese <0.0050 mg/L)



รูปที่ 5.2.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย



รูปที่ 5.2.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)



รูปที่ 5.2.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)

4) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย ในเดือน มีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่า Iron ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011) ดังนั้นท่าอากาศยานปาย ควรตรวจสอบระบบจ่ายน้ำภายในท่าอากาศยาน

5.2.5 ทรัพยากรสัตว์ป่า

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตรวจสอบสถานภาพของทรัพยากรสัตว์ป่า ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน โดยเฉพาะกลุ่มนก ซึ่งอาจมีผลต่อความปลอดภัยในการบินของอากาศยาน โดยเน้นการตรวจสอบชนิดของสัตว์ป่า/จำนวน/ ความชุกชุม แหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ป่า การแพร่กระจายของสัตว์ป่า

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่อาศัยหรือเข้ามาใช้ประโยชน์บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ ท่าอากาศยาน รวมทั้งประเมินค่าความชุกชุมสัมพัทธ์ และตรวจสอบสถานภาพของสัตว์ป่าที่รวบรวมข้อมูลได้

1.2) เพื่อศึกษาลักษณะนิเวศของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบัน ในด้านการเป็น แหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.3) เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ

1.4) เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบของโครงการต่อแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร และการดำรงชีวิต ของสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.5) เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่ามาใช้ในการปรับปรุงมาตรการและ แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะมีต่อสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2) วิธีการศึกษา

2.1) การตรวจสอบจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าจากเอกสารและรายงาน การศึกษาที่ดำเนินการมาแล้วบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ซึ่งความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่ได้จากวิธีการนี้ ใช้เป็นข้อมูล พื้นฐานในการสำรวจภาคสนามบริเวณใกล้เคียง หรือใช้เป็นข้อมูลเสริม โดยพิจารณาจากความทันสมัยของข้อมูลและ ระยะห่างจากพื้นที่ศึกษาเป็นหลัก

2.2) ค้นหาโดยตรง เป็นการสำรวจภาคสนามด้วยการเดินสำรวจเวลากลางวันและเวลากลางคืนให้ ครอบคลุมสภาพนิเวศทุกลักษณะในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน เพื่อค้นหาตัวสัตว์ป่าหรือร่องรอยและหลักฐานที่ใช้ระบุ ชนิดสัตว์ป่าได้ เช่น รอยตีน กองมูล ชาก ขน คราบ รูและโพรง ร่องรอยการทำรังหรือการทำเครื่องหมาย เป็นต้น และจาก การฟังเสียงร้อง โดยกำหนดเส้นทางเดินสำรวจสัตว์ป่าให้ผ่านพื้นที่มีสภาพนิเวศทุกลักษณะที่มีอยู่ในพื้นที่ ซึ่งการค้นหาใช้ วิธีการกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

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

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

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

2.3) **สำรวจโดยอ้อม (indirect inquiry)** : เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าระหว่างการสำรวจภาคสนามด้วยการสอบถามราษฎรผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่าและเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิดขุกขุดน้อย หรือขุดซ่อนตัว 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) ประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่องรวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

2.4.4) ประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก

โดยสำรวจแหล่งอาศัย แหล่งอาหารรวมทั้งพรรณพืชอาหารสัตว์และแร่ธาตุ (โป่ง) แหล่งน้ำทั้งอย่างชั่วคราวและถาวร ที่หลบภัย เส้นทางเดินเพื่อโยกย้ายพื้นที่หากินตามฤดูกาลของสัตว์ป่า และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของสัตว์ป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ โดยให้ความสำคัญกับสัตว์ป่าชนิดมีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าสงวนและชนิดมีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม

2.5) **การจำแนกชนิดสัตว์ป่า** : จำแนกชนิดและตรวจสอบความถูกต้องของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ตลอดจนการจัดหมวดหมู่ตามหลักอนุกรมวิธาน โดยใช้เอกสารจำแนกชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น ดังนี้

2.5.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : ใช้ ธัญญา (2546), วีรยุทธ์ (2552) และ Taylor (1962), สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และ Taylor (1962)

2.5.2) สัตว์เลื้อยคลาน : ใช้ วีรยุทธ์ (2552), สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563), Cox (1991), Cox et al. (1998), Das (2010, 2012), และ Taylor (1963, 1965)

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

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

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

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

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

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพันธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

2.7.1) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมาก หรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้ง ซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้าง หรือกินอาหารได้หลากหลายประเภท จึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมาก หรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดี จึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 67-100

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้ง แต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพันธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดี หรือปรับตัวอาศัยในที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้าง หรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 34-66

2.7.3) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย หรือเป็นชนิดที่ไม่พบจากการสำรวจ แต่เป็นข้อมูลจากการสอบถาม และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 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 ชนิด
ประสบกับความเสี่ยงสูงมากต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ

(2) สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ (endangered animal-EN) ได้แก่ ชนิดประสบกับความเสี่ยงสูง
ต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ

(3) สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (vulnerable animal-VU) ได้แก่ ชนิดประสบกับ
ความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ และให้เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (near thr.eatened animal-NT) ได้แก่ ชนิดมี
ความเสี่ยงน้อยคือ มีคุณสมบัติใกล้เคียงสัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

2.9) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบทรัพยากรสัตว์ป่าบริเวณท่าอากาศยานปาย
และบริเวณใกล้เคียง

2.10) ดัชนีการติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการศึกษานิตและความชุกชุมของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติ
อุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

2.11) ระยะเวลาการติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน
และฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 26-27 เมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 24-25 ตุลาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูฝน

2.12) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา :

2.12.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศ
ของพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบันและบริเวณใกล้เคียง ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อ
วัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณ
ท่าอากาศยานและใกล้เคียง

2.12.2) ประเมินผลกระทบจากทรัพยากรสัตว์ป่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัตว์ประเภทนก ที่มีต่อ
กิจกรรมการบิน และกิจกรรมอื่นๆ ของท่าอากาศยาน

2.12.3) สรุปผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมิน
ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษา
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.12.4) ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบ
ด้านทรัพยากรสัตว์ป่าให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.12.5) ปรับเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบสภาพทรัพยากรสัตว์ป่าที่เหมาะสมกับสภาพ
ปัจจุบัน

2.12.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจจำนวนชนิดของสัตว์ป่าในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย พบว่า พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานปาย เป็นที่ตั้งบ้านเรือนและพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งมีความเหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์ป่าน้อยมาก โดยพบสัตว์ในกลุ่มนกมากที่สุด เนื่องจากเป็นสัตว์ที่อาศัยแหล่งอาหารจากพื้นที่เกษตรกรรมของราษฎรในพื้นที่เป็นอาหารหลัก เช่น ข้าว ผลไม้ต่างๆ เป็นต้น

การคาดการณ์ผลกระทบต่อสัตว์ป่า พบว่า การก่อสร้างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์ป่าในระดับต่ำ เนื่องจากมีสัตว์ป่าอาศัยอยู่บริเวณสนามบินและพื้นที่โดยรอบน้อยมาก

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนพฤษภาคมและกรกฎาคม พ.ศ.2565 ผลการสำรวจในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2565 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จำนวนทั้งสิ้น 70 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 15 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 10 ชนิด และนก จำนวน 39 ชนิด โดยไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวผึ้ง และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกระแตแต้แว๊ด และนกเขาไฟ

ส่วนผลการสำรวจในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2565 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จำนวนทั้งสิ้น 36 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และนก จำนวน 20 ชนิด โดยไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนพฤษภาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ผลการสำรวจในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จำนวนทั้งสิ้น 33 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 5 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 20 ชนิด และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ นกยางควาย และนกกระแตแต้แว๊ด

ส่วนการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จำนวนทั้งสิ้น 35 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 2 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 4 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และนก จำนวน 23 ชนิด และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ นกยางควาย และนกกระแตแต้แว๊ด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในเดือนพฤษภาคมและสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า ผลการสำรวจในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2567 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่า

อากาศยานปาย จำนวนทั้งสิ้น 47 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 4 ชนิด และนก จำนวน 32 ชนิด และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน โดยจากผลการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานปาย โดยพบนกและสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง ได้แก่ หมากบ้าน

ส่วนการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จำนวนทั้งสิ้น 42 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด และนก จำนวน 23 ชนิด และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนก และสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานปาย

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ที่ได้ทำการสำรวจครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 26-27 เมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูแล้ง และครั้งที่ 2 ซึ่งดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 24-25 ตุลาคม พ.ศ.2568 ซึ่งเป็นตัวแทนการติดตามตรวจสอบในช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

3.3.1) สภาพพื้นที่ทั่วไป

ท่าอากาศยานปายตั้งอยู่บนพื้นที่ราบ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่า ภูเขา และพื้นที่เกษตรกรรม บริเวณทางด้านทิศตะวันออกเป็นพื้นที่ชุมชน นอกจากนี้ท่าอากาศยานปายได้มีการพัฒนาเต็มพื้นที่ที่อาจจะมีพื้นที่รกร้างอยู่บ้างแต่ไม่มากนัก มีลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานปาย ด้านทิศเหนือ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ถัดออกไปเป็นแหล่งชุมชน ด้านทิศใต้ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชน ด้านทิศตะวันออก พื้นที่เป็นชุมชนค่อนข้างหนาแน่น อยู่ตามแนวเส้นทางคมนาคม ด้านทิศตะวันตก ส่วนใหญ่เป็นเนินเขา รวมทั้งมีพื้นที่ชุมชนตามแนวเส้นทางคมนาคม

3.3.2) พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยาน

สภาพพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ตั้งอยู่ในพื้นที่ราบ และมีพื้นที่ชุมชนอยู่โดยรอบ ซึ่งท่าอากาศยานปายมีแหล่งอาศัย และแหล่งหากินของนก รวมทั้งสัตว์อื่นๆ อยู่บ่อย เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ได้รับการพัฒนาเกือบเต็มพื้นที่ ประกอบกับสนามบินอยู่ใกล้ชุมชนมาก ส่งผลให้แหล่งอาหารในบริเวณสนามบินมีน้อย ซึ่งแหล่งอาหารของนกส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณป่ารอบนอก แต่มีนกบางชนิดที่สามารถดำรงชีวิตอยู่ในชุมชนได้ โดยมีการกระจายอยู่ทั่วไปตามสถานที่สาธารณะต่างๆ

สำหรับในบริเวณเขตพื้นที่การบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งในระยะ 50 เมตร เป็นพื้นที่ปลูกหญ้า และเพื่อควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง จึงได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานปาย ทั้งในเขตพื้นที่การบิน นอกเขตพื้นที่การบิน โดยรอบรัศมี 5 กิโลเมตร พบพรรณไม้บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งทั้งบนบก และพื้นที่แหล่งน้ำจำพวกพืชในวงศ์หญ้า เช่น ธูปฤๅษี หญ้าตีนกา หญ้ารงนก และหญ้าเจ้าชู้ เป็นต้น นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ บริเวณโดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน เช่น ลั่นทม ปาล์ม คุณ เทียนทอง และเข็มเศรษฐกิจ เป็นต้น

3.3.3) ความหลากหลายของนกและสัตว์

ผลสำรวจในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน จำนวนทั้งสิ้น 44 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptiles) จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) จำนวน 5 ชนิด และนก (Aves) จำนวน 28 ชนิด ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย มีจำนวนทั้งสิ้น 51 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน (Reptiles) จำนวน 7 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก (Amphibians) จำนวน 6 ชนิด นก (Aves) จำนวน 32 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม (Mammals) จำนวน 6 ชนิด มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2.5-1 ถึง ตารางที่ 5.2.5-4 และภาพที่ 5.2.5-1

ตารางที่ 5.2.5-1								
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานปาย								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระหว่าง 26-27 เม.ย.68				ระหว่างวันที่ 24-25 ต.ค.68			
	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Anura								
Family Bufonidae								
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	++	-	-	-	+	-	-	-
Family Microhylidae								
อึ่งลายเลอะ (<i>Microhyla butleri</i>)	-	-	-	-	+	-	-	-
อึ่งข้างดำ (<i>Microhyla heymonsi</i>)	+	-	-	-	+	-	-	-
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	+	-	-	-	+	-	-	-
Family Dicroglossidae								
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	+	-	-	-	++	-	-	-
เขียดน้ำนองที่ราบ (<i>Occidozyga martensii</i>)	-	-	-	-	+	-	-	-
Family Rhacophoridae								
ปาดเหนือ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	+	-	-	-	++	-	-	-
5/7	0,1,4	0	0	0	0,3,4	0	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง

- = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.25-2								
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานปาย								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระหว่าง 26-27 เม.ย.68				ระหว่างวันที่ 24-25 ต.ค.68			
	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Squamata								
Family Agamidae								
กิ้งก่าหัวแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	+	-	-	-	+	-	-	-
Family Gekkonidae								
จิ้งจกบ้านทางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	++	-	-	-	++	-	-	-
จิ้งจกบ้านทางแบน (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	+	-	-	-	+++	-	-	-
จิ้งจกหินสีจาง (<i>Gehyra mutilata</i>)	-	-	-	-	+	-	-	-
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	++	-	-	-	++	-	-	-
Family Scincidae								
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	+	-	-	-	+	-	-	-
Family Colubridae								
งูทางมะพร้าวลายขีด (<i>Coelognathus radiatus</i>)	+	ค	-	-				
6/6	0,2,4	1	0	0	1,2,3	0	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องการกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องการกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.2.5-3								
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานปาย								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระหว่าง 26-27 เม.ย.68				ระหว่างวันที่ 24-25 ต.ค.68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Caprimulgiformes								
Family Hemiprocridae								
นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง (<i>Apus pacificus</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Order Cuculiformes								
Family Cuculidae								
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)	+	ค	-	-				
Order Columbiformes								
Family Columbidae								
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	-	-	-	-	+	-	-	-
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	+	-	-	-	++	-	-	-
Order Gruiformes								
Family Rallidae								
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	+	ค	-	-				
Order Charadriiformes								
Family Charadriidae								
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Order Pelecaniformes								
Family Ardeidae								
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Order Coraciiformes								
Family Alcedinidae								
นกกะเต็นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Coraciidae								
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Family Meropidae								
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	+	ค	-	-				
Order Piciformes								
Family Megalaimidae								
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Order Passeriformes								
Family Artamidae								
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Family Laniidae								
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกอีเสือหัวดำ (<i>Lanius schach</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-

ตารางที่ 5.25-3								
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานปาย (ต่อ)								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระหว่าง 26-27 เม.ย.68				ระหว่างวันที่ 24-25 ต.ค.68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Family Pycnonotidae								
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus conradi</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกปรอดหัวโขน (<i>Pycnonotus jocosus</i>)	++	ค	NT	-	+	ค	NT	-
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Hirundinidae								
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	+	ค	-	-	++	ค	-	-
นกนางแอ่นลาย (<i>Cecropis striolata</i>)	+	ค	-	-				
นกนางแอ่นตะโพกแดง (<i>Cecropis daurica</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Family Cisticolidae								
นกกระเจี๊ยบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	+	ค	-	-				
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	++	ค	-	-	+	ค	-	-
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Muscicapidae								
นกกาเหว่าบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	-	-	-	-	++	ค	-	-
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
Family Dicaeidae								
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	+	ค	-	-				
Family Nectariniidae								
นกกิ้งป๋อเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	+	ค	-	-				
Family Passeridae								
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	-	-	-	-	++	ค	-	-
นกกระจอกตาสี (<i>Passer flaveolus</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	+	-	-	-	++	-	-	-
Family Estrildidae								
นกกระตีดัดขี้หนู (<i>Lonchura punctulata</i>)	-	-	-	-	+	ค	-	-
Family Motacillidae								
นกเด้าดินทุ่งใหญ่ (<i>Anthus richardi</i>)	+	ค	-	-				
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	+	ค	-	-	++	ค	-	-
28/32	0,4,24	26	1	0	0,9,23	29	1	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

ตารางที่ 5.2.5-4								
รายชื่อสัตว์เสี่ยงสูญพันธุ์ที่สำรวจพบ ในท่าอากาศยานปาย								
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระหว่าง 26-27 เม.ย.68				ระหว่างวันที่ 24-25 ต.ค.68			
	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ			ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3		1	2	3
Order Scandentia								
Family Tupaiidae								
กระแตเหนือ (<i>Tupaia belangeri</i>)	+	-	-	-	++	-	-	-
Order Rodentia								
Family Muridae								
หนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumii</i>)	+	-	-	-	++	-	-	-
หนูหริ่งนาหางยาว (<i>Mus caroli</i>)	-	-	-	-	+	-	-	-
หนูหริ่งบ้าน (<i>Mus musculus</i>)	-	-	-	-	++	-	-	-
Family Sciuridae								
กระจ๊อ (<i>Menetes berdmorei</i>)	+	-	-	-				
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysonii</i>)	+	-	-	-	+	-	-	-
Order Carnivora								
Family Herpestidae								
พังพอนเล็ก (<i>Herpestes javanicus</i>)	+	ค	-	-	+	ค	-	-
5/6	0,0,5	1	0	0	0,3,3	1	0	0

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก

++ = ชุกชุมปานกลาง

+ = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

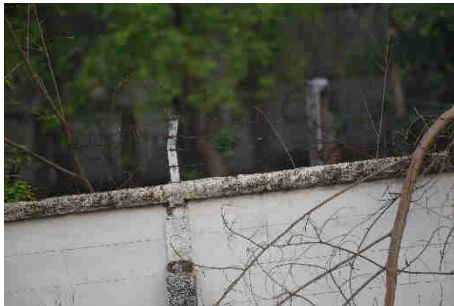
- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ

3 = IUCN (2025-1)

NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

- = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ แต่เป็นประเภทไม่ต้องกังวล หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอ



กระเจียน



งูทางมะพร้าวธรรมดา



นกกระจอกตาล



นกกระจอกบ้าน



นกกระแตแต้แว๊ด



นกกระปูดใหญ่



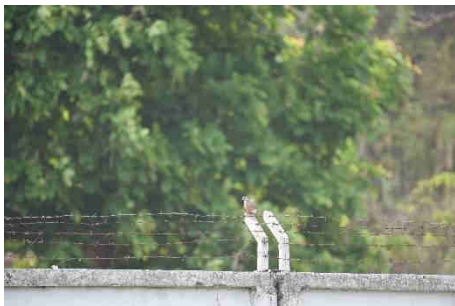
นกกวัก



นกกิ้งโครงคอดำ

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 26-27 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย



นกเขาใหญ่



นกเค้าดินทุ่งเล็ก



นกเค้าดินทุ่งเล็ก



นกปรอดหัวโขน



นกยอดหญ้าสีดำ



นกยางกรอกพันธุ์จีน



นกเอี้ยงสาธิตา



นกเอี้ยงหงอน

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 26-27 เมษายน พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)



นกเขาไฟ



นกแซงแซวหางปลา



นกกระจอกตาล



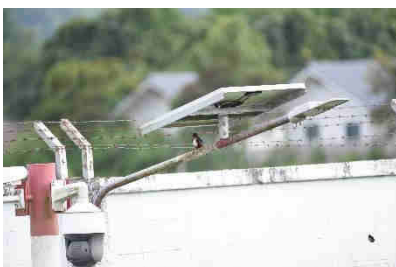
นกกระจอกบ้าน



นกกระแตแต้แว๊ด



นกกระปูดใหญ่



นกกะเต็นอกขาว



นกกิ้งโครงคอดำ



นกยางควาย



นกยางโทนน้อย

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 24-25 ตุลาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)



นกเค้าดินทุ่งเล็ก



นกตะขาบทุ่ง



นกนางแอ่นท้องลาย



นกปรอดหัวโขน



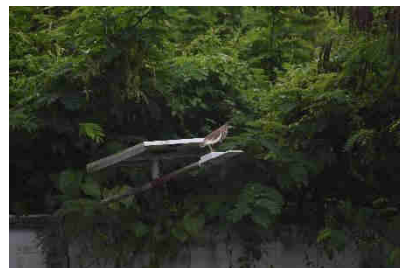
นกปรอดหัวสีเข้ม



นกพิราบ



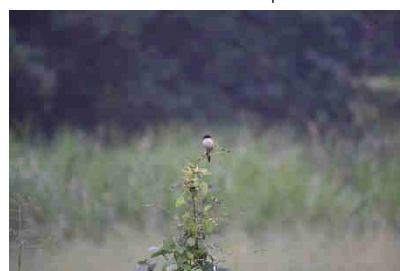
นกยอดหญ้าสีดำ



นกยางกรอกพันธุ์จีน



นกอีเสือสีน้ำตาล



นกอีเสือหัวดำ

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 24-25 ตุลาคม พ.ศ.2568

ภาพที่ 5.2.5-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)

3.3.4) ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

ครั้งที่ 1 : ประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 มีจำนวน 44 ชนิด มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์โดยสังเขปดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-5)

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก : ไม่พบนกในกลุ่มนี้

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง : พบจำนวน 7 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกบ้านทางหนาม และตุ๊กแกบ้าน

นก จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง นกปรอดหัวโขน นกเอี้ยงหงอน และนกเอี้ยงสาริกา

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์น้อย : พบจำนวน 37 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ อึ่งข้างดำ อึ่งน้ำเต้า กบหนอง และปาดเหนือ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง จิ้งจกบ้านทางแบน จิ้งเหลนบ้าน และงูทางมะพร้าวลายขีด

นก จำนวน 24 ชนิด ได้แก่ นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกเขาใหญ่ นกกิ้งก นกกระแตแต้แว๊ด นกยางกรอกพันธุ์จีน นกเงือกขาว นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกอีเสือสีน้ำตาล นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเขม่า นกนางแอ่นบ้าน นกนางแอ่นลาย นกกระจุยธรรมดา นกกิ่งไคร้คอดำ นกทางเขนบ้าน นกยอดหญ้าสีดำ สีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน นกเค้าดินทุ่งใหญ่ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 5 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ หนูท้องขาว กระจ๊่อน กระรอกหลากสี และพังพอนเล็ก

ครั้งที่ 2 : ประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 มีจำนวน 51 ชนิด มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์โดยสังเขปดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-5)

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก : พบจำนวน 1 ชนิด คือ จิ้งจกบ้านทางแบน

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง : พบจำนวน 17 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด คือ อึ่งข้างดำ กบหนอง และปาดเหนือ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด คือ จิ้งจกบ้านทางหนาม และตุ๊กแกบ้าน

นก จำนวน 9 ชนิด คือ นกเขาใหญ่ นกปรอดหัวสีเขม่า นกนางแอ่นบ้าน นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกยอดหญ้าหัวดำ นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกบ้าน และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด คือ กระแตเหนือ หนูท้องขาว และหนูหริ่งบ้าน

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์น้อย : พบจำนวน 33 ชนิด ประกอบด้วย

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 4 ชนิด คือ คางคกบ้าน อึ่งลายเลอะ อึ่งน้ำเต้า และ เขียดน้ำหนองที่ราบ

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 3 ชนิด คือ กิ้งก่าหัวแดง จิ้งจกหินสีจาง และจิ้งเหลนบ้าน

นก จำนวน 23 ชนิด คือ นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง นกกระปูดใหญ่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางโทนน้อย นกตะขาบทุ่ง นกกระจ่างนอกขาว นกตีทอง นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหัวดำ นกแซงแซวหางปลา นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกนางแอ่น ตะโพกแดง นกกิ่งไคร้คอดำ นกกางเขนบ้าน นกยอดหญ้าสีดำ นกกระจอกตาล และนกกะตีดัดขี้หมู

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด คือ หูหรีงนาหางยาว กระรอกหลากสี และพังพอนเล็ก

ตารางที่ 5.2.5-5 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่พบในท่าอากาศยานปาย จำแนกตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม								
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2568				ตุลาคม พ.ศ.2568			
	จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม			จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม		
		ชุกชุม มาก	ชุกชุม ปาน กลาง	ชุกชุม น้อย		ชุกชุม มาก	ชุกชุม ปาน กลาง	ชุกชุม น้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	5	-	1	4	7	-	3	4
สัตว์เลื้อยคลาน	6	-	2	4	6	1	2	3
นก	28	-	4	24	32	-	9	23
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	-	-	5	6	-	3	3
รวม	44		7	37	51	1	17	33

3.3.5) สถานภาพของสัตว์ป่า

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

(1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย : จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าจำนวน 44 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 27 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังตารางที่ 5.2.5-6

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ งูทางมะพร้าวลายขีด

นก จำนวน 26 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกกวก นกกระแตแต้แว๊ด นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกระจ่างนอกขาว นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกอีเสือสีน้ำตาล นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเข้ม นกนางแอ่นบ้าน นกนางแอ่นลาย นกกระจับธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยง

สาริกา นกกิ่งไคร้คอดำ นกกางเขนบ้าน นกยอดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลีอกเหลือง นกกระจอกตาล นกเค้าดินทุ่งใหญ่ นกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม 1 ชนิด ได้แก่ พังพอนเล็ก

สำหรับผลการตรวจสอบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบสัตว์ป่าจำนวน 51 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 30 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังตารางที่ 5.2.5-6

นก จำนวน 29 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง นกกระปูดใหญ่ นกเขาไฟ นกกระแตแต้แว๊ด นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางโตน้อย นกตะขาบทุ่ง นกกะแต้นอกขาว นกตีทอง นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหัวดำ นกแซงแซวหางปลา ปอดสวน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเขม่า นกแอ่นบ้าน นกแอ่นตะโพกแดง นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกิ่งไคร้คอดำ นกกางเขนบ้าน นกยอดหัวดำ นกยอดหญ้าสีดำ นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระดี่ขี้หมู นกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม 1 ชนิด ได้แก่ พังพอนเล็ก

ตารางที่ 5.2.5-6								
จำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในท่าอากาศยานปาย								
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	5	-	-	5	7	-	-	7
สัตว์เลื้อยคลาน	6	-	1	5	6	-	-	6
นก	28	-	26	2	32	-	29	3
สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม	5	-	1	4	6	-	1	5
รวม	44	0	27	20	51	0	30	21

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการตรวจสอบเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และ IUCN (2025-1) พบว่า สัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยพบสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-1) จำนวน 1 ชนิด คือ นกปรอดหัวโขน กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ดังตารางที่ 5.2.5-7

สำหรับสัตว์ป่าที่สำรวจพบในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 51 ชนิด ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตามเกณฑ์ของ IUCN (2025-1) แต่พบสัตว์ป่าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) กำหนดให้มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม (NT) จำนวน 1 ชนิด คือ นกปรอดหัวโขน

ตารางที่ 5.2.5-7																		
จำนวนชนิดที่พบในท่าอากาศยานปาย 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	5	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์เลื้อยคลาน	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-
นก	28	-	-	-	1	-	-	-	-	32	-	-	-	1	-	-	-	-
สัตว์เลื้อยงู ด้วยนม	5	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	44	-	-	-	1	-	-	-	-	51	-	-	-	1	-	-	-	-

หมายเหตุ : ¹ = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)
 NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์
 EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง
 - = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์
² = IUCN (2025-1)
 NT = ใกล้ถูกคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์
 EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง
 - = ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

3.3.6) ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานปาย

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆ ในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กิน
อาหารหลักจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-8) ดังนี้

นกที่กินพืช : นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็น
สัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกเขาใหญ่ นกสีชมพูสวน
และนกกินปลือกเหลือง ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 3 ชนิด คือ นกพิราบ นกเขาไฟ และนกเขา
ใหญ่

นกที่กินสัตว์ : มีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำ
ตื้น ที่มีน้ำ และอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืช ที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5
กิโลเมตร ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบจำนวน 14 ชนิด คือ นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง นกกระปูดใหญ่ นก
กระแตแต้แว๊ด นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกะเต็นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกอีเสือสีน้ำตาล นกนางแอ่นบ้าน นกนางแอ่นลาย
นกกระจุยธรรมดา นกนางเขนบ้าน นกยอหญ้าสีดำ นกเค้าดินทุ่งใหญ่ และนกเค้าดินทุ่งเล็ก ส่วนผลการสำรวจในเดือน
ตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 18 ชนิด คือ นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง นกกระปูดใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกยางกรอก
พันธุ์จีน นกยางควาย นกยางโทนน้อย นกตะขาบทุ่ง นกกะเต็นอกขาว นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหัวดำ นก
แซงแซวหางปลา นกนางแอ่นบ้าน นกนางแอ่นตะโพกแดง นกนางเขนบ้าน นกยอหญ้าหัวดำ นกยอหญ้าสีดำ และ
นกเค้าดินทุ่งเล็ก

นกที่กินพืช และสัตว์ : ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 พบจำนวน 11 ชนิด
คือ นกกาเหว่า นกกวัก นกตีทอง นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเขม่า นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นก
กิ้งกือคอดำ นกกระจอกตาล และนกกระจอกบ้าน

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 11 ชนิด คือ นกตีทอง นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเขม่า นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกิ่งไคร้คอดำ นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน และนกกะติ๊ดขี้หมู

ตารางที่ 5.2.5-8 ความสัมพันธ์ของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานปายกับแหล่งอาหาร			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง (<i>Apus pacificus</i>)		✓	
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)		✓	
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)			✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)			✓
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)		✓	
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)		✓	
นกยางโตน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)		✓	
นกกะเดียนอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)		✓	
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)		✓	
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)			✓
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)		✓	
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)		✓	
นกอีเสือหัวดำ (<i>Lanius schach</i>)		✓	
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)		✓	
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus conradi</i>)			✓
นกปรอดหัวโขน (<i>Pycnonotus jocosus</i>)			✓
นกปรอดหัวสีเขม่า (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)			✓
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)		✓	
นกนางแอ่นลาย (<i>Cecropis striolata</i>)		✓	
นกนางแอ่นตะโพกแดง (<i>Cecropis daurica</i>)		✓	
นกกระจับธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)		✓	
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)			✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)			✓
นกกิ้งไคร้คอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)			✓
นกกาเหว่าบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)		✓	
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)		✓	
นกยอดหญ้าสีดํา (<i>Saxicola caprata</i>)		✓	
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓		
นกกิ้งกือเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	✓		

ตารางที่ 5.2.5-8 ความสัมพันธ์ของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานปายกับแหล่งอาหาร (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)			✓
นกกระจอกตาสี (<i>Passer flaveolus</i>)			✓
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)			✓
นกกระต๊อหัวดำ (<i>Lonchura punctulata</i>)			✓
นกเด้าดินทุ่งใหญ่ (<i>Anthus richardi</i>)		✓	
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)		✓	

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

3.3.7) สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จำนวนนกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 32 ชนิด จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน (ตารางที่ 5.2.5-9) ประกอบด้วย

นกประจำถิ่น (Resident) เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวน 22 ชนิด เช่น นกกระปูดใหญ่ นกเขาใหญ่ นกขมิ้นนกกระแตแต้แว๊ด นกกระเต็นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกปรอดทรวง นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเขม่า นกกระจับธรรมดา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาธิต นกโคกคอดำ นกยางเขียวบ้าน นกยอหดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกินเปลือกเหลือง นกกระจอกบ้าน นกเด้าดินทุ่งเล็ก และนกกระจอกตาสี เป็นต้น ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 24 ชนิด เช่น นกเขาไฟ นกยางควาย นกกระเต็นอกขาว นกปรอดหัวโขน นกกิ่งโคกคอดำ และนกกระจอกตาสี เป็นต้น

นกอพยพในช่วงฤดูหนาว เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวน 6 ชนิด คือ นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกอีเสือสีน้ำตาล นกนางแอ่นบ้าน นกนางแอ่นลาย และนกเด้าดินทุ่งใหญ่ ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบจำนวน 8 ชนิด คือ นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางโทนน้อย นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหัวดำ นกนางแอ่นบ้าน นกนางแอ่นตะโพกแดง และนกยอหดหญ้าหัวดำ

นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้

นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังไข่ นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังไข่ ในประเทศไทย บางช่วงบางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้ง หรือหนาว ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้

ตารางที่ 5.2.5-9 สถานภาพตามฤดูกาลของนกที่สำรวจพบในท่าอากาศยานปาย	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง (<i>Apus pacificus</i>)	M
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	R
นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)	R
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	R
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	R
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	R
นกแก้ว (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	R
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	R
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	M
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	R
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	M
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	R
นกกะเต็นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	R
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	R
นกแอ่นพวง (<i>Artamus fuscus</i>)	R
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	R
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	R
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	M
นกอีเสือหัวดำ (<i>Lanius schach</i>)	M
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
นกนางแอ่นลาย (<i>Cecropis striolata</i>)	M
นกกระเจี๊ยบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	R
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	R
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	R
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	R
นกกาเงนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	R
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	M
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	R
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	R
นกกินปลือกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	R
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	R
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	R
นกกระดิดขี้หนู (<i>Lonchura punctulata</i>)	R
นกเด้าดินทุ่งใหญ่ (<i>Anthus richardi</i>)	M
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	R

R = นกประจำถิ่น

M = นกอพยพ

MB = นกอพยพเข้ามาทำรังวางไข่

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัท เอเซีย 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 และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกอ่อนข้าน้อยหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 5.2.5-10

ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ซึ่งได้ทำการศึกษาในพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบ พบว่า ไม่พบชนิดนกที่อาจเป็นอุปสรรคในด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ ลักษณะของการบินชนอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดอุบัติเหตุ ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย

ตารางที่ 5.2.5-10			
โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เมษายน พ.ศ.2568			
-	-	-	-
0	0	0	0
ตุลาคม พ.ศ.2568			
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	✓	✗	✗
1	1	0	0

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

โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก แบ่งออกเป็น 7 ขนาด คือ

- ขนาดเล็กมาก (< 16 ซม.)
- ขนาดเล็ก (16 - 30 ซม.)
- ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (31 - 45 ซม.)
- ขนาดกลาง (46 - 60 ซม.)
- ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (61 - 75 ซม.)
- ขนาดใหญ่ (76 - 90 ซม.)
- ขนาดใหญ่มาก (>91 ซม.)

โดยนกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมาก หรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย จากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลางและระดับต่ำดัง ตารางที่ 5.2.5-11

ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ไม่พบนกที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยาน ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกที่มีโอกาสเกิดการชนในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย

ตารางที่ 5.2.5-11 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชน		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เมษายน พ.ศ.2568			
-	-	-	-
0	0	0	0
ตุลาคม พ.ศ.2568			
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	✓	×	×
1	1	0	0

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

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนกดังตารางที่ 5.2.5-10 และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชนนก ดังตารางที่ 5.2.5-11 สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานปาย พบว่า ไม่พบชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน (ดังตารางที่ 5.2.5-12 และรูปที่ 5.2.5-1)

ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินสูง จากการประเมินทั้ง 2 ครั้ง ไม่พบนกในกลุ่มนี้

ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง จากการประเมินทั้ง 2 ครั้ง ไม่พบนกในกลุ่มนี้

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จากการประเมินในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 ไม่พบนกในกลุ่มนี้ ส่วนผลการประเมินในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกในกลุ่มนี้ จำนวน 1 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย



รูปที่ 5.2.5-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานปาย (ตุลาคม พ.ศ.2568)

ตารางที่ 5.2.5-12						
ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานปาย						
Potential of Strike Potential of Damage	เมษายน พ.ศ.2568			ตุลาคม พ.ศ.2568		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	-	-	-	นกยางโทนน้อย	-	-
ปานกลาง						
สูง						

3.3.9) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากการรวบรวมข้อมูลรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) ระหว่างเดือนมกราคม ถึง ธันวาคม พ.ศ.2568 ไม่พบเหตุการณ์อากาศยานชนนก ภายในท่าอากาศยานปาย

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (เมษายน และตุลาคม พ.ศ.2568) กับผลการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ธันวาคม พ.ศ.2537) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีรายละเอียดแยกตามชนิดสัตว์ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.5-13)

ตารางที่ 5.2.5-13									
เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย									
ประเภท	EIA ¹	พ.ศ.65 ²	ก.ศ.65 ²	พ.ศ.66 ²	ส.ศ.66 ²	พ.ศ.67 ²	ส.ศ.67 ²	เม.ย.68	ต.ค.68
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	6	10	6	5	6	4	8	5	7
สัตว์เลื้อยคลาน	14	15	6	5	4	6	6	6	6
นก	30	39	20	20	23	32	23	28	32
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	14	6	4	3	2	5	5	5	6
รวม	64	70	36	33	35	47	42	44	51

ที่มา : ¹ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย (รายงานฉบับหลัก, พฤศจิกายน พ.ศ.2552)

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

4.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : การศึกษาปัจจุบัน พบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก แสดงดังตารางที่ 5.2.5-14

4.1.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ คางคก บ้าน กบหนอง และ อึ่งขำดำ

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ ปาดบ้าน หัวใหญ่ เขียดหลังปุมที่ราบ อึ่งลายละเอียด และอึ่งน้ำเต้า

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ อึ่งกรายลายละเอียด เขียดตะปาด และอึ่งอ่างบ้าน

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

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน กบหนอง เขียดหลังป้อมที่ราบ ปาดบ้านหัวใหญ่ อึ่งข้างดำ อึ่งน้ำเต้า และอึ่งลายแต้ม

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ เขียดจนา อึ่งอ่างบ้าน อึ่งลายแต้ม อึ่งขาคำ และอึ่งหลังจุด

ตารางที่ 5.2.5-14 เปรียบเทียบสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.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 Pelobatidae									
อึ่งลายลายและ (<i>Leptobrachium hasselitti</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Bufonidae									
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Dicroglossidae									
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓
เขียดจนา (<i>Occidozyga lima</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
เขียดหลังป้อมที่ราบ (<i>Occidozyga martensii</i>)	×	✓	✓	×	×	×	✓	×	✓
Family Rhacophoridae									
เขียดตะปาด (<i>Polypedates leucomystax</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
ปาดบ้านหัวใหญ่ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Microhylidae									
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×
อึ่งข้างดำ (<i>Microhyla heymani</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
อึ่งลายแต้ม (<i>Microhyla butleri</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	✓
อึ่งขาคำ (<i>Microhyla pulchra</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
อึ่งหลังจุด (<i>Micryletta inomata</i>)	×	✓	×	×	✓	×	✓	×	×
รวม	6	10	6	5	6	4	8	5	7

4.2) สัตว์เลื้อยคลาน : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลื้อยคลาน แสดงดังตารางที่ 5.2.5-15

4.2.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง ตุ๊กแกบ้าน และจิ้งเหลนบ้าน

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางสีจาง จิ้งจกหางหนาม และจิ้งจกหางแบนเล็ก

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 11 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าบินปีกส้ม กิ้งก่าหัวน้ำเงิน แย้ จิ้งเหลนหลากหลาย จิ้งเหลนหางยาว จิ้งเหลนเรียวขาเล็ก งูลายสอใหญ่ งูลายสอแดง งูสิง งูสามเหลี่ยม และเขี้ยวหางไหม้ทองเหลือง

4.2.2) ผลการเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา (พฤษภาคม และกรกฎาคม พ.ศ.2565 พฤษภาคม และ สิงหาคม พ.ศ.2566 พฤษภาคม และสิงหาคม พ.ศ.2567)

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา : จำนวน 6 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหินสีจาง จิ้งจกหางหนาม จิ้งจกหางแบนเล็ก และ จิ้งเหลนบ้าน

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา : จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางสีจาง

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 9 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวน้ำเงิน กิ้งก่าหัวสีฟ้า จิ้งจกดินลายจุด จิ้งเหลนหลากหลาย จิ้งเหลนหางยาว งูสิง งูสิงหางลาย และ งูเหลือม งูสามม่านพระอินทร์

ตารางที่ 5.2.5-15 เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.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 Agamidae									
กิ้งก่าบินปีกส้ม (<i>Draco maculatus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
กิ้งก่าหัวแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
กิ้งก่าหัวน้ำเงิน (<i>Calotes mystaceus</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	×	×	×
กิ้งก่าหัวสีฟ้า (<i>Calotes goetzi</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
Family Gekkonidae									
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓
จิ้งจกดินลายจุด (<i>Dixonius siamensis</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
จิ้งจกหินสีจาง (<i>Gehyra mutilata</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	✓
จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
จิ้งจกหางแบนเล็ก (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Uromastycidae									
ไถ่ (<i>Leiolepis belliana</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Scincidae									
จิ้งเหลนหลากหลาย (<i>Eutropis macularia</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนหางยาว (<i>Mabuya longicaudata</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
จิ้งเหลนริ้วขาเล็ก (<i>Lygosoma quadrupes</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Oder Squamata									
Family Colubridae									
งูลายสอใหญ่ (<i>Xenochrophis piscator</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
งูลายสอคอดแดง (<i>Rhabdophis subminiatus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
งูสิง (<i>Ptyas korros</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูสิงหางลาย (<i>Ptyas mucosa</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
งูทางมะพร้าวลายขีด (<i>Coelognathus radiatus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	✓	×
งูสามม่านพระอินทร์ (<i>Dendrelaphis pictus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×

ตารางที่ 5.2.5-15 เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
Family Pythonidae งูเหลือม (<i>Python reticulatus</i>)	×	✓	✓	×	×	×	×	×	×
Family Elapidae งูสามเหลี่ยม (<i>Bungarus fasciatus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Viperidae งูเขียวหางไหม้ท้องเหลือง (<i>Trimeresurus albolabris</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
รวม	14	15	6	5	4	6	6	6	6

4.3) นก : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดนก แสดงดังตารางที่ 5.2.5-16

4.3.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 15 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกิ้ง นกกระแตแต้แว๊ด นกเขาไฟ นกกระปูดใหญ่ นกตะขาบทู๋ นกนางแอ่นบ้าน นกปรอดสวน นกกระจับธรรมดา นกนางเขนบ้าน นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน นกกิ้งโครงคอดำ นกกระจอกบ้าน และนกกระจอกตาล

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 25 ชนิด ได้แก่ นกยางควาย นกยางโทนน้อย นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกกาเหว่า นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง นกเกตุออกขาว นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกนางแอ่นลาย นกนางแอ่นตะโพกแดง นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกอีเสือหัวดำ นกแซงแซวหางปลา นกเค้าดินทุ่งใหญ่ นกเค้าดินทุ่งเล็ก นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเขม่า นกยอดหญ้าสีดำ นกยอดหญ้าหัวดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง และนกกระต๊อขี้หมู

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 15 ชนิด ได้แก่ นกยางเขียว เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ เหยี่ยวรุ้ง เหยี่ยวนกกะจอกเล็ก นกคุ่มอกลาย นกกระปูดเล็ก นกตบยุงยักษ์ นกเค้าดินทุ่ง นกเขนน้อยปีกแถบขาว นกปรอดเหลืองหัวจุก อีกา นกกระจับหญ้าสีข้างแดง นกกระจับหญ้าออกเทา นกกระจับคอดำ และนกกระจิดธรรมดา

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

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 32 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกิ้ง นกกระแตแต้แว๊ด นกเขาไฟ นกพิราบป่า นกเขาใหญ่ นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า ตะขาบทู๋ นกเกตุออกขาว นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกนางแอ่นบ้าน นกนางแอ่นลาย นกแอ่นพง นกอีเสือสีน้ำตาล นกเค้าดินทุ่งใหญ่ นกเค้าดินทุ่งเล็ก นกปรอดสวน นกปรอดหัวโขน นกปรอดหัวสีเขม่า นกกระจับธรรมดา นกนางเขนบ้าน นกยอดหญ้าสีดำ นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน นกกิ้งโครงคอดำ นกสีชมพูสวน นกกินปลือกเหลือง นกกระจอกบ้าน นกกระจอกใหญ่ และนกกระต๊อขี้หมู

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 8 ชนิด ได้แก่ นกยางควาย นกยางโทนน้อย นกตะโพกขาวแถบกว้าง นกนางแอ่นตะโพกแดง นกอีเสือหัวดำ นกแซงแซวหางปลา นกยอดหญ้าหัวสีดำ นกกระจอกตาล

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 16 ชนิด ได้แก่ เป็ดแดง เหยี่ยวผึ้ง นกเขาขาว นกบั้งรอกใหญ่ นกอีวาบตักแต่น นกเค้าโม่ง นกโพระดกธรรมดา นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกจาบผ่นปีกแดง นกกระจับหญ้าออกเทา นกกระจับหญ้าท้องเหลือง นกกระจับหญ้าสีเรียบ นกกินปลีดำม่วง และนกกระจาบธรรมดา

ตารางที่ 5.2.5-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.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 Pelecaniformes									
Family Ardeidae									
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	×	✓	✓
นกยางเขียว (<i>Butorides striatus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกยางควาย (<i>Bubulcus coromandus</i>)	×	×	×	✓	✓	×	×	×	✓
นกยางโทนน้อย (<i>Ardea intermedia</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Order Accipitriformes									
Family Accipitridae									
เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ (<i>Aviceda leuphotes</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
เหยี่ยวรุ้ง (<i>Spilornis cheela</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
เหยี่ยวนกกระจอกเล็ก (<i>Aviceda virgatus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
เหยี่ยวผึ้ง (<i>Pernis ptilorhynchus</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>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Glareolidae									
นกแอ่นทุ่งเล็ก (<i>Glareola lactea</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
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>)	×	✓	✓	×	×	✓	×	✓	×
นกอีวาบตักแตน (<i>Cacomantis merulinus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×

ตารางที่ 5.2.5-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
Order Strigiformes									
Family Strigidae									
นกเค้าโม่ง (<i>Glaucidium cuculoides</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×	×
Order Caprimulgiformes									
Family Caprimulgidae									
นกตบยุงยักษ์ (<i>Eurostopus macrotis</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Hemiprocniidae									
นกแอ่นตะโพกขาวแถบกว้าง (<i>Apus pacificus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	✓	✓
Order Coraciiformes									
Family Coraciidae									
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	✓	×	✓	×	✓	×	×	×	✓
Family Alcedinidae									
นกกะเดียนอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	×	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓
Family Meropidae									
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	×	✓	×	×	×	✓	✓	✓	×
Order Piciformes									
Family Megalaimidae									
นกไทรศดกธรรมดา (<i>Psilopogon lineatus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Order Passeriformes									
Family Hirundinidae									
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓	✓
นกนางแอ่นลาย (<i>Cecropis striolata</i>)	×	✓	×	✓	✓	✓	×	✓	×
นกนางแอ่นตะโพกแดง (<i>Cecropis daurica</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Artamidae									
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓
Family Aegithinidae									
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Laniidae									
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	×	×	×	✓	×	✓	✓	✓	✓
นกอีเสือหัวดำ (<i>Lanius schach</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Dicruridae									
นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ (<i>Dicrurus paradiseus</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Alaudidae									
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	×	×
Family Motacillidae									
นกเด้าดินทุ่ง (<i>Anthus novaeseelandiae</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกเขนน้อยปีกแถบขาว (<i>Hemipus picatus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกเด้าดินทุ่งใหญ่ (<i>Anthus richardi</i>)	×	✓	×	×	×	×	×	✓	×
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 5.2.5-16									
เปรียบเทียบนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย (ต่อ)									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
Family Pycnonotidae									
นกปรอดเหลืองหัวจุก (<i>Pycnonotus melanicterus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus blanfordi</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	×	✓	✓
นกปรอดหัวโขน (<i>Pycnonotus jocosus</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกปรอดหัวสีเข้ม (<i>Pycnonotus aurigaster</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Family Corvidae									
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Family Cisticolidae									
นกกระจับหัวสีข้างแดง (<i>Prinia rufescens</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกกระจับหัวอกเทา (<i>Prinia hodgsonii</i>)	✓	×	×	×	×	✓	×	×	×
นกกระจับธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓	×
นกกระจับหัวท้องเหลือง (<i>Prinia flaviventris</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×	×
นกกระจับคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	✓	×	×	×	×	×	✓	×	×
นกกระจับธรรมดา (<i>Phylloscopus inornatus</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
นกกระจับหัวสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	×	✓	×	×	×	×	✓	×	×
Family Muscicapidae									
นกกาขานบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
นกยอดหญ้าหัวดำ (<i>Saxicola stejnegeri</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Family Sturnidae									
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres javanicus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Sturnus nigricollis</i>)	✓	✓	×	✓	✓	✓	✓	✓	×
Family Dicaeidae									
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	×	✓	✓	×	×	✓	×	✓	×
Family Nectariniidae									
นกกิ้งปดเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	×	✓	✓	×	×	✓	×	✓	×
นกกิ้งปดดำม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	×	×	×	✓	×	×	×	×	×
Family Passeridae									
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	×	×	✓	✓
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	✓	×	×	×	×	✓	×	✓	✓
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	×	✓	×	×	×	✓	✓	×	✓
Family Ploceidae									
นกกระจาบธรรมดา (<i>Ploceus philippinus</i>)	×	×	×	×	✓	×	×	×	×
Family Estrildidae									
นกกระติ๊ดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓
รวม	30	39	20	20	23	32	23	28	28

4.4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : รายละเอียดการเปรียบเทียบชนิดสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม แสดงดังตารางที่ 5.2.5-17

4.4.1) ผลการเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พบเหมือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ กระจอน หนูท้องขาว และพังพอนเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี หนูหริ่งนาหางยาว และหนูหริ่งบ้าน

พบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 10 ชนิด ได้แก่ ตุ่น กระแตเล็ก ชะมดแผงหางปล้อง กระเล็นขนปลายหูสั้น หนูพุกใหญ่ หนูพานเหลือง หนูฟันขาวเล็ก หนูนาใหญ่ หนูนาเล็ก และกระต่ายป่า

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

พบเหมือนในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ กระจอน กระรอกหลากสี หนูท้องขาว และพังพอนเล็ก

พบเพิ่มจากรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา : จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ หนูหริ่งนาหางยาว และหนูหริ่งบ้าน

พบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา แต่ไม่พบในการศึกษาปัจจุบัน : จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กระเล็นขนปลายหูสั้น กระรอกปลายหางดำ หนูพุกใหญ่ และหมานบ้าน

ตารางที่ 5.2.5-17									
เปรียบเทียบสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.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>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
กระแตเล็ก (<i>Tupaia minor</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Order Carnivora									
Family Viverridae									
ชะมดแผงหางปล้อง (<i>Viverra zibetha</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Order Rodentia									
Family Sciuridae									
กระเล็นขนปลายหูสั้น (<i>Tamiops macclellandi</i>)	✓	✓	×	✓	×	×	×	×	×
กระจอน (<i>Menetes berdmorei</i>)	✓	✓	✓	×	×	×	×	✓	×
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysoni</i>)	×	✓	✓	×	×	✓	✓	✓	✓
กระรอกปลายหางดำ (<i>Callosciurus caniceps</i>)	×	×	×	×	×	×	✓	×	×

ตารางที่ 5.2.5-17 เปรียบเทียบสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานปาย									
อันดับ/วงศ์/ชนิด	EIA	พ.ค.65	ก.ค.65	พ.ค.66	ส.ค.66	พ.ค.67	ส.ค.67	เม.ย.68	ต.ค.68
Family Muridae									
หนูทุกใหญ่ (<i>Bandicota indica</i>)	✓	✓	×	×	×	×	×	×	×
หนูฟันเหลือง (<i>Maxomys surifer</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูท้องขาว (<i>Rattus rattus</i>)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	×
หนูฟันขาวเล็ก (<i>Berymys berdmorei</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูนาใหญ่ (<i>Rattus argentiventer</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูนาเล็ก (<i>Rattus losea</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
หนูหริ่งนาหางยาว (<i>Mus caroli</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
หนูหริ่งบ้าน (<i>Mus musculus</i>)	×	×	×	×	×	×	×	×	✓
Order Lagomorpha									
Family Leporidae									
กระต่ายป่า (<i>Lepus peguensis</i>)	✓	×	×	×	×	×	×	×	×
Order Carnivora									
Family Herpestidae									
พังพอนเล็ก (<i>Herpestes javanicus</i>)	✓	×	×	×	×	✓	✓	✓	✓
Family Canidae									
หมาบ้าน (<i>Canis familiaris</i>)	×	×	×	×	×	✓	×	×	×
รวม	14	6	4	3	2	5	5	5	6

สัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน : ผลการสำรวจสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน ในการศึกษาปัจจุบัน (เมษายน และตุลาคม พ.ศ.2568) พบว่า มีจำนวนชนิดลดลงจากผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 โดยไม่พบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกมีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ จำนวน 1 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย ดังตารางที่ 5.2.5-18

5) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ช่วงเดือน เมษายน พ.ศ. 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 44 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลื้อยคลานด้วยน้ำนม จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 28 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน จากการสำรวจไม่พบนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน

ส่วนผลการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จำนวน 51 ชนิด จำแนกเป็น สัตว์เลื้อยคลานด้วยนม 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 8 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 32 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยพบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 1 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย

ดังนั้น ท่าอากาศยานปายควรดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศ ซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียง สามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2.5-18									
เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานปาย									
แนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน	EIA	พ.ค.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	นกยางเขียว นกยางกรอกพันธุ์จีน นกนางแอ่นบ้าน นกกระเจี๊ยบธรรมดา	นกยางกรอกพันธุ์จีน นกกระแตแต้แว๊ด นกเขาไฟ เหยี่ยวผึ้ง	-	นกยางควาย นกกระแตแต้แว๊ด	นกยางควาย นกกระแตแต้แว๊ด	หมาบ้าน	-	-	นกยางโทนน้อย
ระดับปานกลาง			-	-	-	-	-	-	-
ระดับสูง		-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	4	4	-	2	2	1	-	-	-

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

5.1) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่บริเวณแหล่งน้ำ ซึ่งสามารถจำแนกย่อยออกได้เป็น

5.1.1) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่รอบแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ใกล้เคียง มักอาศัยอยู่ริมแหล่งน้ำหรือพื้นที่ขึ้นแฉะที่มีน้ำขัง และมีพืชน้ำขึ้นอยู่ ทั้งหนาแน่นและไม่หนาแน่น ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพืชริมน้ำ และแหล่งน้ำที่ค่อนข้างตื้น

วิธีการควบคุม : ให้กำจัดพืชน้ำ และพืชริมน้ำออกให้โล่งเตียน หรือการขุดบ่อน้ำให้มีความลาดชันสูง ไม่มีริมตลิ่งที่เป็นน้ำตื้น (มีความลึกมากกว่า 1 เมตร)

5.2) สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่บนดิน ซึ่งสามารถจำแนกย่อยออกได้เป็น

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

วิธีการควบคุม : ให้ลดพื้นที่เปิดโล่ง ด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียม และปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และถ้ายังมีความจำเป็นทำรังอยู่ต้องใช้วิธีการไล่เท่านั้น

5.2.6 เศรษฐกิจและสังคม

บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน สถานประกอบการ และนักท่องเที่ยว ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

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

2) วิธีการศึกษา

2.1) สัมภาษณ์สภาพเศรษฐกิจและสังคมในภาคสนาม โดยใช้แบบสอบถาม พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ และแบ่งกลุ่มเป้าหมายหลัก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะง่ายต่อการตอบและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยมีลักษณะคำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด เพื่อรวบรวมข้อมูล ซึ่งการจัดแบ่งคำถามสำหรับการศึกษาครั้งนี้ได้แบ่งตามกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจรวม 3 กลุ่มเป้าหมาย คือ

กลุ่มครัวเรือน แบ่งแบบสอบถามออกเป็น 9 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในครัวเรือน และตำแหน่งทางสังคม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน ประกอบด้วย อาชีพหลัก/อาชีพรอง/อาชีพเสริม รายได้และรายจ่ายของครัวเรือน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ประกอบด้วย ข้อมูลสภาพการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือน สถานพยาบาลที่เข้ารับการรักษา และความเพียงพอของสถานพยาบาล ทั้งจำนวนสถานพยาบาลและจำนวนบุคลากรทางการแพทย์

ส่วนที่ 4 ข้อมูลสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน

ส่วนที่ 5 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

ส่วนที่ 6 ปัญหาด้านสังคมที่ได้รับในปัจจุบัน

ส่วนที่ 7 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 8 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 9 ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ แบ่งออกเป็น 6 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ข้อมูลปัจจุบันของชุมชน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 4 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 5 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในภาพรวม

ส่วนที่ 6 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม แบ่งออกเป็น 5 ส่วนหลัก ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจุบันของพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ส่วนที่ 4 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในภาพรวม

ส่วนที่ 5 ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

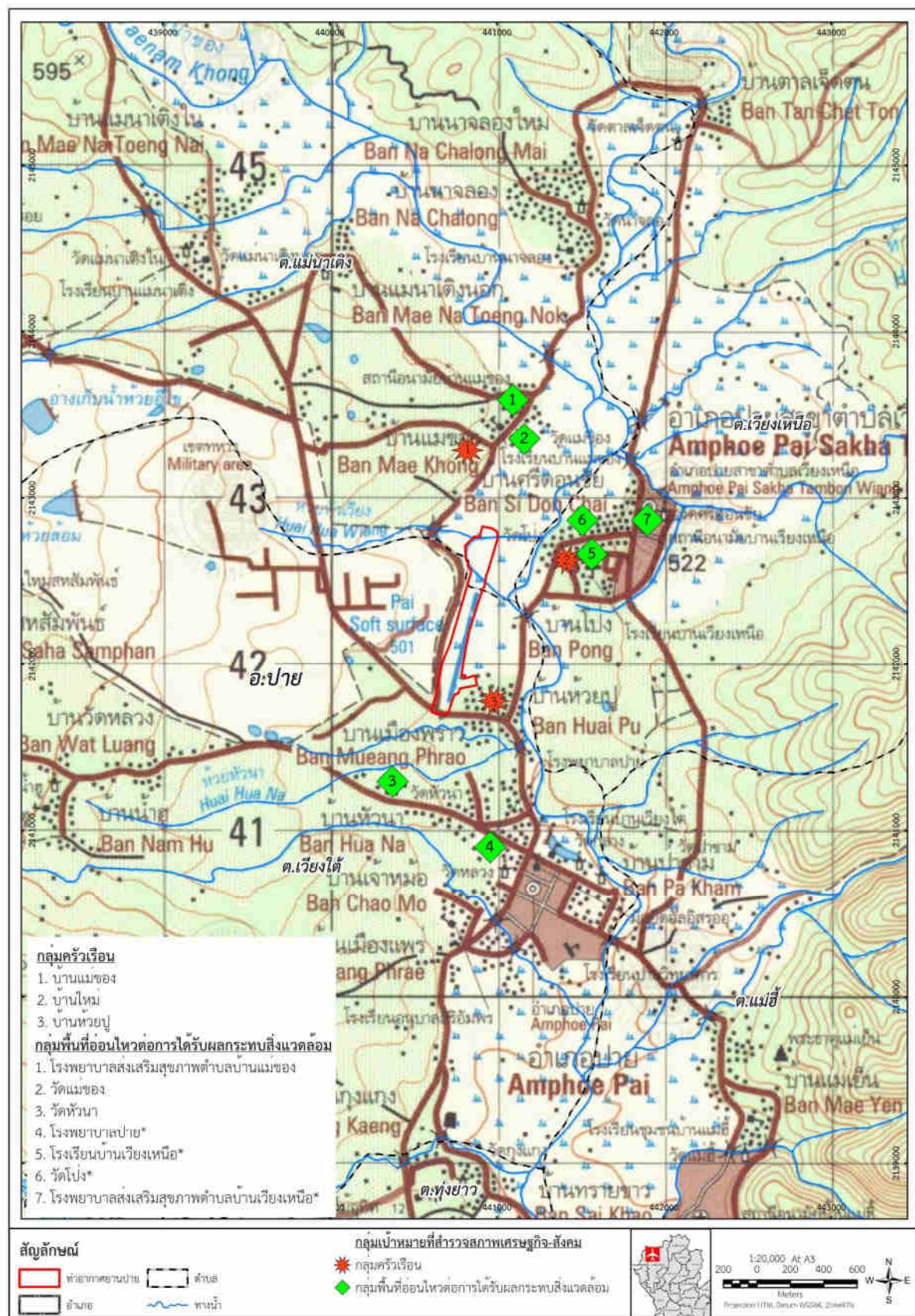
2.2) การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ : กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

2.2.1) กลุ่มครัวเรือน : เน้นชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานภายในระยะ 1.0 กิโลเมตรจากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 5 หมู่บ้าน ครอบคลุมพื้นที่อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน รวม 3 ตำบลรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2.6-1 และรูปที่ 5.2.6-1)

ตารางที่ 5.2.6-1			
กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานปาย			
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน
แม่ฮ่องสอน	ปาย	แม่นาเติง	หมู่ 5 บ้านแม่ของ
		เวียงเหนือ	หมู่ 1 บ้านโป่ง
		เวียงเหนือ	หมู่ 8 บ้านศรีดอนชัย
		เวียงใต้	หมู่ 1 บ้านเมืองพร้าว
		เวียงใต้	หมู่ 6 บ้านห้วยปู
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	5 หมู่บ้าน

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

โดยทำการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน หรือคู่สมรสที่สะดวกในการให้ข้อมูลเป็นหลัก โดยใช้แบบสอบถามครัวเรือน



รูปที่ 5.2.6-1 กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็น ท่าอากาศยานปาย

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

(1) กลุ่มผู้นำชุมชนที่อยู่ในระยะ 1 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยาน รวม 11 ราย ดังนี้

- (1.1) นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลปาย
- (1.2) กำนันตำบลเวียงใต้
- (1.3) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านเมืองพร้าว
- (1.4) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านห้วยปู
- (1.5) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเวียงเหนือ
- (1.6) กำนันตำบลเวียงเหนือ
- (1.7) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านโป่ง
- (1.8) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านศรีดอนชัย
- (1.9) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ณาเต็ง
- (1.10) กำนันตำบลแม่ณาเต็ง
- (1.11) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านแม่ของ

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

- (2.1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งยาว
- (2.2) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ฮี้

2.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ที่อยู่ในระยะ 1.0 กิโลเมตร จากที่ตั้งท่าอากาศยานฯ รวม 9 แห่ง แบ่งเป็น

(1) สถานศึกษาในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วิทยาลัยชุมชนแม่ฮ่องสอน หน่วยจัดการศึกษาอำเภอปาย โรงเรียนบ้านเวียงเหนือ และโรงเรียนอนุบาลปาย (เวียงใต้)

(2) ศาสนสถานในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง คือ วัดหัวนา วัดโป่ง และวัดแม่ของ

(3) สถานพยาบาลในพื้นที่ จำนวน 3 แห่ง คือ โรงพยาบาลปาย โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแม่ของ และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเวียงเหนือ

2.3) วิธีการสุ่มตัวอย่างและขนาดตัวอย่าง : มีรายละเอียดดังนี้

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

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

เมื่อ n = จำนวนตัวอย่าง หรือ ขนาดตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร ในที่นี้มีหน่วยเป็น ครัวเรือน

E = ค่าความคลาดเคลื่อนหรือความผิดพลาดที่ยอมให้เกิดได้ เท่ากับ 0.05

เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพโดยทั่วไป ยอมรับผลการวิจัยที่มี

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

2.3.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ รวม 13 ราย ตามที่ระบุข้างต้น โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.3.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ ในพื้นที่รวม 9 ราย ตามที่ระบุข้างต้น (เน้นผู้ที่เป็นหัวหน้าโดยตำแหน่งของสถานที่นั้นๆ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการ ส่วนศาลนสนาเน้นการสอบถามความคิดเห็นจากเจ้าอาวาส) โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวฯ พร้อมเอกสารแผ่นพับแสดงรายละเอียดของชนิดเครื่องบินประเภทต่างๆ ประกอบการดำเนินการ

2.4) ระยะเวลาดำเนินการ : สัปดาห์ละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการในเดือนสิงหาคม-เดือนกันยายน พ.ศ. 2568 สำหรับผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ปัจจุบันอยู่ระหว่างการประมวลผลการศึกษาและจะนำเสนอไว้ในรายงานฉบับกลาง (Interim Report) ต่อไป

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 ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งดำเนินการสำรวจในชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย จำนวน 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านแม่ของ ชุมชนบ้านเวียงเหนือ และชุมชนบ้านห้วยปู พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาสลับซับซ้อน มีที่ราบอยู่เพียงเล็กน้อย มักจะเป็นที่อยู่อาศัยและทำมาหากินของประชาชน ซึ่งเป็นชาวเขาต่างๆ ที่อาศัยอยู่เป็นส่วนใหญ่ สำหรับทัศนคติของชุมชนที่มีต่อการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 92.70 เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของจังหวัดแม่ฮ่องสอนและชุมชนในท้องถิ่นให้มีความมั่นคงและรายได้ดีขึ้น ตามลำดับ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า ผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 278 ตัวอย่าง ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 พบว่า สำหรับผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 90.0) ระบุว่าการทำงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมามีจนถึงปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน ในขณะที่อีกร้อยละ 10.0 ระบุว่าการทำงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมามีจนถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยผู้ที่ระบุว่าทำให้มีรายได้มากขึ้นและระบุว่าทำให้เศรษฐกิจใน

ชุมชนดีขึ้น (ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 8.0) รองลงมา ระบุว่าทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น (ร้อยละ 4.0) และระบุว่าทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 1.0) ตามลำดับ

ส่วนผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน มากกว่าครึ่งให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 55.1) ในขณะที่ร้อยละ 44.9 ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน พบว่า ในขณะบินขึ้น ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 100.0) ในขณะบินผ่าน ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 100.0) ในขณะบินลง ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 100.0) ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆในปัจจุบัน พบว่า ในขณะบินขึ้น ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 74.1) รองลงมา ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 13.0) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 8.0) และระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับมาก (ร้อยละ 5.0) ตามลำดับ ในขณะบินผ่าน ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 50.2) รองลงมา ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 44.9) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 4.0) และระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับมาก (ร้อยละ 1.0) ตามลำดับ ในขณะบินลง ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 75.1) รองลงมา ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 13.0) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 8.0) และระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับมาก (ร้อยละ 4.0) ตามลำดับ สำหรับข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน (ร้อยละ 100.0)

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 รวม 301 ตัวอย่าง พบว่า ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 90.0) ระบุว่าการทำงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมามีจนถึงปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน ในขณะที่อีกร้อยละ 10.0 ระบุว่าการทำงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมามีจนถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยผู้ที่ระบุว่าทำให้มีรายได้มากขึ้นและระบุว่าทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 8.0) รองลงมา ระบุว่าทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น (ร้อยละ 4.0) และระบุว่าทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น (ร้อยละ 1.0) ตามลำดับ

สำหรับผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน พบว่า มากกว่าครึ่งให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินมีระดับความดังของเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 55.1) ในขณะที่ร้อยละ 44.9 ระบุว่าความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน พบว่า ในขณะบินขึ้น ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 100.0) ในขณะบินผ่าน ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 100.0) ในขณะบินลง ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 100.0)

ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆในปัจจุบัน พบว่าในขณะบินขึ้น ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 74.1) รองลงมา ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 13.0) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 8.0) และระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับมาก (ร้อยละ 5.0) ตามลำดับ ในขณะบินผ่าน ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 50.2) รองลงมา ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 44.9) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 4.0) และระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับมาก (ร้อยละ 1.0) ตามลำดับ ในขณะบินลง ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับน้อย (ร้อยละ 75.1) รองลงมา ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน (ร้อยละ 13.0) ระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับปานกลาง (ร้อยละ 8.0) และระบุว่าได้รับการรบกวนในระดับมาก (ร้อยละ 4.0) ตามลำดับ สำหรับข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน พบว่า ทั้งหมดระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน (ร้อยละ 100.0)

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานปาย ประจำปีงบประมาณ 2567 ของ บริษัท เอเชีย

แล็ป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (มกราคม พ.ศ.2568) พบว่า ได้ทำการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2567 ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย รวม 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานปาย (2) กลุ่มผู้นำชุมชน และ (3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ สามารถสรุปผลการสำรวจแยกตามกลุ่มเป้าหมายได้ดังนี้

(1) **กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานปาย :** ทำการสำรวจรวม 282 ตัวอย่าง ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดร้อยละ 85.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง และให้ความเห็นว่า ความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันมีเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 14.9) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดระบุว่าขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

(2) **กลุ่มผู้นำชุมชน :** ทำการสำรวจ รวม 1 ราย คือ ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 บ้านห้วยปู ผลการสำรวจพบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าเสียงจากเครื่องบิน มีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ทั้งขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

(3) **กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม :** ทำการสำรวจ รวม 3 ราย ผลการสำรวจ พบว่า สำหรับผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าเสียงจากเครื่องบิน มีความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง ระบุว่ามีความดังมากขึ้น และระบุว่ามีความดังน้อยลง อย่างละ 1 ราย ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 3 ราย ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง พบว่า มีผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียง ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย และรบกวนในระดับปานกลาง อย่างละ 1 ราย

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 มีรายละเอียดดังนี้

3.3.1) กลุ่มครัวเรือน

ผลการสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จำนวนรวมทั้งสิ้น 336 ตัวอย่าง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2.6-1)



ภาพที่ 5.2.6-1 การติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานปาย

(1) ข้อมูลทั่วไป (ตารางที่ 5.2.6-2)

เพศ อายุ และการนับถือศาสนา : ผู้ให้สัมภาษณ์มีสัดส่วนของเพศหญิงและเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 58 และร้อยละ 42 ตามลำดับ โดยร้อยละ 41.4 มีอายุระหว่าง 50-59 ปี รองลงมา มีอายุมากกว่า 60 ปี (ร้อยละ 34.8) มีอายุระหว่าง 40-49 ปี (ร้อยละ 21.1) และมีอายุระหว่าง 30-39 (ร้อยละ 2.7) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ (ร้อยละ 100.0)

ระดับการศึกษา : ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 41.4 สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา รองลงมา สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 22.0) สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/อาชีวศึกษา (ร้อยละ 16.4) สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 8.9) สำเร็จการศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง/อนุปริญญา (ร้อยละ 8.3) และไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ (ร้อยละ 3) ตามลำดับ

อาชีพหลัก : ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 34.8 ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป รองลงมา ประกอบธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขาย (ร้อยละ 31.8) ประกอบอาชีพเกษตรกร/ไม่ได้ประกอบอาชีพ (ร้อยละ 13.4)

ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ (ร้อยละ 10.1) และประกอบอาชีพพนักงานบริษัท/โรงงาน (ร้อยละ 9.8) ตามลำดับ

ภูมิลำเนาเดิม : ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดมีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในพื้นที่คิดเป็น ร้อยละ 87.8 ในขณะที่อีกร้อยละ 12.2 เป็นผู้ที่ย้ายมาจากที่อื่น โดยมีระยะเวลาที่ย้ายมาเฉลี่ย 20 ปี โดยสาเหตุที่ย้าย คือ แต่งงานกับคนที่นี่ (ร้อยละ 97.6) รองลงมา ย้ายมาทำงาน (ร้อยละ 2.4)

ตารางที่ 5.2.6-2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
1.1 เพศ		
1. ชาย	141	42.0
2. หญิง	195	58.0
1.2 อายุ		
1. ต่ำกว่า 30 ปี	0	0.0
2. ระหว่าง 30 -39 ปี	9	2.7
3. ระหว่าง 40- 49 ปี	71	21.1
4. ระหว่าง 50 -59 ปี	139	41.4
5. มากกว่า 60 ปีขึ้นไป	117	34.8
1.3 การนับถือศาสนา		
1. พุทธ	336	100.0
2. อิสลาม	0	0.0
3. คริสต์	0	0.0
1.4 ระดับการศึกษาสูงสุด		
1. ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ	10	3.0
2. ประถมศึกษา	139	41.4
3. มัธยมศึกษาตอนต้น	74	22.0
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	55	16.4
5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) / อนุปริญญา	28	8.3
6.ปริญญาตรี	30	8.9
1.5 อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์		
1. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	34	10.1
2. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	107	31.8
3. พนักงานบริษัท/โรงงาน	33	9.8
4. รับจ้างทั่วไป	117	34.8
5. อื่นๆ (เกษตรกร/ไม่ได้ทำงาน)	45	13.4
1.6 ภูมิลำเนาของผู้ให้สัมภาษณ์		
1. อยู่ที่นี่มาตั้งแต่เกิด/มีครอบครัว-บรรพบุรุษอาศัยอยู่ที่นี่	295	87.8
2. ย้ายมาจากที่อื่น	41	12.2
จำนวนปีที่ย้ายมา (ปี)	20	
1.6.1 สาเหตุของการย้ายที่อยู่ (n=91)		
1. มาทำงาน	1	2.4
2. แต่งงานกับคนที่นี่	40	97.6
3. ย้ายตามพ่อ-แม่/ผู้ปกครอง	0	0.0
4. ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่นี่	0	0.0

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

(2) ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน (ตารางที่ 5.2.6-3)

จำนวนสมาชิกในครัวเรือน : มีจำนวนสมาชิกเฉลี่ย 4.3 คนต่อครัวเรือน

อาชีพหลักและอาชีพเสริมของครัวเรือน : ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 31.3)

ประกอบอาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ รองลงมา ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท/โรงงาน (ร้อยละ 26.2) ประกอบธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขาย (ร้อยละ 23.5) ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 12.5) และประกอบอาชีพเกษตรกร/ไม่ได้ประกอบอาชีพ (ร้อยละ 6.5) ตามลำดับ โดยครัวเรือนเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 99.7) ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 0.3 ระบุว่าประกอบอาชีพเสริม โดยระบุรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 0.3)

รายได้รวมต่อเดือนของครัวเรือน : ครัวเรือนเกือบครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 48.5) มีรายได้รวมระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน รองลงมา มีรายได้รวมระหว่าง 30,001-40,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 34.2) มีรายได้รวมระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 9.5) มีรายได้รวมระหว่าง 40,001-50,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 4.2) และมีรายได้รวมไม่เกิน 10,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 3.6) ตามลำดับ

รายจ่ายรวมต่อเดือนของครัวเรือน : ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 70.8) มีรายจ่ายรวมระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน รองลงมา มีรายจ่ายรวมระหว่าง 10,001-20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 17.6) มีรายจ่ายรวมระหว่าง 30,001-40,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 8) และมีรายจ่ายรวมไม่เกิน 10,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 3.6) ตามลำดับ

ลักษณะรายได้ของครัวเรือน : ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 62.5) ให้ความเห็นว่ารายได้ของครัวเรือนเป็นรายได้ที่แน่นอน ในขณะที่อีกร้อยละ 37.5 ให้ความเห็นว่ารายได้ของครัวเรือนเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 66.4 ให้ความเห็นว่ารายได้รวมของครัวเรือนมีความเพียงพอแก่การครองชีพแต่ไม่เหลือเก็บ ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 33.6 ให้ความเห็นว่ารายได้รวมของครัวเรือนมีความเพียงพอแก่การครองชีพและมีเหลือเก็บ

ตารางที่ 5.2.6-3 ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
2.1 ข้อมูลสมาชิกในครัวเรือน จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย (คน)	4.3	
2.2 อาชีพหลักของครัวเรือน		
1. ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	105	31.3
2. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	79	23.5
3. พนักงานบริษัท/โรงงาน	88	26.2
4. รับจ้าง	42	12.5
5. อื่นๆ (เกษตรกร/ไม่ได้ทำงาน)	22	6.5
2.3 อาชีพเสริมของครัวเรือน		
1. ไม่มีอาชีพเสริม	335	99.7
2. มีอาชีพเสริม	1	0.3
2.3.1 อาชีพเสริมของครัวเรือน (n=9)		
1. ทำการเกษตร	0	0.0
2. ค้าขาย	0	0.0
3. รับจ้าง	1	0.3

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

ตารางที่ 5.2.6-3		
ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยาน (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
2.4 รายได้รวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)		
1. น้อยกว่า 10,000 บาท/เดือน	12	3.6
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	32	9.5
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	163	48.5
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	115	34.2
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	14	4.2
6. ระหว่าง 50,000-100,000 บาท/เดือน	0	0.0
7. มากกว่า 100,000 บาท/เดือน	0	0.0
2.5 รายจ่ายรวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)		
1. น้อยกว่า 10,000 บาท/เดือน	12	3.6
2. ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	59	17.6
3. ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	238	70.8
4. ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	27	8.0
5. ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	0	0.0
6. ระหว่าง 50,000-100,000 บาท/เดือน	0	0.0
7. มากกว่า 100,000 บาท/เดือน	0	0.0
2.6 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน		
1. เป็นรายได้ที่แน่นอน	210	62.5
2. เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน	126	37.5
2.7 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอต่อการครองชีพหรือไม่		
1. พอ มีเหลือเก็บ	113	33.6
2. พอ ไม่เหลือเก็บ	223	66.4
3. ไม่พอ	0	0.0

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

(3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภค

ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 53.6) ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนไม่เคยมีการเจ็บป่วย ในขณะที่อีกร้อยละ 46.4 ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนเคยมีการเจ็บป่วย โดยร้อยละ 89.1 ระบุว่าเคยเจ็บป่วยด้วยโรคเกี่ยวกับหัวใจและหลอดเลือด ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจเต้นผิดจังหวะ โรคกล้ามเนื้อหัวใจ ขาดเลือด รองลงมา ระบุว่าเคยเจ็บป่วยด้วยโรคกล้ามเนื้อและกระดูก ปวดกล้ามเนื้อที่ไม่ทราบสาเหตุ ปวดข้อต่างๆ ที่ไม่ทราบสาเหตุ (ไม่ใช่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เกาท์ รูมาตอยด์) (ร้อยละ 18.6) ส่วนการรักษาพยาบาลเมื่อได้รับการเจ็บป่วย พบว่า จะเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลรัฐบาล (ร้อยละ 99.7) และเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) (ร้อยละ 2.1) ผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยทั้งหมดให้ความเห็นว่าจำนวนของสถานบริการด้านสาธารณสุขหรือสถานพยาบาลในปัจจุบันมีความเพียงพอ รวมทั้งให้ความเห็นว่าจำนวนของบุคลากรทางการแพทย์ในสถานบริการด้านสาธารณสุขหรือสถานพยาบาลมีความเพียงพอ (ตารางที่ 5.2.6-4)

ตารางที่ 5.2.6-4		
ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
3.1 ในรอบปีที่ผ่านมา สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยหรือไม่		
1. ไม่เคย	180	53.6
2. เคย	156	46.4
3.1.1 กรณี เคย โดยท่านและสมาชิกในครอบครัวมีปัญหาเจ็บป่วยใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ภูมิแพ้ทางเดินหายใจ อาการจามน้ำมูกไหล จามติดๆ กัน คัดจมูก แน่นจมูก	13	8.3
2. ภูมิแพ้ทางผิวหนัง อาการผื่นคัน ลมพิษ ผื่นขึ้นอักเสบเป็นตุ่มคัน เป็นรอย ผื่นขึ้นอักเสบที่ไม่รู้สาเหตุ	0	0.0
3. โรคผิวหนัง เชื้อรา กลากเกลื้อน	0	0.0
4. โรคทางเดินหายใจ เจ็บคอหลอดลมอักเสบ หวัด หลอดลมอักเสบเฉียบพลัน เรื้อรัง ไอแห้ง ไอมีเสมหะ หลอดลมโป่งพอง ปอดอักเสบติดเชื้อ วัณโรค	8	5.1
5. ตา หู เยื่อตาขาวอักเสบ คันระคายเคืองตา ตาสู้แสงสว่างไม่ได้ (อาการแพ้ ระคายเคือง) การได้ยิน เสียงลดลง มีเสียงดังในหู	0	0.0
6. ทางเดินอาหาร อาหารเป็นพิษ (คลื่นไส้อาเจียน ปวดท้องบิด ถ่ายเป็นน้ำ) ท้องเสีย (ถ่ายเป็นน้ำ เป็นมูก เป็นเลือด ปวดท้องคลื่นไส้อาเจียนไข้) ตับอักเสบ จากเชื้อไวรัสเอ จากยาจากสารเคมี	3	1.9
7. หัวใจและหลอดเลือด ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจเต้นผิดจังหวะ โรคกล้ามเนื้อ หัวใจขาดเลือด	139	89.1
8. ระบบสืบพันธุ์ คลอดก่อนกำหนด แท้งที่ไม่ได้เกิดจากการทำแท้ง	0	0.0
9. ทางเดินปัสสาวะ กระเพาะปัสสาวะอักเสบ ไตอักเสบ นิ่วทางเดินปัสสาวะ	0	0.0
10. กล้ามเนื้อและกระดูก ปวดกล้ามเนื้อที่ไม่ทราบสาเหตุ ปวดข้อต่างๆ ที่ไม่ทราบสาเหตุ (ไม่ใช่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เกาต์ รูมาตอยด์)	29	18.6
11. สมอและระบบประสาท ปวดหัว เครียด ปวดมือเท้าชา นอนไม่หลับ ซึมเศร้า	7	4.5
12. อื่นๆ	0	0.0
3.2 เมื่อสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วย จะไปรักษาพยาบาลที่ใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. โรงพยาบาลรัฐบาล	335	99.7
2. โรงพยาบาลเอกชน	0	0.0
3. คลินิก	0	0.0
4. รพ.สต.ในชุมชน	7	2.1
5. ซื้อมากินเอง	0	0.0
6. อื่นๆ	0	0.0
3.3 จำนวนของสถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบัน เพียงพอหรือไม่		
1. เพียงพอ	336	100.0
2. ไม่เพียงพอ	0	0.0
3.4 สถานบริการด้านสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบัน มีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์เพียงพอหรือไม่		
1. เพียงพอ	336	100.0
2. ไม่เพียงพอ	0	0.0

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

(4) ด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน

ผลการสอบถามความคิดเห็นด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในชุมชน
มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-5)

แหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้) : ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 99.1) ใช้น้ำประปา
ในการอุปโภคภายในครัวเรือน ในขณะที่อีกร้อยละ 0.9 ใช้น้ำบาดาลในการอุปโภคภายในครัวเรือน และระบุว่าไม่เคยประสบ
ปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้)

แหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร) : ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100)
ซื้อน้ำจากตู้ น้ำดื่มหรือซื้อน้ำบรรจุขวดหรือถัง และระบุว่าไม่พบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภค

การประสบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าในชุมชน : ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ
100.0) ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าในชุมชน

การจัดการน้ำเสียและการระบายน้ำเสียในครัวเรือน : ผู้ให้สัมภาษณ์ครึ่งหนึ่ง
(ร้อยละ 50.9) ใช้วิธีการจัดการและระบายน้ำเสียด้วยวิธีปล่อยลงท่อระบายน้ำโดยตรง ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์อีกร้อยละ
44.6 ใช้วิธีการจัดการและระบายน้ำเสียด้วยวิธีปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0)
ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการจัดการน้ำเสียและการระบายน้ำในครัวเรือน

การจัดการขยะ : ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 90.8) ใช้บริการเก็บขนขยะ
มูลฝอยของหน่วยงานส่วนท้องถิ่น ในขณะที่อีกร้อยละ 8.3 นำขยะไปทิ้งไว้ที่จุดทิ้งขยะเอง และอีกร้อยละ 0.9 นำขยะมาใช้
ทำปุ๋ยหมัก โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่พบปัญหาด้านการจัดการขยะในครัวเรือน

ตารางที่ 5.2.6-5 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
4.1 แหล่งน้ำอุปโภคของครัวเรือน (น้ำใช้)		
1. น้ำประปา	333	99.1
2. น้ำบาดาล	3	0.9
3. น้ำฝน	0	0.0
4.2 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภคหรือไม่		
1. ไม่เคย	336	100.0
2. เคย	0	0.0
4.3 แหล่งน้ำบริโภคของครัวเรือน (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร)		
1. น้ำประปาผ่านการต้ม	0	0.0
2. น้ำประปาจากเครื่องกรอง	0	0.0
3. ซื้อน้ำจากตู้ น้ำ/บรรจุขวด/ถัง	336	100.0
4. น้ำฝน	0	0.0
4.4 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภคหรือไม่		
1. ไม่เคย	336	100.0
2. เคย	0	0.0
4.5 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าหรือไม่		
1. ไม่เคย	336	100.0
2. เคย	0	0.0

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

ตารางที่ 5.2.6-5		
ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
4.6 คริวเรือนของท่าน มีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสีย		
1. ปล่อยลงท่อระบายน้ำโดยตรง	171	50.9
2. ปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน	150	44.6
3. ปล่อยลงแม่น้ำ / คลอง / หนองน้ำโดยตรง	0	0.0
4. ปล่อยลงบ่อกักน้ำที่ทำขึ้นเอง	15	4.5
5. ผ่านการกรองเศษขยะก่อนกำจัด	0	0.0
6. ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยสู่สาธารณะ	0	0.0
4.7 ในปีที่ผ่านมา คริวเรือนเคยประสบปัญหาด้านการจัดการและการระบายน้ำเสียหรือไม่		
1. ไม่เคย	336	100.0
2. เคย	0	0.0
4.8 คริวเรือนของท่านมีวิธีการกำจัดขยะ		
1. เผา	0	0.0
2. ขุดหลุมฝัง	0	0.0
3. นำขยะไปไว้จุดทิ้งขยะเอง	28	8.3
4. มีรถขยะของ อบต./เทศบาลมาเก็บ	305	90.8
5. อื่นๆ	3	0.9
4.9 ในปีที่ผ่านมา คริวเรือนเคยประสบปัญหาการกำจัดขยะหรือไม่		
1. ไม่เคย	336	100.0
2. เคย	0	0.0

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

(5) ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

ผลการสอบถามความคิดเห็นข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-6)

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100) ให้ความเห็นว่าชุมชนของผู้ให้สัมภาษณ์ประสบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ที่ประสบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมดระบุว่า

ปัญหาด้านกลิ่น (ร้อยละ 3.9) ได้รับผลกระทบในระดับน้อย โดยได้รับผลกระทบตลอดทั้งปี ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ที่ประสบปัญหาด้านกลิ่นทั้งหมดระบุว่าสาเหตุมาจากบ่อขยะของเทศบาล

ปัญหาด้านเขม่าควัน (ร้อยละ 100) ได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง โดยได้รับผลกระทบบางฤดูกาล ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ที่ประสบปัญหาด้านเขม่าควันทั้งหมดระบุว่าสาเหตุมาจากการเผาป่า

ปัญหาด้านฝุ่นละออง (ร้อยละ 2.4) ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ประสบปัญหาด้านฝุ่นละอองทั้งหมดระบุว่าสาเหตุมาจากการจราจร ซึ่งไม่ได้เกิดจากการดำเนินการของท่าอากาศยาน

ปัญหาด้านเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 1.2) ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ประสบปัญหาด้านฝุ่นละอองทั้งหมดระบุว่าสาเหตุมาจากการจราจร ซึ่งไม่ได้เกิดจากการดำเนินการของท่าอากาศยาน

ตารางที่ 5.2.6-6		
ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
5.1 ปัจจุบันชุมชนของท่านได้รับผลกระทบจากปัญหาสิ่งแวดล้อมหรือไม่		
1. ไม่ได้รับผลกระทบ	0	0.0
2. ได้รับผลกระทบ	336	100.0
5.1.1 ปัญหาหลัก		
1. มี	13	3.9
2. ไม่มี	323	96.1
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	0	0.0
2. ตลอดทั้งปี	10	3.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	10	3.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ (บ่อขยะเทศบาล)	13	3.9
5.1.2 ปัญหาเขม่าควัน		
1. มี	336	100.0
2. ไม่มี	0	0.0
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ		
1. บางฤดูกาล	336	100.0
2. ตลอดทั้งปี	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	336	100.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. กิจกรรมในชุมชน	3	0.9
2. การจราจร	0	0.0
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ (เผาป่า)	336	100.0

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

ตารางที่ 5.2.6-6 ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
5.1.3 ปัญหาฝุ่นละออง		
1. มี	8	2.4
2. ไม่มี	328	97.6
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=294)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	4	1.2
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ (เผาป่า)	4	1.2
5.1.4 ปัญหาด้านเสียงรบกวน		
1. มี	4	1.2
2. ไม่มี	332	98.8
ระยะเวลาที่ได้รับผลกระทบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=48)		
กลางวัน		
1. บางเวลา	0	0.0
2. ตลอดเวลา	0	0.0
กลางคืน		
1. บางเวลา	0	0.0
2. ตลอดเวลา	0	0.0
ระดับผลกระทบ		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
แหล่งที่มา (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) (n=54)		
1. กิจกรรมในชุมชน	0	0.0
2. การจราจร	4	1.2
3. สถานประกอบการ	0	0.0
4. ท่าอากาศยาน	0	0.0
5. อื่นๆ	0	0.0
5.1.5 ปัญหาน้ำเสีย		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	336	100.0

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

ตารางที่ 5.2.6-6		
ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
5.1.6 ปัญหาขยะมูลฝอย		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	336	100.0
5.1.7 ปัญหาด้านการคมนาคมและการจราจร		
1. มี	0	0.0
2. ไม่มี	336	100.0

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

(6) ผลกระทบด้านสังคม

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100) ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาตนเองหรือสมาชิกในครัวเรือนไม่เคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคม (ตารางที่ 5.2.6-7)

ตารางที่ 5.2.6-7		
ข้อมูลปัญหาด้านสังคมในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานปาย		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
6.1 ในปีที่ผ่านมา ครัวเรือนเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคมหรือไม่		
1. ไม่เคย	336	100.0
2. เคย	0	0.0
6.1.1 ปัญหาด้านสังคมที่พบ มีสาเหตุมาจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ปัญหายาเสพติด	0	0.0
2. ปัญหาอาชญากรรม	0	0.0
3. ปัญหาการลักขโมย	0	0.0
4. ปัญหาการพนัน	0	0.0
5. ปัญหาการมั่วสุมของวัยรุ่น	0	0.0
6. ปัญหาการอพยพจากแรงงานต่างถิ่น	0	0.0
7. ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	0	0.0
8. ปัญหาชุมชนแออัด	0	0.0
9. ปัญหาการขัดแย้งในชุมชน	0	0.0

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

(7) ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ (ตารางที่ 5.2.6-8)

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 63.1) ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมามีจนถึงปัจจุบันไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ (ร้อยละ 25) ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์อีกร้อยละ 9.8 ให้ความเห็นว่าการดำเนินงานทำให้มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น

สำหรับผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 92) ให้ความเห็นว่าการดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ไม่เปลี่ยนแปลง ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์อีกร้อยละ 8 ให้ความเห็นว่าการดังของเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ลดลง สำหรับผลกระทบจากการได้รับเสียง

รบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ / เครื่องบินทหาร / เครื่องบินเอกชน / เครื่องบินส่วนราชการอื่น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวนทั้งในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ในด้านความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 98.5 ให้ความเห็นว่าทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้น รองลงมา ให้ความเห็นว่าทำให้คมนาคมสะดวก (ร้อยละ 67) ให้ความเห็นว่าเศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 29.5) และให้ความเห็นว่ามีแหล่งทำงานเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 13.1) ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม มีผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 22 ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน โดยประสบปัญหาด้านความสั่นสะเทือน และได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง

ตารางที่ 5.2.6-8 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
7.1 การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน		
1. ไม่มีผล	212	63.1
2. มีผล	124	36.9
7.1.1 กรณี “มีผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน” มีผลอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. มีรายได้มากขึ้น	0	0.0
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	84	25.0
3. มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น	0	0.0
4. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	33	9.8
7.2 ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน		
1. เสียงดังมากขึ้น	0	0.0
2. เสียงดังน้อยลง	27	8.0
3. ไม่เปลี่ยนแปลง	309	92.0
7.3 ท่านคิดว่าเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน รบกวนท่านหรือไม่		
7.3.1 เครื่องบินพาณิชย์		
ขณะบินขึ้น		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินผ่าน		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0

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

ตารางที่ 5.2.6-8		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
ขณะบินลง		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
7.3.2 เครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่น		
ขณะบินขึ้น		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินผ่าน		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
ขณะบินลง		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
5. มากที่สุด	0	0.0
7.4 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่		
1. ไม่วิตกกังวล	336	100.0
2. มีความวิตกกังวล	0	0.0
7.5 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่หรือไม่		
7.5.1 พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	0	0.0
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	99	29.5
3. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	44	13.1
4. ราคาที่ดินสูงขึ้น	331	98.5
5. เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	0	0.0
6. คมนาคมสะดวก	225	67.0

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

ตารางที่ 5.2.6-8		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
7.5.2 ไม่พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ผลผลิตทางเกษตรกรรมลดลง	0	0.0
2. อาชญากรรมเพิ่มขึ้น	0	0.0
3. อุบัติเหตุจากการคมนาคม (ทางบก)	0	0.0
4. เสียงดังรบกวน	0	0.0
5. การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น	0	0.0
6. แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	0	0.0
7.6 ผลกระทบที่ตัวท่านได้รับจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ในรอบปีที่ผ่านมา		
7.6.1 ปัญหาการปล่อยน้ำเสียจากท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
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	336	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.3 ปัญหามลพิษทางเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.4 ปัญหาความสั่นสะเทือน		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	22	6.5
4. มาก	0	0.0
7.6.5 ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์/มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0
7.6.6 ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
2. น้อย	0	0.0
3. ปานกลาง	0	0.0
4. มาก	0	0.0

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

ตารางที่ 5.2.6-8		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย (ต่อ)		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
7.6.7 ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากการรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน		
1. ไม่รบกวน	336	100.0
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) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 77.7) ให้ความเห็นว่าต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม ในขณะที่อีกร้อยละ 22.3 ให้ความเห็นว่าไม่ต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม โดยผู้ที่ต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข่าวสารเพิ่มเติม ต้องการทราบข้อมูลในหัวข้อการดำเนินงานของท่าอากาศยานในปัจจุบันหรือการรับสมัครพนักงาน (ร้อยละ 77.7) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน (ร้อยละ 58.0) และการมีส่วนร่วมของท่าอากาศยานกับชุมชน (ร้อยละ 9.5) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าได้รับข่าวสารจากช่องทางการแจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน (ตารางที่ 5.2.6-9)

ตารางที่ 5.2.6-9		
การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย		
รายการ	จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
	336	100.0
8.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยานประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมหรือไม่		
1. ไม่ต้องการ	75	22.3
2. ต้องการ	261	77.7
8.1.1 หัวข้อที่ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. การดำเนินงานของท่าอากาศยานในปัจจุบัน/การรับสมัครพนักงาน	261	77.7
2. การมีส่วนร่วมของท่าอากาศยานกับชุมชน	32	9.5
3. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	0	0.0
4. ผลกระทบด้านสังคม	0	0.0
5. ผลกระทบด้านสุขภาพหรือความปลอดภัย	0	0.0
6. ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการของท่าอากาศยาน	195	58.0
7. ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน	0	0.0
8.2 ช่องทางสำหรับประชาสัมพันธ์ข่าวสารของท่าอากาศยาน เพื่อให้ชุมชน/ตัวแทนรับทราบได้ดีที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. จัดหมายเอกสาร แจ้งต่อประชาชนโดยตรง	0	0.0
2. แจ้งข้อมูลข่าวสารผ่านผู้นำชุมชนหรือกรรมการชุมชน	336	100.0
3. จัดประชุมชี้แจงภายในชุมชน	0	0.0
4. ผ่านสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน หรือหอกระจายเสียง เป็นต้น	0	0.0
5. โซเชียลมีเดีย เช่น Facebook, Line	0	0.0
6. อื่นๆ	0	0.0

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

3.2.2) กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปายของผู้นำชุมชน โดยวิธีการสัมภาษณ์ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 คณะผู้ทำการศึกษาได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา รวม 7 ท่าน เป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ การแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ ซึ่งผู้นำชุมชนต่างระบุว่ามีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน และมีผู้นำชุมชนจำนวน 6 ราย ที่ไม่สามารถรวบรวมความคิดเห็นเนื่องจากไม่พบผู้นำชุมชน ทั้งนี้ ได้แสดงผลการศึกษาในรูปแบบของการสรุปผลการสัมภาษณ์รายบุคคล และสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-10)

ตารางที่ 5.2.6-10 รายละเอียดของกลุ่มผู้นำชุมชนที่ทำการสำรวจข้อมูล				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ภาพประกอบ
1	นางอารีย์ จักต้อ	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านเมืองพร้าว	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	
2	นาย วงวิทย์ ศรีพันธุ์	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านศรีดอนชัย	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
3	นาย อเนก จันตะคำ	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านแม่ขอ	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
4	นาย จรูญ โพธิสวัสดิ์	กำนันตำบลเวียงใต้	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
5	นางพรทิพย์ ร้อยกุล	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านโป่ง	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
6	นาย กิณนิกร ศิริวงศ์	พนักงานส่วนตำบลเวียงเหนือ	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์
7	นาย ประเสริฐ คำมูลใส	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ฮี้	มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ไม่ประสงค์ให้บันทึกภาพถ่ายระหว่างการสัมภาษณ์

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

(1) ตำบลเวียงเหนือ : จำนวน 3 ราย ประกอบด้วย ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านศรีดอนชัย ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านโป่ง และพนักงานส่วนตำบลเวียงเหนือ ได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

(1.1) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านศรีดอนชัย : ผลการสอบถาม นายวงวิทย์ ศรีพันธุ์พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าเสียงดังมากขึ้น สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบันทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานปายในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยมีข้อเสนอให้ท่าอากาศยานเปิดให้บริการสายการบินพาณิชย์ เพื่อให้มีการเดินทางสะดวก และเพิ่มช่องทางการเดินทางให้กับนักท่องเที่ยว

(1.2) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านโป่ง : ผลการสอบถาม นางพรทิพย์ ร้อยกุล พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอ็กซน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานปายในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมร่วมกับชุมชนมากขึ้น

(1.3) พนักงานส่วนตำบลเวียงเหนือ : ผลการสอบถาม นาย ถินนิกร ศิริวงศ์ พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่ามีความดังมากขึ้น สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอ็กซน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานปายในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อเสนอแนะหรือข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

(2) ตำบลเวียงใต้ : จำนวน 2 ราย ประกอบด้วย ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านเมืองพร้าว และกำนันตำบลเวียงใต้ ได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

(2.1) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 1 บ้านเมืองพร้าว : ผลการสอบถาม นางอารีย์ จักต่อ พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอ็กซน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานปายในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานเปิดให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์ เพื่อให้การเดินทางของนักท่องเที่ยวสะดวกขึ้น และทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น

(2.2) กำนันตำบลเวียงใต้ : ผลการสอบถาม นาย จรูญ โพธิสวัสดิ์ พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอ็กซน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานปายในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยไม่มีข้อคิดเห็น หรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

(3) ตำบลแม่ณาแดง : จำนวน 1 ราย คือ ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านแม่ขอ ได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

(3.1) ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 บ้านแม่ขอ : ผลการสอบถาม นาย อเนก จันตะคำ พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และของเครื่องบินทหาร/เอ็กซน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานปายในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชน ซึ่งระบุว่าประสบปัญหาความสั่นสะเทือนจากท่าอากาศยาน โดยร้อยละ 14.3 ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานเข้าร่วมทำกิจกรรมกับชุมชนมากขึ้น

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

(4.1) นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ธิ : ผลการสอบถาม นายประเสริฐ คำมูลใส พบว่า ความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบัน ระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง สำหรับการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวนต่อชุมชน ส่วนความเห็นต่อการได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานปายในรอบปีที่ผ่านมา ให้ความเห็นว่ามีผลกระทบต่อชุมชนแต่อย่างใด โดยมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานมีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการ

3.2.3) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

การสำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานพิษณุโลกของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 คณะผู้ทำการศึกษาได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้ง 7 แห่ง ในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ข้อห่วงกังวล และการแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาโครงการ ต่างมีความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย โดยได้แสดงผลการศึกษาในรูปแบบของการสรุปผลการสัมภาษณ์รายบุคคล และสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้ (ตารางที่ 5.2.6-11)

ตารางที่ 5.2.6-11 รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ที่ทำการสำรวจข้อมูล				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/ระยะเวลา การปฏิบัติงานในหน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
1	พระจันทร์ จันทโชโต	เจ้าอาวาสวัดหัวนา ตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง: 37 ปี		มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
2	พระปรัชชา อธิชัยโย	เจ้าอาวาสวัดโป่ง ตำบลเวียงเหนือ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง: 1 ปี		มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
3	พระศรีลา ศีละสังวโร	เจ้าอาวาสวัดแม่ขอ ตำบลแม่ณา เต็ง อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง: 20 ปี		มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
4	นางอภิญญา ชาวคำเนตต์	รักษาผู้อำนวยการ โรงเรียนบ้าน เลียงเหนือ ตำบลเวียงเหนือ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง: 20 ปี		มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
5	ทนายวิทย์ จันดีคำ	รองผู้อำนวยการ โรงเรียนอนุบาล ปาย ตำบลเวียงเหนือ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง: 2 ปี		มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ตารางที่ 5.2.6-11 รายละเอียดของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ที่ทำการสำรวจข้อมูล (ต่อ)				
ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/ระยะเวลา การปฏิบัติงานในหน่วยงาน	ภาพประกอบ	ความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
6	สุรชน สุกคลองยิ่ง	ผู้อำนวยการ รพ.สต.บ้านแม่ขอ ตำบลบ้านแม่ขอ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง: 1 ปี		มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน
7	ขวัญใจ ยะกับมูล	นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ รพ.สต.บ้านเวียงเหนือ ตำบลเวียง เหนือ อำเภอปาย จังหวัด แม่ฮ่องสอน ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง: 10 ปี		มีความพึงพอใจในการ ดำเนินงานของท่าอากาศยาน

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

กลุ่มศาสนสถานในพื้นที่ : ผลการสอบถามความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทศาสนสถาน จำนวน 3 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

(1) **วัดหัวนา :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง การรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน ส่วนการรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น ในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่ารบกวนในระดับน้อย รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ และมีความเห็นว่า ท่าอากาศยานฯ ควรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ทางวัดมากขึ้น โดยให้ข้อมูลผ่านทางวัดโดยตรง รวมทั้งมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานเข้าร่วมทำกิจกรรมกับทางวัดมากขึ้น

(2) **วัดโป่ง :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง การรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ และมีความเห็นว่า ท่าอากาศยานฯ ควรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ทางวัดมากขึ้น โดยให้ข้อมูลผ่านทางวัดโดยตรง รวมทั้งมีข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม

(3) **วัดแม่ของ :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง การรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย ได้ให้ความเห็นว่ามี ความพึงพอใจ และมีความเห็นว่า ท่าอากาศยานฯ ควรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ทางวัดมากขึ้น โดยให้ข้อมูลผ่านทางวัดโดยตรง รวมทั้งมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานเข้าร่วมทำกิจกรรมกับทางวัดมากขึ้น

สถานศึกษาในพื้นที่ : ผลการสอบถามความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทสถานศึกษา จำนวน 2 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

(1) **โรงเรียนบ้านเสียงเหนือ :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง การรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และมีความเห็นว่า ท่าอากาศยานฯ ควรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ทางโรงเรียนมากขึ้น โดยให้ข้อมูลผ่านทางโรงเรียนโดยตรง รวมทั้งมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานเปิดโอกาสให้นักเรียนเข้าไปเยี่ยมชมหรือทัศนศึกษา เพื่อเป็นการเปิดโลกทัศน์ให้กับนักเรียน

(2) **โรงเรียนอนุบาลปาย :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง การรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และมีความเห็นว่า ท่าอากาศยานฯ ควรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ทางโรงเรียนมากขึ้น โดยให้ข้อมูลผ่านทางโรงเรียนโดยตรง รวมทั้งมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานเปิดโอกาสให้นักเรียนเข้าไปเยี่ยมชมหรือทัศนศึกษา เพื่อเป็นการเปิดโลกทัศน์ให้กับนักเรียน

กลุ่มสถานพยาบาลในพื้นที่ : ผลการสอบถามความคิดเห็นต่อผลกระทบจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ของผู้แทนกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทสถานพยาบาล จำนวน 2 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

(1) **รพ.สต.บ้านแม่ของ :** ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง การรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และมีความเห็นว่า ท่าอากาศยานฯ ควรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ทาง รพ.สต. มากขึ้น โดยให้ข้อมูลผ่านทาง รพ.สต. โดยตรง รวมทั้งมีข้อเสนอแนะให้ท่าอากาศยานเข้าร่วมทำกิจกรรมกับชุมชนให้มากขึ้น

รพ.สต.บ้านเวียงเหนือ : ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ปัจจุบันระบุว่าไม่เปลี่ยนแปลง การรบกวนด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน ทั้งขณะบินขึ้น ขณะบินผ่าน และขณะบินลง ระบุว่าไม่รบกวน รวมทั้งไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินแต่อย่างใด สำหรับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปาย ได้ให้ความเห็นว่ามีความพึงพอใจ เนื่องจากทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น และมีความเห็นว่า ท่าอากาศยานฯ ควรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ทาง รพ.สต. มากขึ้น โดยให้ข้อมูลผ่านทาง รพ.สต. โดยตรง รวมทั้งไม่มีข้อเสนอแนะอื่นเพิ่มเติม

4) เปรียบเทียบผลการศึกษา

จากผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานปายในปัจจุบัน เปรียบเทียบกับผลการสำรวจในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 และเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2567 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มขึ้นมีสัดส่วนลดลง โดยส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงน้อยลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ที่ได้รับการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินพาณิชย์มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน และผู้ให้สัมภาษณ์ที่ได้รับการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินทหารหรือเอกชนหรือส่วนราชการอื่น มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน

5) สรุปผลการศึกษา

กลุ่มครัวเรือนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานปาย : ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด(ร้อยละ 92) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง และอีกร้อยละ 8 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากเครื่องบินที่ได้รับในปัจจุบันมีเสียงดังน้อยลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต สำหรับความดังของเสียงของเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ระบุว่า ไม่รบกวนการใช้ชีวิต

กลุ่มผู้นำชุมชน : ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าเสียงจากเครื่องบิน มีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต และมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้ท่าอากาศยานเปิดโอกาสให้นักเรียนเข้าไปเยี่ยมชมหรือทัศนศึกษา เพื่อเพิ่มประสบการณ์ให้กับนักเรียนให้มากขึ้น และเข้าร่วมทำกิจกรรมกับทางวัดมากขึ้น

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม : ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าเสียงจากเครื่องบิน มีระดับความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงของเครื่องบินพาณิชย์ และเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นๆ ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง ไม่รบกวนการใช้ชีวิต โดยไม่มีข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

บทที่ 6

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

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

6.1 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ

1) เหตุผลและความจำเป็น

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานปายในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังจากระบบบำบัดมีค่า BOD และ SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ง และจากการตรวจสอบพบว่า ระบบบำบัดน้ำเสียอยู่ในสภาพชำรุด ซึ่งท่าอากาศยานปายควรเร่งดำเนินการซ่อมแซมและตรวจสอบการทำงานของระบบให้มีประสิทธิภาพ

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องจัดทำแผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ สำหรับท่าอากาศยานปาย เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานเพื่อให้คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ก่อนระบายออกสู่พื้นที่ภายนอกต่อไป

2) วัตถุประสงค์

เพื่อตรวจสอบและดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียภายในท่าอากาศยานปายให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานปาย

4) พื้นที่ดำเนินงาน

ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเดิมอากาศที่บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ภายในท่าอากาศยานปาย

5) วิธีดำเนินการ

1. ต้องดำเนินการเร่งซ่อมแซมเครื่องเติมอากาศที่ชำรุด ให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ
2. ปรับปรุงอัตราการเติมอากาศ และระยะเวลาในการเติมอากาศให้เหมาะสม
3. สูบตะกอนออกจากระบบบำบัดน้ำเสีย
4. ตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูงเกิน 1 ใน 3 ของบ่อ ต้องดำเนินการสูบตะกอนออกจากระบบบำบัดน้ำเสียทันที
6. รณรงค์ให้เจ้าหน้าที่ภายในท่าอากาศยานต้องทำการคัดแยกเศษอาหารก่อนนำภาชนะมาทำความสะอาดในอ่างล้างภาชนะ

7. จัดทำแบบบันทึกรายละเอียดของสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกวัน เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องระหว่างปริมาณน้ำเข้าระบบบำบัดน้ำเสียกับความสามารถในการรองรับน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งไว้ รวมทั้งเพื่อตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสียให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ (ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียแสดงดังตารางที่ 6.1-1)

6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยานปาย

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานปาย

6.2 แผนปฏิบัติการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

1) เหตุผลและความจำเป็น

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ในเดือนเมษายน พ.ศ.2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 44 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 28 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน แต่ไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในการศึกษาครั้งนี้

ส่วนผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานปาย ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2568 มีจำนวน 51 ชนิด จำแนกเป็น สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 8 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 32 ชนิด ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยพบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกยางโทนน้อย แต่ไม่พบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง และระดับสูง ในการศึกษาครั้งนี้

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศ ซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานปายและพื้นที่ใกล้เคียง

2) วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานปาย

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานปาย

4) พื้นที่ดำเนินงาน

ภายในท่าอากาศยานปายและพื้นที่โดยรอบ

ตารางที่ 6.1-1														
ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานปาย														
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)			

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

5.1.3) การจัดการบริเวณแหล่งน้ำ/พื้นที่น้ำขัง

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

5.1.4) การควบคุมนก

- (1) แผนการไล่นกด้วยวิธีการ
 - จุดประทัด ยิงพลุ และใช้เสียงปืน ในการขับไล่นก
 - ดักนกด้วยตาข่ายในล่อนโดยรอบท่าอากาศยาน โดยใช้ร่วมกับการจุดประทัด ยิงพลุ และใช้เสียงปืน
 - ใช้รถลาดตระเวนสำรวจ เก็บซากนก ซากสัตว์ และทำลายแหล่งสร้างรังวางไข่ ของนก
 - ไล่นกที่ใช้สระน้ำเป็นแหล่งอาศัยและแหล่งอาหาร
- (2) มาตรการไล่นกด้วยสารเคมี
 - ใช้ยาฆ่าสัตว์หน้าดินฉีดพ่นบริเวณสนามหญ้า เพื่อกำจัดอาหารของนก
 - ใช้สารเคมีฉีดพ่นบริเวณสนามหญ้าทำให้นกเกิดการระคายเคือง
 - แหล่งขยะมูลฝอย ให้ฉีดพ่นด้วย Avitrol

5.2) แผนการเฝ้าระวังระยะยาว

5.2.1) การติดตามตรวจสอบทางตรง

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

5.2.2) การรายงาน

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

6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยานปาย

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานปาย

บทที่ 7

ข้อเสนอแนะ

บทที่ 7 ข้อเสนอแนะ

7.1 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานปาย ต้องซ่อมแซมเครื่องเติมอากาศที่ชำรุดและตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูงเกิน 1 ใน 3 ของบ่อ ต้องดำเนินการสูบน้ำออกจากกระบบบำบัดน้ำเสียทันที

การระบายน้ำ ตรวจสอบรางระบายน้ำภายในโครงการอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคมหรือก่อนเข้าสู่ฤดูฝน หากพบว่า รางระบายน้ำมีสภาพตันตัน มีปริมาณตะกอน สูงมากกว่า 1 ใน 3 ของความสูงของรางระบายน้ำ หรือมีวัชพืชขึ้นปกคลุมหนาแน่น ต้องดำเนินการขุดลอกตะกอนดิน หรือ กำจัดวัชพืชออกทันที

7.2 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) **การจัดการน้ำเสีย** : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานปาย ในเดือนมีนาคม และกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า คุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดมีค่า BOD และ SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ก และจากการตรวจสอบพบว่า ระบบบำบัดน้ำเสียอยู่ในสภาพชำรุดซึ่งท่าอากาศยานปายควรเร่งดำเนินการซ่อมแซมและตรวจสอบการทำงานของระบบให้มีประสิทธิภาพ

2) **คุณภาพน้ำใช้** : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานปาย ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2568 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนกันยายน พ.ศ.2568 พบว่า มีค่า Iron ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ดังนั้นท่าอากาศยานปาย ควรตรวจสอบระบบจ่ายน้ำภายในท่าอากาศยาน

7.3 ข้อเสนอแนะต่อการเปลี่ยนแปลงมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนและตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ของท่าอากาศยานปาย พบว่า มีมาตรการที่ไม่ใช้ภารกิจของกรมท่าอากาศยาน จำนวน 1 มาตรการ ซึ่งมีความจำเป็นต้องขอยกเลิกมาตรการฯ ดังกล่าวจากหน่วยงานผู้อนุญาต โดยมีรายละเอียดดังนี้

มาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดมาตรการที่ขอเปลี่ยนแปลง	หมายเหตุ
ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ติดตั้งแนวขวางถนนทางหลวงหมายเลข 1095 ที่ระยะ 50 เมตร ก่อนถึงแนวขึ้น-ลงของเครื่องบินทั้ง 2 ด้าน	ขอยกเลิกการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนด	การติดตั้งแนวขวางถนน บนทางหลวงหมายเลข 1095 อยู่ในดุลยพินิจในการดำเนินการของแขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน ซึ่งท่าอากาศยานปายได้มีการประสานงานกับแขวงทางหลวงแม่ฮ่องสอน เพื่อขอความอนุเคราะห์ให้มาติดตั้งแนวขวางถนนทางหลวงหมายเลข 1095 แล้ว

ภาคผนวก ก

หนังสือแจ้งผลพิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษา

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ที่ ทส 1009.4/ 7674

ส่วนโครงการ	532
วันที่ ๙ ต.ค. ๕2	
เวลา 10.30 น.	

สำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

60/1 ซอยบุญเรืองใหม่ ถนนพหลโยธิน	กรมการขนส่งทางอากาศ
กรุงเทพฯ 10400	วันที่ ๗ ต.ค. ๕2
5 ตุลาคม 2552	เวลา 15.34 น.

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ของกรมการขนส่งทางอากาศ

เรียน อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

อ้างถึง 1. หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/8215

ลงวันที่ 2 ธันวาคม 2551

2. หนังสือกรมการขนส่งทางอากาศ ที่ ทค 0505/6470 ลงวันที่ 8 กรกฎาคม 2552

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ของกรมการขนส่งทางอากาศ ที่ต้องยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด

2. แนวทางการจัดการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการด้านคมนาคม

ตามที่หนังสือที่อ้างถึง 1. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้แจ้งมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในกาประชุมครั้งที่ 16/2551 เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2551 ว่าคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้มีมติไม่เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ของกรมการขนส่งทางอากาศ โดยกรมการขนส่งทางอากาศได้นำเสนอรายงานชี้แจงข้อเพิ่มเติม รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ยกอ้างถึง 2 เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณาโครงการฯ และแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณาและนำเสนอรายงานดังกล่าวให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณาในทบทวนครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2552 ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง

2 / ขยาย...

ขยายท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ของกรมการขนส่งทางอากาศ โดยให้ยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และเมื่อมีการเริ่มต้นโครงการแล้วจะต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 ทั้งนี้ สำนักงานฯ ขอให้กรมการขนส่งทางอากาศประสานงานกับผู้จัดทำรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ จำนวน 5 ชุด พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD - ROM) ในรูปแบบ Digital File (pdf) Adobe Acrobat จำนวน 10 แผ่น เสนอต่อสำนักงานฯ ภายใน 1 เดือน เพื่อเป็นเอกสารอ้างอิงและสั่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ
(นายชนันท์ ทองธรรมชาติ)
รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

รับ ทส. ๑๐๐๙
๑๖ ตุลาคม ๕๒

สำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ ๑๖ (สงขลา)
โทรที่ ๐ - ๒๒๕๕ - ๖๘๒๑ - ๒๒
โทรสาร ๐ - ๒๒๕๕ - ๖๘๑๖

ในนาม ออ.สงขลา
ศิริพงษ์ หาดใหญ่
๗ ต.ค. ๕๒

เพื่อ: 1. ติดตามผล ๒. ส่งต่อ
- ส.อ. ๑๐๐๙
- ส.อ. ๑๐๐๙
- ส.อ. ๑๐๐๙

ที่ราบไถ้
๗ ต.ค. ๕๒


(นายชนันท์ ทองธรรมชาติ)
ทส. ๑๐๐๙
๗ ต.ค. ๕๒

๑๖ ต.ค. ๕๒
๑๖ ต.ค. ๕๒
๑๖ ต.ค. ๕๒
๑๖ ต.ค. ๕๒
๑๖ ต.ค. ๕๒

ตารางที่ 1: มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา จังหวัดสงขลา

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การรบกวนของมาตรการ	1. ให้กรมการขนส่งทางอากาศ กำหนดให้มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในส่วนความรับผิดชอบของผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นตัวแทนของเงื่อนไขประกอบสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการ 2. ให้ผู้ประกอบการก่อสร้างโครงการแจ้งแผนการก่อสร้าง พร้อมแจ้งชื่อสำนักงานและหมายเลขโทรศัพท์ของผู้ประสานงานสำหรับติดต่อแจ้งเหตุเดือดร้อนที่เกิดจากการก่อสร้าง เพื่อให้โครงการสามารถแก้ไขได้โดยเร็ว	ให้กรมการขนส่งทางอากาศ เป็นผู้กำกับดูแลการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. คุณภาพอากาศ ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ในช่วงการก่อสร้างปีละเฉลี่ย 24 ชม. บริเวณพื้นที่โครงการเท่ากับ 0.178 มก./ลบ.ม.	1. ให้รถบรรทุกดินมีผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพที่ดูดีเสมอ 2. ให้ใช้รถขนส่งดินด้วยความเร็ว ไม่เกิน 30 กม./ชม. ช่วงผ่านเขตชุมชน และถนนชั่วคราวที่ไม่มีผิวทางถาวร 3. ให้รถขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างทั้งหมดล้างล้อรถก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ 4. ติดตั้งพ่นน้ำบริเวณถนนทางเข้าโครงการและภายในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง 5. เก็บกวาดเศษดิน พืชที่ตกบนพื้นที่ถนนทางหลวงหมายเลข 1095 เป็นประจำวันละ 2 รอบ ในช่วงก่อนเที่ยงและช่วงเย็นถึงเลิกงาน เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน 6. ตรวจสอบและแก้ไขอุปกรณ์เครื่องจักร เครื่องจักรให้อยู่ในสภาพที่ดีเพื่อลดปัญหาค้นหาเมื่อวันที่เกิดจากเครื่องจักร เครื่องยนต์	ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ จุดตรวจวัด: พื้นที่ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ดัชนี: TSP (ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง) PM-10 (ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง) ความถี่: 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูร้อนและช่วงฤดูหนาว


ลงนาม 
(นายพิเชฐ พิชัย)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)


ลงนาม 
(นายอรรถพร ฤกษ์ภูมิ)
ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มเคเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

องค์สิ่งแวดล้อม 1

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. เสียง ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. ทุกจุดของสถานีตรวจวัด 3 สถานี อยู่ในช่วง 47.0-54.6 dBA และระดับเสียงสูงสุด (Lmax) อยู่ในช่วง 79.2-92.3 dBA	1. จัดหา Ear plug หรือ Ear muf ให้พนักงาน/คนงานที่ปฏิบัติงานประจำเครื่องจักรที่มีเสียงดังและใช้อุปกรณ์ป้องกัน 2. เครื่องมือที่มีเสียงดัง ที่สามารถลดเสียงได้ เช่น เครื่องปั่นไฟที่ติดตั้งอาคารทึบเพื่อลดเสียง 3. ตรวจสอบอุปกรณ์และเครื่องจักรกลอย่างสม่ำเสมอ 4. กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะช่วงเวลากลางวัน คือ 08.00-17.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดเสียงดังในช่วงเวลาพักผ่อนของชุมชนข้างเคียง	ติดตามตรวจสอบระดับเสียง จุดตรวจวัด: พื้นที่ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ดัชนี: Leq-24 ชั่วโมง, Ldn, Lmax ความถี่: 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูร้อนและช่วงฤดูหนาว
3. คุณภาพน้ำผิวดิน แม่น้ำปายเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ มีระยะห่างจากเขตที่ดินโครงการประมาณ 200 เมตร คุณภาพของแม่น้ำปายบริเวณจุดตรวจวัดบ้านเวียงเหนือมีค่าออกซิเจนละลาย 7.1 มก./ล. มีค่าบีโอดี 2.3 มก./ล. และมีปริมาณสารแขวนลอย 38.0 มก./ล.	1. บริเวณพื้นที่ก่อสร้างจัดให้มีฝายกั้นน้ำจำนวน 1 ฝาย หรือกั้นจำนวน 5 ฝาย สำหรับคนงาน หรือติดตั้งระบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม เพื่อบำบัดน้ำเสีย 2. เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ใช้รถขนน้ำหรือรถบรรทุกน้ำไปเติมออกหรือปรับดินสภาพพื้นที่ 3. น้ำที่ทิ้งจากบ่อพักน้ำทิ้งไปใช้ในการฉีดพ่นถนนทางเข้าโครงการและภายในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น 4. ดำเนินงานของบ่อพักน้ำและบ่อเกรอะ-บ่อซึมควรอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 100 เมตร 5. ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำตารางระบายน้ำบริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมทั้งติดแปกรายระบายน้ำให้เป็นข้อสังเกตก่อนคืนด้วยการกันที่ถนนดินบริเวณป่าอรางเป็นสันผายชั่วคราว โดยมีขนาดความกว้างประมาณ 3.5 ม. ความกว้างที่รองรับ 0.5 ม. ยาว 1,120 ม. ลึก 0.75 ม. เพื่อลดผลกระทบที่มีขนาดใหญ่ก่อนระบายออกนอกพื้นที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา	

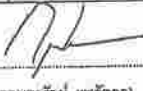
ลงนาม 
(นายพิเชฐ พิชัย)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม 
(นายอรรถพร ฤกษ์ภูมิ)
ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มเคเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 1 (ต่อ)


ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	6. เมื่อการก่อสร้างทางวิ่งสวนขนาบแกว้เสร็จให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปรับสภาพบ่อคักตะกอนให้เป็นรูปร่างขนาดที่สมบูรณ์และปลูกหญ้าคลุมบริเวณไหล่ทางวิ่งโดยเร็ว	
4. การระบายน้ำ ปัจจุบันโครงการมีอุทกษณณน้ำออกจากพื้นที่โครงการ 3 จุด ซึ่งเป็นการระบายน้ำที่ตกในพื้นที่โครงการ	1. การระบายน้ำจากพื้นที่ผิวทางวิ่งช่วงก่อสร้างกำหนดให้มีการขุดวางคันระบายน้ำโดยรอบพื้นที่โครงการขนาดความกว้างประมาณ 3.5 ม. ความกว้างร่องราง 0.5 ม. ลึก 0.75 ม. ยาว 1,120 ม. พร้อมปรับสภาพให้เป็นบ่อคักตะกอนดินชั่วคราว โดยกันห้ามดินบริเวณปากรางเป็นริมฝ่ายชั่วคราว เพื่อรองรับการระบายน้ำจากการก่อสร้างโครงการ 2. ดูแลรักษาระดับระบายน้ำชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างโครงการส่วนขยายให้สามารถระบายน้ำได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ	
5. อุบัติเหตุการบาดเจ็บจากนก ในปัจจุบันท่าอากาศยาน ไม่มีสถิติอุบัติเหตุจากนกชนนก เนื่องจากปริมาณความสูงของนกบริเวณพื้นที่โครงการน้อย ประกอบกับเครื่องมือที่ขึ้น-ลงท่าอากาศยานในปัจจุบันมีความถี่ในการขึ้น-ลงค่อนข้างน้อย	1. ดินที่ใช้ในการปรับพื้นที่โครงการ ควรใช้ดินที่มีความอุดมสมบูรณ์ดีหรือเป็นดินคุณภาพสูง เช่น ดินเปรี้ยวจัด เก๋มจี๊ด หรือดินลูกรัง เพื่อลดการเจริญงอกงามของพืชซึ่งเป็นอาหารของนก ซึ่งเป็นการป้องกันอีกต่อหนึ่ง 2. ปรับปรุงพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียงไม่ให้เป็นที่หลบภัยของนกชนิดต่าง ๆ โดยการกำจัดพืชที่เป็นอาหารนก และต้นไม้ทรงพุ่มขนาดใหญ่และหนาแน่นไม่ให้มีไม้ในโครงการ 3. ไม่ติดตั้งเสาไฟฟ้าที่ลัดวงจรสายไฟฟ้า ซึ่งนกนางแอ่นใช้เป็นเกาะอาศัยในบริเวณใกล้เคียงทางวิ่ง	
6. การใช้ที่ดิน สภาพการใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ทำการเกษตร มีการปลูกพืชไร่	1. กำหนดให้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างเฉพาะในพื้นที่โครงการเท่านั้น ไม่ย้ายออกนอกเขตพื้นที่โครงการ	


ลงนาม 
(นายสุเทพ อนันตชัย)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม 
(นายสุเทพ อนันตชัย)
ผู้อำนวยการสำนักงานสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มแอล คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 1 (ต่อ)


ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	2. ให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่เกี่ยวเนื่องในพื้นที่โครงการส่วนขยายทราบล่วงหน้าก่อนมีการดำเนินการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลกระทบของโครงการ และเพื่อให้มีการเตรียมการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลกระทบของโครงการ 3. จัดทำรั้วแสดงแนวเขตที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานไปยังให้เห็นได้อย่างชัดเจน เพื่อป้องกันการบุกรุกที่ดินของประชาชนในพื้นที่ดำเนินการโครงการส่วนขยาย	
7. การคมนาคมขนส่ง	1. กวดขันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด พร้อมติดกล้องวงจรปิดเพื่อตรวจสอบการขับขี่ 2. ความเร็วของรถบรรทุก ไม่เกิน 30 กม./ชม. ในช่วงผ่านเขตชุมชน และทางที่ไม่มีผิวทางฮาวเวอร์ พร้อมติดตั้งป้ายระบือที่จุดเข้าและออกเขตโครงการให้ชัดเจน 3. ใช้ผ้าใบหรือวัสดุปกคลุมกระบะบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรบกวนของชุมชน, เชนวิธจากการขนส่ง 4. ติดตั้งป้ายเตือนและป้ายบังคับการจราจรบริเวณจุดติดของถนน และบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรในช่วงชั่วโมงที่มีปริมาณการก่อสร้าง 5. กวดขันพนักงานขับรถ ไม่ให้มีการใช้สารกระตุ้นออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือมีอาการเมามายในขณะปฏิบัติงานหากมีกรณีฝ่าฝืนจะถือว่ามีความผิดตามกฎหมาย	

ลงนาม 
(นายสุเทพ อนันตชัย)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม 
(นายสุเทพ อนันตชัย)
ผู้อำนวยการสำนักงานสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มแอล คอนซัลแตนท์ จำกัด


ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<ol style="list-style-type: none"> กำหนดค่าแบ่งงานด้านวัตถุอุปกรณ์และพื้นที่จอดรถที่เหมาะสมไม่ให้เกิดผลกระทบของโครงการขุดค้ำ หรือผลกระทบบนถนน รวดรกรทุกพื้นที่ต้องเข้าไปจอดรถในพื้นที่โครงการส่วนชาตบ้าน เก็บกวาดพบนดิน ทราบ ที่ตกบนพื้นที่ถนนทางหลวงหมายเลข 1095 เป็นประจำวันละ 2 รอบ ในช่วงเวลาก่อนเที่ยงและช่วงเย็นหลังเลิกงาน เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน ฉีดพรมน้ำบริเวณถนนทางเข้าโครงการส่วนชาตอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ใช้รถบรรทุกน้ำในวันที่มีฝนตกเพื่อให้ผิวทางมีความชื้นตลอดทั้งวัน เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ควบคุมการทำงานของรถบรรทุกที่ขุดดินไม่ให้เปิดไปคลุมท่อบนถนนเพื่อป้องกันการชำรุดของถนน 	
8. การกำจัดขยะ ทำอากาศยานปล่อยในปัจจุบันมีปริมาณขยะที่เกิดขึ้นภายในโครงการน้อยมาก เนื่องจากขยะส่วนใหญ่เป็นขยะที่เกิดจากบ้านพักพนักงาน	<ol style="list-style-type: none"> จัดให้มีถังขยะขนาด 240 ลิตร ที่มีฝาปิดมิดชิด บริเวณอาคารสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง และบริเวณที่พักผ่อนของพนักงาน เพื่อรวบรวมให้เทศบาลตำบลบ้าน เก็บขนโดยผู้รับเหมาต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้เทศบาล ถ้าการรับขยะสามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ที่อยู่ในส่วนความรับผิดชอบของผู้รับเหมาก่อสร้าง จะต้องนำออกจากพื้นที่ทำอากาศยานทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ควบคุมคนงานให้ทิ้งขยะมูลฝอยในถังขยะที่จัดเตรียมไว้เท่านั้น 	

ลงนาม 
(นายสุเทพ อภิสิทธิ์)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม 
(นายสุเทพ อภิสิทธิ์)
ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มเค คอมพิวเตอร์ จำกัด

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. สภาพแวดล้อมทางสังคม	<ol style="list-style-type: none"> จัดให้มีฝ่ายประชาสัมพันธ์ ในบริเวณชั้นล่างของอาคารที่พักรถโดยสารปัจจุบัน เพื่อเผยแพร่ข้อมูล และรับเรื่องราวร้องเรียน มีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องราวร้องเรียนที่เด่นชัด ตามวอร์ดของเห็นและเข้าถึงได้ง่าย การจ้างงานให้พิจารณาจ้างแรงงานท้องถิ่นเป็นหลัก เพื่อเป็นการกระจายรายได้และช่วยให้อุตสาหกรรมในท้องถิ่นมีงานทำ 	<p>ให้กรมการขนส่งทางอากาศรวบรวมข้อมูลเรื่องราวร้องเรียน และผลที่ได้ดำเนินการตามเรื่องราวร้องเรียน ตลอดจนระยะเวลาการก่อสร้าง</p>
10. ความปลอดภัย	<ol style="list-style-type: none"> จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่คนงาน และกำหนดให้คนงานใช้ชุดปฏิบัติงาน ตรวจสอบสภาพเครื่องมืออุปกรณ์ทุกชนิดก่อนใช้ทุกครั้ง เพื่อความปลอดภัยในการทำงาน ให้คนงานปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และข้อปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการทำงานตามที่กระทรวงแรงงานกำหนด จัดให้มีหน่วยพยาบาลภายในสำนักงานก่อสร้างโครงการ หรือตั้งจัดให้มีชุดพยาบาลประจำสำนักงานและชุดปฐมพยาบาลในกรณีเจ็บป่วยเล็กน้อย ในกรณีที่พนักงานขึ้นลงท่าอากาศยานบ่อย คนงานและอุปกรณ์การก่อสร้างต้องออกจากเขตสนามบินทั้งหมด ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมให้คนงานก่อสร้างต้องปฏิบัติตามระเบียบด้านความปลอดภัยในเขตทหารอย่างเคร่งครัด ปิดกั้นพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้บุคคลภายนอกเข้ามาในบริเวณพื้นที่ทำงานของเครื่องจักรกลการก่อสร้าง 	


ลงนาม 
(นายสุเทพ อภิสิทธิ์)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม 
(นายสุเทพ อภิสิทธิ์)
ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มเค คอมพิวเตอร์ จำกัด

ตารางที่ 1 (ต่อ)

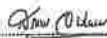
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<ol style="list-style-type: none"> ให้มีการรักษาความสะอาดภายในพื้นที่ก่อสร้างให้ได้มากที่สุด เพื่อลดปริมาณการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ จัดทำป้ายประกาศบริเวณโดยรอบเตือนไม่ให้ผู้ที่มิเกี่ยวข้องเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นได้ รวมถึงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแลความเรียบร้อยภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ 	
11. อารยธรรมทรัพย์สิน คือการจัดซื้อที่ดินเพิ่มเติมประมาณ 95-2-86 ไร่ การดำเนินการขออนุญาตโครงการจะทำให้ประชาชนที่ครอบครองที่ดินบริเวณนี้ จำนวน 41 แปลง สูญเสียที่ดิน	<ol style="list-style-type: none"> ต้องชี้แจงรายละเอียดโครงการให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบรับทราบการดำเนินงาน ต้องดำเนินการจัดซื้อที่ดินและเขตทรัพย์สินของประชาชนที่ได้รับผลกระทบอย่างเหมาะสม และเป็นที่ยอมรับของประชาชน การดำเนินการขออนุญาตทรัพย์สินควรดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้างโครงการ และจ่ายเงินค่าชดเชยทรัพย์สินภายในวงเวลายก การชดเชยทรัพย์สิน ต้องปลูกสร้าง รวมถึงผลผลิตทางการเกษตร ควรพิจารณาให้เหมาะสมกับราคาทรัพย์สินในขณะนั้น ก่อนการดำเนินการโครงการควรให้เจ้าของที่ดินที่ถูกชดเชยทรัพย์สินหาที่ทำการหรือที่อยู่อาศัยใหม่ให้แล้วเสร็จก่อน จึงเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการ 	


ลงนาม 
 (นายอลัน อโนทัย)
 รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม 
 (นายพิชิต ภารัตติกุล)
 ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มแคค คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 1 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
 โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
การขนส่งทางอากาศ	ให้กรมการขนส่งทางอากาศปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุในมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย และเงื่อนไขเพิ่มเติม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)	ให้กรมการขนส่งทางอากาศเป็นผู้กำกับดูแลบริษัทผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำเป็นรายงานแยกข้อเสนองานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทุก 6 เดือน
1. คุณภาพอากาศ ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ค่าเฉลี่ย 24 ชม. บริเวณพื้นที่โครงการเท่ากับ 153.040 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ซึ่งน้อยกว่ามาตรฐาน (330 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	<ol style="list-style-type: none"> กำหนดไโรดอนต์ที่รอบบริเวณสนามบินต้องดับเครื่องยนต์ ก่อนการเปลี่ยนแปลงประเภทอากาศยานหรือจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 8 เที่ยวบินวัน ต้องเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศจากอากาศยานและผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ 	คุณภาพอากาศทุกสัปดาห์ - บริเวณบ้านแม่ของ - พื้นที่โครงการ (ตามจุดตรวจวัด) - บริเวณบ้านวังนา คาร์บอน: TSP, NO ₂ และ CO ความถี่: 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูร้อนและช่วงฤดูหนาว

ลงนาม 
 (นายอลัน อโนทัย)
 รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม 
 (นายพิชิต ภารัตติกุล)
 ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มแคค คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. เสียง ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. สูงสุดของสถานี ตรวจวัด 3 สถานี อยู่ในช่วง 47.0-54.8 dB(A) และ ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) อยู่ในช่วง 79.2-92.3 dB(A)	1. ห้ามมิให้มีการบินขึ้น-ลง ในช่วงเวลากลางคืน ยกเว้น ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน 2. กำหนดให้ทำอากาศยานปล่อย จำนวนเที่ยวบินที่ขึ้น-ลงทำอากาศยาน โดยมี ขอบเขตของระดับเสียง NEF-30 จากอากาศยานที่ขึ้นลง ทำอากาศยานปล่อยภายใน ขอบเขตพื้นที่ทำอากาศยานตลอดระยะเวลาดำเนินการ 3. ก่อนการเปลี่ยนแปลงประเภทอากาศยานหรือจำนวนเที่ยวบินมากกว่า 5 เที่ยวบินวัน ต้องเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการต่อสำนักงานโยธาและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพเสียง จากอากาศยานและผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ 4. ห้ามมิให้มีการบินขึ้น-ลงของเครื่องบินในทำอากาศยานภายใน 45 กิโลเมตร/วัน ซึ่ง เป็นจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่จะส่งผลกระทบต่อชุมชน	ติดตามตรวจสอบระดับเสียง จุดตรวจวัด: จำนวน 4 สถานี ดังนี้ - บริเวณบ้านแม่พอง - ตำบลศรีเมือง - ในอาคารที่พักผู้โดยสาร - บริเวณบ้านหัวนา ดัชนี: Leq-24 ชั่วโมง, Ldn, Lmax ความถี่: 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูร้อนและช่วงฤดู หนาว
3. คุณภาพน้ำผิวดิน แม่น้ำป่าเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เชิง พื้นที่โครงการ มีระยะห่างจากเขตที่ดินโครงการ ประมาณ 200 เมตร คุณภาพของแม่น้ำป่าบริเวณ จุดตรวจวัดบ้านเวียงเหนือมีค่าออกซิเจนละลาย 7.1 มก./ล. มีค่าบีโอดี 2.3 มก./ล. และมีปริมาณ สารแขวนลอย 38.0 มก./ล.	1. ระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับ อาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ต้องมีความสามารถรองรับ น้ำเสียรวม ไม่ต่ำกว่า 5 ลบ.ม./วัน และมีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียให้มี คุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้ง โดยมีค่าบีโอดี ไม่มากกว่า 20 มิลลิกรัม/ลิตร และ ของแข็งแขวนลอยไม่มากกว่า 50 มิลลิกรัม/ลิตร ไม่มีที่ฟุ้งกระจายขึ้นเป็นน้ำรั่วซึม 2. ระบบบำบัดน้ำเสียต้องเหมาะสม ต่อการรองรับอัตราการไหลของน้ำเสียที่เกิดขึ้น อย่าง ไม่ต่อเนื่อง มีความต้องการใช้พลังงานน้อย มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาน้อย และมีการประกันการซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียไม่น้อยกว่า 5 ปี	ให้กรมการขนส่งทางอากาศ ดำเนินการตรวจสอบ รายการแบบแปลน และรายการคำนวณ ประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสียที่วิศวกรลง นามรับรอง สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ให้เป็นไปตามข้อกำหนด ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากท่อที่น้ำ หลังจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พัก ผู้โดยสาร

ลงนาม 
(นายสุเทพ ชันชอม)

รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม 
(นายสุเทพ ชันชอม)

ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มแทค คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	3. จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสียร่วมกับภารให้บริการของผู้ใช้คลังระบบ เพื่อ รับการถ่ายทอดเทคโนโลยี และดูแลระบบต่อเนื่องหลังจากสิ้นสุดการประกันระบบ 4. น้ำทิ้งที่ระบายออกจากทำอากาศยานจะต้องมีคุณภาพน้ำตามมาตรฐานน้ำทิ้ง	ดัชนี: - ความเป็นกรด-ด่าง - ของแข็งแขวนลอย - บีโอดี (BOD ₅) - น้ำมีและไขมัน - ฟอสฟอรัสแบบที่ละลาย ความถี่: 2 ครั้ง/ปี ในช่วงฤดูร้อนและช่วงฤดูฝน
4. การระบายน้ำ	1. กำหนดให้มีการก่อสร้างรางระบายน้ำตามถนนที่ระบายน้ำภายในโครงการ มีรายละเอียดดังนี้ - ด้านข้างทางวิ่งฝั่งซ้ายและขวา ขนาดปากราง 3.5 ม. กว้าง 0.5 ม. ลึก 0.75 ม. - ด้านข้างถนนทางเข้า-ออก (ฝั่งขวา) ขนาดปากราง 3.2 ม. กว้าง 0.4 ม. ลึก 0.7 ม. - ด้านข้างถนนทางเข้า-ออก (ฝั่งซ้าย) ขนาดปากราง 1.9 ม. กว้าง 0.3 ม. ลึก 0.4 ม. - ท่อออก Taxi Way ขนาด 10 0.6 ม. - ท่อออกที่เชื่อมเข้าสู่อินเตอร์ 2 ท่อ ระยะทางวิ่งขนาด 2.5x2.5 ม. 2. ปลูกพืชหรือพืชคลุมดินตามพื้นที่ด้านข้างทางระบายน้ำ เพื่อป้องกันการกัดเซาะและ ตะกอนสะสม พร้อมทั้งดูแลกวาดขยะก้นในทางระบายน้ำอยู่เสมอ ไม่ให้มีความ การระบายน้ำ	ตรวจสอบการสะสมของตะกอน และวัชพืชในราง ระบายน้ำ หากมีมากจนเป็นอุปสรรคต่อการระบาย น้ำให้ดำเนินการขุดลอก

ลงนาม 
(นายสุเทพ ชันชอม)


รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)


ลงนาม 
(นายสุเทพ ชันชอม)

ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มแทค คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 2 : (ต่อ)


ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<ol style="list-style-type: none"> 3. บุคลากรนำป้ายตามค่าโดยประมาณงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สำเนาป้ายตามที่สามารถรองรับน้ำจากภายในและภายนอกโครงการ มีความกว้างของลำน้ำประมาณ 5 เมตร และลึกประมาณ 1 เมตร ตั้งแค้มป์ในพื้นที่โครงการจนถึงจุดกลับกับแม่น้ำปาย เป็นระยะทางประมาณ 200 เมตร 4. ทำการขุดลอกทางระบายน้ำภายในโครงการทั้งหมดอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนเมษายน เพื่อเตรียมความพร้อมของรางให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ 5. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนในด้านการระบายน้ำของท่าอากาศยานให้ทำการตรวจสอบหาสาเหตุและแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที 	
<p>5. สุขภาพและการวิฤตจากมลพิษ</p> <p>ในปีปัจจุบันท่าอากาศยาน ไม่มีสถิติอุบัติเหตุทางอากาศยานชนนก เนื่องจากมีปริมาณความชุกชุมของนกบริเวณพื้นที่โครงการน้อย ประกอบกับเครื่องบินที่ขึ้น-ลงท่าอากาศยานในปีปัจจุบันมีความถี่ในการขึ้น-ลงค่อนข้างน้อย</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ควบคุมการเลี้ยงและวิธีพิชในพื้นที่ยังคงเลี้ยงและระบายน้ำคั้นให้สัตว์ตามมาตรการเพื่อไม่เป็นแหล่งอาหารของนก 2. ภายในโครงการจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่ เป็นทรงพุ่มใหญ่ เพื่อมิให้นกใช้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่งอาหาร โดยมีความสูงไม่เกิน 4 เมตร และขนาดทรงพุ่มน้อยกว่า 2 เมตร 3. ต้องไม่มีสิ่งมีชีวิตบริเวณพื้นที่โครงการ ควรระบายน้ำทิ้งหรือถมดิน 4. ปรับปรุงพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงไม่ให้เป็นแหล่งดึงดูดนกเข้ามาทำกิน 5. แสดงให้ที่ในโครงการควรเป็นแหล่งที่ห้ามตั้งจุดมองหรือตั้งจุดมองได้บ่อยที่สุด 6. ประสานกับเทศบาลตำบลปายให้ดำเนินการจัดการขยะมูลฝอยให้ถูกหลักสุขาภิบาล 	<p>การติดตามตรวจสอบอากาศยานชนนก</p> <p>ดำเนินการรวบรวมสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก</p> <p>การติดตามตรวจสอบชนิดและความชุกชุมของนก</p> <p>กรรมการขนส่งทางอากาศประมาณงานด้วยกรรมวิธีการทางสถิติ ปีต่อปี และพื้นที่ผู้พิช เพื่อ</p> <p>ดำเนินการสำรวจระบบนิเวศของนก ชนิดและความชุกชุมของนก ทั้งในช่วงฤดูหนาว และช่วงปกติ</p>


ลงนาม 
(นายสุเทพ ธนันทอ)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม 
(นายสุเทพ ธนันทอ)
ผู้อำนวยการสำนักงานสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มเคเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 2 : (ต่อ)

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>รวบรวมข้อมูลการติดตามตรวจสอบเปรียบเทียบระหว่างช่วงฤดูหนาวและช่วงปกติ</p> <p>พร้อมทั้งจัดเก็บเป็นข้อมูล เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาลำดับการขึ้น-ลงของอากาศยานในเขตภาคเหนือต่อไป ความถี่ 5 ปี/ครั้ง ระหว่างช่วงฤดูหนาวและช่วงปกติ</p>
<p>6. การคมนาคม</p> <p>การคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอีก 20 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2570) คาดว่าจะมีปริมาณจราจรบนถนนทางหลวง 1095 ประมาณ 2,283 คัน/วัน หรือประมาณ 253 PCU/ชม. มีค่า V/C Ratio เท่ากับ 0.133</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดให้มีป้ายจราจรบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการที่ทางหลวงหมายเลข 1095 2. ควบคุมความเร็วของยานพาหนะภายในบริเวณโครงการ ไม่เกิน 40 กม./ชม. 	
<p>7. การกำจัดขยะมูลฝอย</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยที่มีฝาปิดมิดชิด และมีรูปทรงที่เหมาะสมต่อการใช้ในบริเวณท่าอากาศยานทั้งกระจายตามจุดต่างๆ ในบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และถนนจอดรถ สำหรับรวบรวมมูลฝอยที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ 2. จัดเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเก็บรวบรวมขยะตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการ มาไว้ยังที่ที่ขยะเพื่อรอการเก็บขนจากเทศบาลตำบลปายและดูแลความสะอาดของบริเวณที่พักขยะ 	

ลงนาม 
(นายสุเทพ ธนันทอ)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม 
(นายสุเทพ ธนันทอ)
ผู้อำนวยการสำนักงานสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มเคเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

ทรัพยากรเชิงแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเชิงบวก	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบเชิงบวก
	<ol style="list-style-type: none"> 3. กรมการขนส่งทางอากาศจะตั้งประสานงานกับเทศบาลตำบลปายให้มีการจัดการพื้นที่ฝั่งถนนจะขุดลอกให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ ซึ่งพื้นที่ฝั่งถนนจะขุดลอกของเทศบาลอยู่ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 100 เมตร 4. มีห้องพักรับพัสดุที่เก็บขยะซึ่งสามารถเก็บขยะได้อย่างน้อย 3 วัน ในกรณีที่ไม่สามารถนำไปกำจัดได้ทันที 	
8. เศรษฐกิจ-สังคม	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดให้มีฝ่ายประชาสัมพันธ์ ในบริเวณชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อเผยแพร่ข้อมูล และรับเรื่องราวร้องเรียน 2. มีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องราวร้องเรียนที่เด่นชัด สามารถมองเห็นและเข้าถึงได้ง่าย 3. จัดทำอาคารที่พักผู้โดยสารให้สอดคล้องกับลักษณะทางสถาปัตยกรรมท้องถิ่น (ไทยใหญ่) 4. หากมีบ้านเรือนของชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานได้รับความเสียหายจากแรงสั่นสะเทือนของการบินขึ้น-ลงของเครื่องบินให้โครงการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมอาคารที่ได้รับ ความเสียหายให้อยู่ในสภาพเดิม 	<p>ติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ สังคม ด้วยแบบสอบถามในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว</p> <p>สถานี : - บ้านแม่ฮ่อง - บ้านเวียงเหนือ - บ้านห้วยปู</p> <p>ดัชนี : - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคมเมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ปัญหาจราจรและอุบัติเหตุ - ระดับความรู้ต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน</p>

ลงนาม ทนาย อธิวัฒน์
(นายสุเทพ อธิวัฒน์)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)


ลงนาม ทนาย
(นายสุเทพ อธิวัฒน์)
ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เ็นเนกท กอนซัลแตนท์ จำกัด


ทรัพยากรเชิงแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเชิงบวก	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบเชิงบวก
		<ul style="list-style-type: none"> - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทิศนทิศโครงการ - ข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
9. การสาธารณสุข เมื่อเปิดดำเนินการคาดว่าจะผลกระทบจากเสียงอากาศยานจะมีชุมชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานเท่านั้น	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานบริเวณภายนอกอาคารควบคุมการรบกวนเสียงเมื่อเครื่องบินกำลังขึ้น-ลง เช่น Ear Plug, Ear Muff 2. ดำเนินการควบคุมผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงอย่างเคร่งครัด 3. โครงการก่อสร้างให้มีฝ่ายประชาสัมพันธ์ในบริเวณชั้นล่างของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ วิธีการป้องกันผลกระทบสุขภาพและรับเรื่องราวร้องเรียนเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมของโครงการทั้งในเรื่องสุขภาพของประชาชน และถึงแวดล้อม โดยต้องมีป้ายแสดงตำแหน่งรับเรื่องราวร้องเรียนที่เด่นชัด สามารถมองเห็นและเข้าถึงได้ง่าย 4. ในกรณีที่มีการร้องเรียนจากชุมชนในเรื่องของผลกระทบต่อสุขภาพจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการ ให้เข้าของโครงการจัดตั้งคณะกรรมการในการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ โดยนิชมชนที่ได้รับผลกระทบเป็นส่วนหนึ่งในคณะกรรมการดำเนินงาน 	

ลงนาม ทนาย อธิวัฒน์
(นายสุเทพ อธิวัฒน์)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม ทนาย
(นายสุเทพ อธิวัฒน์)
ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เ็นเนกท กอนซัลแตนท์ จำกัด

ทรัพยากรเชิงแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเชิงแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบเชิงแวดล้อม
10. คุณภาพและความปลอดภัย	<ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อความพร้อมในการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ทำอาศาศยานป่วย ควรดำเนินการซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง 2. ติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนเครื่องปั้นดินเผาบริเวณทางหลวง 1095 เพื่อเตือนไม่ให้ผู้ใช้เส้นทางเพิ่มความเร็วขณะวิ่งจะอันตรายผ่านบริเวณโครงการ 3. ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ ในช่วงที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องปั้นบริเวณทางหลวงหมายเลข 1095 4. ติดตั้งแนวขวางถนนทางหลวงหมายเลข 1095 ที่ระยะ 50 เมตร ก่อนถึงแนวขึ้น-ลงของเครื่องปั้นทั้ง 2 ด้าน 5. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในช่วงของการขึ้น-ลงของเครื่องปั้นในบริเวณทางหลวงหมายเลข 1095 ที่ผ่านพื้นที่โครงการ 	บันทึกผลการฝึกซ้อม ปัญหาและอุปสรรค และประเมินผลการฝึกซ้อม

ลงนาม 
(นายสุเทพ ชันช้อย)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายท่าอากาศยาน)

ลงนาม 
(นายสุเทพ ชันช้อย)
ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็มแอล คอนซัลแตนท์ จำกัด

ภาคผนวก ข

เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินปาย เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
พ.ศ. ๒๕๕๙

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้เขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินปาย ในท้องที่ตำบลเวียงเหนือ ตำบลเวียงใต้
ตำบลแม่ฮี้ ตำบลทุ่งยาว ตำบลแม่नादेิง อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ภายในแนวเขตตามแผนที่
ท้ายประกาศนี้ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๙

อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

ภาคผนวก ค

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานป่า
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านม่วง (วัดม่วง)
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0441248E 2143048N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler เลขที่วิเคราะห์ : A2503001 - A2503003
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric เลขที่รายงาน : RPA2503001

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP) (mg/m ³)
20-21/03/2568	0.149
21-22/03/2568	0.233
22-23/03/2568	0.258
มาตรฐาน*	0.330

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการวัดฝุ่นละอองรวม (TSP) ฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2547) ซึ่งกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ทนาย ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ทนาย
(นายโรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์) (นางสาวพิศมัย เหลืองทอง)

* ข้อมูลวิเคราะห์ สำหรับใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้โดยไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานป่า
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านม่วง (วัดม่วง)
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0440400E 2141284N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler เลขที่วิเคราะห์ : A2503007 - A2503009
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric เลขที่รายงาน : RPA2503003

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP) (mg/m ³)
20-21/03/2568	0.124
21-22/03/2568	0.152
22-23/03/2568	0.159
มาตรฐาน*	0.330

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการวัดฝุ่นละอองรวม (TSP) ฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2547) ซึ่งกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ทนาย ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ทนาย
(นายโรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์) (นางสาวพิศมัย เหลืองทอง)

* ข้อมูลวิเคราะห์ สำหรับใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้โดยไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานป่า
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นสีโครงการ (ลานจอดรถโรงโม่)
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0440767E 2141894N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler เลขที่วิเคราะห์ : A2503004 - A2503006
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric เลขที่รายงาน : RPA2503002

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP) (mg/m ³)
20-21/03/2568	0.132
21-22/03/2568	0.149
22-23/03/2568	0.158
มาตรฐาน*	0.330

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการวัดฝุ่นละอองรวม (TSP) ฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2547) ซึ่งกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ทนาย ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ทนาย
(นายโรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์) (นางสาวพิศมัย เหลืองทอง)

* ข้อมูลวิเคราะห์ สำหรับใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้โดยไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานป่า
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านม่วง
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0441248E 2143048N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20-23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : API MODEL300 SN 638 เลขที่วิเคราะห์ : C2503001
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared เลขที่รายงาน : RPA2503001

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	20-21/03/68	21-22/03/68	22-23/03/68
10:00-11:00 น.	0.59	0.57	0.53
11:00-12:00 น.	0.57	0.54	0.57
12:00-13:00 น.	0.51	0.49	0.41
13:00-14:00 น.	0.49	0.45	0.54
14:00-15:00 น.	0.53	0.56	0.59
15:00-16:00 น.	0.57	0.48	0.50
16:00-17:00 น.	0.60	0.56	0.61
17:00-18:00 น.	0.67	0.83	0.68
18:00-19:00 น.	0.63	0.59	0.59
19:00-20:00 น.	0.57	0.52	0.54
20:00-21:00 น.	0.59	0.57	0.60
21:00-22:00 น.	0.54	0.48	0.57
22:00-23:00 น.	0.60	0.51	0.55
23:00-24:00 น.	0.52	0.47	0.46
00:00-01:00 น.	0.48	0.45	0.47
01:00-02:00 น.	0.43	0.50	0.50
02:00-03:00 น.	0.45	0.42	0.43
03:00-04:00 น.	0.41	0.41	0.42
04:00-05:00 น.	0.49	0.45	0.49
05:00-06:00 น.	0.52	0.49	0.52
06:00-07:00 น.	0.50	0.56	0.57
07:00-08:00 น.	0.41	0.59	0.59
08:00-09:00 น.	0.59	0.61	0.54
09:00-10:00 น.	0.63	0.58	0.55
24 Hour Average	0.55	0.52	0.54
8 Hour Average	0.57	0.54	0.55
1 Hour Maximum	0.67	0.83	0.68
1 Hour Minimum	0.41	0.41	0.42
1 Hour Standard*	30.00		
24 Hour Standard*	8.00		

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2547) ซึ่งกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : ทนาย ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ ผู้รับรองผล : ทนาย
(นายโรภพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญ์กร กาญจนพันธ์) (นางสาวพิศมัย เหลืองทอง)




* ข้อมูลวิเคราะห์ สำหรับใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้โดยไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบาง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่โครงการ (สวนออกดอกอิน)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440767E 2141894N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20-23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NOx Analyzer : API MODEL 300 SN.579
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared เลขที่วิเคราะห์ : C2503002
เลขที่รายงาน : RPN2503002

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	20-21/03/68	21-22/03/68	22-23/03/68
11:00-12:00 น.	0.65	0.64	0.66
12:00-13:00 น.	0.59	0.56	0.60
13:00-14:00 น.	0.63	0.57	0.59
14:00-15:00 น.	0.72	0.69	0.61
15:00-16:00 น.	0.64	0.53	0.67
16:00-17:00 น.	0.68	0.61	0.72
17:00-18:00 น.	0.77	0.68	0.68
18:00-19:00 น.	0.67	0.53	0.61
19:00-20:00 น.	0.61	0.56	0.66
20:00-21:00 น.	0.58	0.62	0.59
21:00-22:00 น.	0.62	0.50	0.57
22:00-23:00 น.	0.53	0.54	0.53
23:00-24:00 น.	0.59	0.49	0.49
00:00-01:00 น.	0.57	0.63	0.42
01:00-02:00 น.	0.49	0.61	0.46
02:00-03:00 น.	0.64	0.45	0.50
03:00-04:00 น.	0.43	0.60	0.47
04:00-05:00 น.	0.50	0.51	0.44
05:00-06:00 น.	0.42	0.56	0.59
06:00-07:00 น.	0.58	0.57	0.65
07:00-08:00 น.	0.67	0.62	0.63
08:00-09:00 น.	0.72	0.67	0.73
09:00-10:00 น.	0.68	0.71	0.71
10:00-11:00 น.	0.62	0.72	0.63
24 Hour Average	0.60	0.58	0.59
8 Hour Average	0.67	0.62	0.67
1 Hour Maximum	0.77	0.72	0.72
1 Hour Minimum	0.42	0.41	0.42
1 Hour Standard*		30.00	
24 Hour Standard*		9.00	

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยรายวันเฉลี่ยต่อปี เฉลี่ยปี 10 (พ.ศ.2538) โดย 1 ชั่วโมงค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยรายวันค่าเฉลี่ยต่อปี


ผู้ตรวจวัด :  (นายไพฑูริย์ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมาธิษฐาน กาญจนพันธุ์)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมัย เหลืองสุพรรณ)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบาง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านบาง
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0441248E 2143448N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20-23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO2/NOx Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42C-66803-354
วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N2503001
เลขที่รายงาน : RPN2503001

Interval Time	NO _x Concentration (ppm)		
	20-21/03/68	21-22/03/68	22-23/03/68
11:00-12:00 น.	0.0103	0.0101	0.0099
12:00-13:00 น.	0.0096	0.0093	0.0082
13:00-14:00 น.	0.0110	0.0083	0.0107
14:00-15:00 น.	0.0128	0.0091	0.0098
15:00-16:00 น.	0.0116	0.0089	0.0082
16:00-17:00 น.	0.0094	0.0074	0.0124
17:00-18:00 น.	0.0103	0.0086	0.0138
18:00-19:00 น.	0.0089	0.0098	0.0123
19:00-20:00 น.	0.0084	0.0110	0.0099
20:00-21:00 น.	0.0092	0.0092	0.0084
21:00-22:00 น.	0.0086	0.0086	0.0078
22:00-23:00 น.	0.0080	0.0089	0.0092
23:00-24:00 น.	0.0072	0.0085	0.0092
00:00-01:00 น.	0.0079	0.0074	0.0086
01:00-02:00 น.	0.0088	0.0073	0.0084
02:00-03:00 น.	0.0078	0.0073	0.0073
03:00-04:00 น.	0.0069	0.0064	0.0072
04:00-05:00 น.	0.0078	0.0078	0.0073
05:00-06:00 น.	0.0076	0.0069	0.0078
06:00-07:00 น.	0.0082	0.0094	0.0085
07:00-08:00 น.	0.0097	0.0108	0.0099
08:00-09:00 น.	0.0101	0.0124	0.0126
09:00-10:00 น.	0.0149	0.0105	0.0133
10:00-11:00 น.	0.0107	0.0095	0.0143
24 Hour Average	0.0093	0.0090	0.0098
1 Hour Maximum	0.0149	0.0124	0.0142
1 Hour Minimum	0.0069	0.0064	0.0072
1 Hour Standard*		0.1700	
24 Hour Standard*			

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยรายวันเฉลี่ยต่อปี เฉลี่ยปี 10 (พ.ศ. 2538) โดย 1 ชั่วโมงค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยรายวันค่าเฉลี่ยต่อปี




ผู้ตรวจวัด :  (นายไพฑูริย์ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมาธิษฐาน กาญจนพันธุ์)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมัย เหลืองสุพรรณ)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบาง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านบาง (วัดบ้าน)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440400E 2141284N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20-23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NOx Analyzer : API MODEL300 SN.739
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared เลขที่วิเคราะห์ : C2503003
เลขที่รายงาน : RPN2503003

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	20-21/03/68	21-22/03/68	22-23/03/68
09:00-10:00 น.	0.61	0.75	0.80
10:00-11:00 น.	0.68	0.71	0.88
11:00-12:00 น.	0.61	0.68	0.59
12:00-13:00 น.	0.57	0.61	0.61
13:00-14:00 น.	0.64	0.59	0.57
14:00-15:00 น.	0.69	0.56	0.60
15:00-16:00 น.	0.63	0.60	0.62
16:00-17:00 น.	0.59	0.63	0.59
17:00-18:00 น.	0.76	0.61	0.66
18:00-19:00 น.	0.63	0.59	0.63
19:00-20:00 น.	0.73	0.54	0.60
20:00-21:00 น.	0.68	0.53	0.57
21:00-22:00 น.	0.54	0.53	0.53
22:00-23:00 น.	0.62	0.48	0.57
23:00-24:00 น.	0.48	0.63	0.49
00:00-01:00 น.	0.48	0.44	0.47
01:00-02:00 น.	0.63	0.47	0.41
02:00-03:00 น.	0.41	0.43	0.45
03:00-04:00 น.	0.50	0.48	0.50
04:00-05:00 น.	0.48	0.50	0.68
05:00-06:00 น.	0.57	0.57	0.57
06:00-07:00 น.	0.55	0.61	0.61
07:00-08:00 น.	0.60	0.68	0.67
08:00-09:00 น.	0.66	0.64	0.63
24 Hour Average	0.58	0.57	0.57
8 Hour Average	0.64	0.63	0.61
1 Hour Maximum	0.76	0.75	0.88
1 Hour Minimum	0.41	0.43	0.41
1 Hour Standard*		30.00	
24 Hour Standard*		9.00	

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยรายวันเฉลี่ยต่อปี เฉลี่ยปี 10 (พ.ศ.2538) โดย 1 ชั่วโมงค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยรายวันค่าเฉลี่ยต่อปี




ผู้ตรวจวัด :  (นายไพฑูริย์ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมาธิษฐาน กาญจนพันธุ์)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมัย เหลืองสุพรรณ)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบาง
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่โครงการ (สวนออกดอกอิน)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440767E 2141894N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20-23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO2/NOx Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42CL5-78439-389
วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N2503002
เลขที่รายงาน : RPN2503002

Interval Time	NO _x Concentration (ppm)		
	20-21/03/68	21-22/03/68	22-23/03/68
11:00-12:00 น.	0.0112	0.0123	0.0103
12:00-13:00 น.	0.0109	0.0114	0.0098
13:00-14:00 น.	0.0093	0.0103	0.0113
14:00-15:00 น.	0.0133	0.0097	0.0103
15:00-16:00 น.	0.0123	0.0097	0.0127
16:00-17:00 น.	0.0112	0.0103	0.0138
17:00-18:00 น.	0.0133	0.0127	0.0143
18:00-19:00 น.	0.0143	0.0133	0.0109
19:00-20:00 น.	0.0100	0.0114	0.0093
20:00-21:00 น.	0.0094	0.0102	0.0097
21:00-22:00 น.	0.0102	0.0098	0.0084
22:00-23:00 น.	0.0084	0.0087	0.0091
23:00-24:00 น.	0.0087	0.0093	0.0083
00:00-01:00 น.	0.0096	0.0086	0.0072
01:00-02:00 น.	0.0083	0.0071	0.0077
02:00-03:00 น.	0.0076	0.0077	0.0083
03:00-04:00 น.	0.0071	0.0070	0.0076
04:00-05:00 น.	0.0080	0.0081	0.0089
05:00-06:00 น.	0.0093	0.0123	0.0102
06:00-07:00 น.	0.0123	0.0145	0.0124
07:00-08:00 น.	0.0153	0.0163	0.0143
08:00-09:00 น.	0.0143	0.0144	0.0154
09:00-10:00 น.	0.0138	0.0151	0.0142
10:00-11:00 น.	0.0147	0.0125	0.0144
24 Hour Average	0.0110	0.0110	0.0109
1 Hour Maximum	0.0153	0.0163	0.0143
1 Hour Minimum	0.0070	0.0070	0.0072
1 Hour Standard*		0.1700	
24 Hour Standard*			

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยรายวันเฉลี่ยต่อปี เฉลี่ยปี 10 (พ.ศ. 2538) โดย 1 ชั่วโมงค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยรายวันค่าเฉลี่ยต่อปี


ผู้ตรวจวัด :  (นายไพฑูริย์ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมาธิษฐาน กาญจนพันธุ์)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมัย เหลืองสุพรรณ)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ


รายงานผลการวิเคราะห์


ชื่อโครงการ : ทำอากาศภายในบ้าน
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านหน้า (วัดหน้า)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q D44D400E 2141284N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20-23 มีนาคม พ.ศ. 2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ. 2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ. 2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NQ/NQ2/NOx Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42CL5-75458-380 เลขที่วิเคราะห์ : N2503003
วิธีการวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่รายงาน : RPN2503003

Interval Time	NO ₂ Concentration (ppm)		
	20-21/03/68	21-22/03/68	22-23/03/68
09:00-10:00 น.	0.0108	0.0130	0.0155
10:00-11:00 น.	0.0093	0.0133	0.0145
11:00-12:00 น.	0.0105	0.0105	0.0124
12:00-13:00 น.	0.0120	0.0148	0.0113
13:00-14:00 น.	0.0113	0.0124	0.0108
14:00-15:00 น.	0.0127	0.0104	0.0099
15:00-16:00 น.	0.0148	0.0094	0.0097
16:00-17:00 น.	0.0103	0.0097	0.0127
17:00-18:00 น.	0.0108	0.0135	0.0159
18:00-19:00 น.	0.0153	0.0109	0.0157
19:00-20:00 น.	0.0114	0.0110	0.0107
20:00-21:00 น.	0.0103	0.0099	0.0115
21:00-22:00 น.	0.0094	0.0098	0.0099
22:00-23:00 น.	0.0093	0.0097	0.0087
23:00-24:00 น.	0.0081	0.0095	0.0074
00:00-01:00 น.	0.0074	0.0104	0.0080
01:00-02:00 น.	0.0084	0.0084	0.0085
02:00-03:00 น.	0.0081	0.0089	0.0083
03:00-04:00 น.	0.0078	0.0072	0.0094
04:00-05:00 น.	0.0070	0.0099	0.0083
05:00-06:00 น.	0.0089	0.0104	0.0100
06:00-07:00 น.	0.0107	0.0128	0.0107
07:00-08:00 น.	0.0134	0.0139	0.0123
08:00-09:00 น.	0.0141	0.0143	0.0137
24 Hour Average	0.0104	0.0111	0.0110
1 Hour Maximum	0.0153	0.0153	0.0159
1 Hour Minimum	0.0070	0.0072	0.0074
1 Hour Standard*	0.1700		
24 Hour Standard*	-		

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2535 (พ.ร.บ. 2535) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าดัชนีการปนเปื้อนอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : 
(นาย) **ไพรัช นุ่มนวม**

ผู้จัดทำ : 
(นางสาว) **กัญจนา ภายจุลพันธ์**

ผู้รับรองผล : 
(นางสาว) **กัญจนา ภายจุลพันธ์**



* ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ค่าดัชนีการปนเปื้อนอากาศโดยทั่วไปไม่เกิน 0.1700 ppm (ค่ามาตรฐาน)



ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 2

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกาดสะพานข้าม
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านนาโพธิ์ (วัดนาโพธิ์)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0441284E 2143448N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ. 2568
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric
วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ. 2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ. 2568
เลขที่วิเคราะห์ : A2509001 - A2509003
เลขที่รายงาน : RPA2509001

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP) (mg/m ³)
6-7/09/2568	0.038
7-8/09/2568	0.035
8-9/09/2568	0.035
มาตรฐาน*	0.330

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปี 2567 (พ.ศ. 2567) มีค่าเท่ากับ 0.330 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (มก/ลบ.ม.)

ผู้ตรวจวัด :  (นายนิพนธ์ น. น.)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวกัญญาพร น. น.)
ผู้รับรองผล :  (นายทศพร น. น.)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกาดสะพานข้าม
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านนาโพธิ์ (วัดนาโพธิ์)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440400E 2141284N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ. 2568
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric
วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ. 2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ. 2568
เลขที่วิเคราะห์ : A2509007 - A2509009
เลขที่รายงาน : RPA2509003

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP) (mg/m ³)
6-7/09/2568	0.034
7-8/09/2568	0.026
8-9/09/2568	0.024
มาตรฐาน*	0.330

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปี 2567 (พ.ศ. 2567) มีค่าเท่ากับ 0.330 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (มก/ลบ.ม.)



ผู้ตรวจวัด :  (นายนิพนธ์ น. น.)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวกัญญาพร น. น.)
ผู้รับรองผล :  (นายทศพร น. น.)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกาดสะพานข้าม
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่โครงการ (ด้านจุดตรวจวัด)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 044076E 214384N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ. 2568
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric
วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ. 2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ. 2568
เลขที่วิเคราะห์ : A2509004 - A2509006
เลขที่รายงาน : RPA2509002

วันที่ตรวจวัด	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP) (mg/m ³)
6-7/09/2568	0.040
7-8/09/2568	0.037
8-9/09/2568	0.036
มาตรฐาน*	0.330

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปี 2567 (พ.ศ. 2567) มีค่าเท่ากับ 0.330 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (มก/ลบ.ม.)




ผู้ตรวจวัด :  (นายนิพนธ์ น. น.)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวกัญญาพร น. น.)
ผู้รับรองผล :  (นายทศพร น. น.)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกาดสะพานข้าม
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านนาโพธิ์ (วัดนาโพธิ์)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0441284E 2143448N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ. 2568
วิธีเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : Thermo Environmental Model 48C S/N 4C-75799-381
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared
วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ. 2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ. 2568
เลขที่วิเคราะห์ : C2509001
เลขที่รายงาน : RPA2509001

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	6-7/09/68	7-8/09/68	8-9/09/68
10:00-11:00 น.	0.27	0.23	0.31
11:00-12:00 น.	0.28	0.26	0.24
12:00-13:00 น.	0.22	0.29	0.24
13:00-14:00 น.	0.27	0.35	0.30
14:00-15:00 น.	0.27	0.24	0.32
15:00-16:00 น.	0.30	0.27	0.21
16:00-17:00 น.	0.29	0.34	0.28
17:00-18:00 น.	0.32	0.28	0.30
18:00-19:00 น.	0.24	0.24	0.26
19:00-20:00 น.	0.21	0.20	0.28
20:00-21:00 น.	0.18	0.19	0.24
21:00-22:00 น.	0.19	0.14	0.20
22:00-23:00 น.	0.15	0.17	0.23
23:00-24:00 น.	0.19	0.19	0.16
00:00-01:00 น.	0.14	0.14	0.16
01:00-02:00 น.	0.15	0.18	0.15
02:00-03:00 น.	0.18	0.17	0.17
03:00-04:00 น.	0.17	0.16	0.11
04:00-05:00 น.	0.18	0.14	0.14
05:00-06:00 น.	0.20	0.18	0.14
06:00-07:00 น.	0.25	0.21	0.19
07:00-08:00 น.	0.24	0.23	0.14
08:00-09:00 น.	0.26	0.25	0.21
09:00-10:00 น.	0.28	0.27	0.14
24 Hour Average	0.22	0.23	0.23
8 Hour Average	0.28	0.28	0.28
1 Hour Maximum	0.32	0.33	0.38
1 Hour Minimum	0.14	0.14	0.11
1 Hour Standard*	30.00		
24 Hour Standard*	9.00		

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปี 2567 (พ.ศ. 2567) มีค่าเท่ากับ 9.00 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (มก/ลบ.ม.)

ผู้ตรวจวัด :  (นายนิพนธ์ น. น.)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวกัญญาพร น. น.)
ผู้รับรองผล :  (นายทศพร น. น.)
1/1
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นได้

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกักคานน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่โครงการ (ตามขอบเขตรอรั้ง)
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0440767E 2141894N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : API MODEL 300 SN 739
วิธีการวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared
เลขที่วิเคราะห์ : C2509002
เลขที่รายงาน : RPTC2509002

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	6-7/09/68	7-8/09/68	8-9/09/68
11:00-12:00 น.	0.33	0.23	0.27
12:00-13:00 น.	0.28	0.25	0.23
13:00-14:00 น.	0.35	0.27	0.28
14:00-15:00 น.	0.31	0.24	0.37
15:00-16:00 น.	0.33	0.31	0.29
16:00-17:00 น.	0.32	0.34	0.30
17:00-18:00 น.	0.34	0.30	0.28
18:00-19:00 น.	0.27	0.27	0.23
19:00-20:00 น.	0.25	0.29	0.26
20:00-21:00 น.	0.31	0.23	0.24
21:00-22:00 น.	0.23	0.21	0.23
22:00-23:00 น.	0.14	0.22	0.25
23:00-24:00 น.	0.22	0.20	0.20
00:00-01:00 น.	0.13	0.17	0.15
01:00-02:00 น.	0.17	0.19	0.15
02:00-03:00 น.	0.16	0.17	0.16
03:00-04:00 น.	0.17	0.16	0.16
04:00-05:00 น.	0.15	0.19	0.21
05:00-06:00 น.	0.13	0.22	0.21
06:00-07:00 น.	0.24	0.26	0.23
07:00-08:00 น.	0.26	0.24	0.27
08:00-09:00 น.	0.30	0.31	0.26
09:00-10:00 น.	0.28	0.33	0.30
10:00-11:00 น.	0.26	0.30	0.28
24 Hour Average	0.25	0.25	0.24
8 Hour Average	0.30	0.29	0.28
1 Hour Maximum	0.34	0.34	0.30
1 Hour Minimum	0.15	0.16	0.13
1 Hour Standard*		30.00	
24 Hour Standard*		9.00	

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามข้อกำหนดของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ) ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2558) เรื่อง กำหนดค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิกุล ปุณณะ) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์) (นางสาวพิชชากร นันทะ) 
1/1
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกักคานน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่โครงการ (ตามขอบเขตรอรั้ง)
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0441248E 2143448N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO2/NOx Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42C-68803-354
วิธีการวิเคราะห์ : Chemiluminescence
เลขที่วิเคราะห์ : N2509001
เลขที่รายงาน : RPTN2509001

Interval Time	NO ₂ Concentration (ppm)		
	6-7/09/68	7-8/09/68	8-9/09/68
11:00-12:00 น.	0.0069	0.0060	0.0070
12:00-13:00 น.	0.0071	0.0069	0.0063
13:00-14:00 น.	0.0067	0.0060	0.0068
14:00-15:00 น.	0.0063	0.0061	0.0065
15:00-16:00 น.	0.0075	0.0066	0.0068
16:00-17:00 น.	0.0071	0.0070	0.0066
17:00-18:00 น.	0.0079	0.0064	0.0070
18:00-19:00 น.	0.0070	0.0079	0.0080
19:00-20:00 น.	0.0065	0.0068	0.0071
20:00-21:00 น.	0.0060	0.0066	0.0063
21:00-22:00 น.	0.0059	0.0058	0.0055
22:00-23:00 น.	0.0047	0.0050	0.0053
23:00-24:00 น.	0.0049	0.0050	0.0048
00:00-01:00 น.	0.0049	0.0048	0.0045
01:00-02:00 น.	0.0049	0.0048	0.0045
02:00-03:00 น.	0.0040	0.0045	0.0049
03:00-04:00 น.	0.0038	0.0048	0.0049
04:00-05:00 น.	0.0039	0.0042	0.0046
05:00-06:00 น.	0.0044	0.0050	0.0050
06:00-07:00 น.	0.0039	0.0062	0.0053
07:00-08:00 น.	0.0054	0.0069	0.0057
08:00-09:00 น.	0.0050	0.0071	0.0060
09:00-10:00 น.	0.0056	0.0078	0.0070
24 Hour Average	0.0054	0.0058	0.0056
1 Hour Maximum	0.0079	0.0079	0.0080
1 Hour Minimum	0.0038	0.0042	0.0039
1 Hour Standard*		0.1700	
24 Hour Standard*		-	

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามข้อกำหนดของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ) ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2558) เรื่อง กำหนดค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิกุล ปุณณะ) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์) (นางสาวพิชชากร นันทะ) 
1/1
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกักคานน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่โครงการ (ตามขอบเขตรอรั้ง)
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0440900E 2141284N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : API MODEL300 SN 739
วิธีการวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared
เลขที่วิเคราะห์ : C2509003
เลขที่รายงาน : RPTC2509003

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	6-7/09/68	7-8/09/68	8-9/09/68
09:00-10:00 น.	0.26	0.30	0.29
10:00-11:00 น.	0.28	0.27	0.29
11:00-12:00 น.	0.30	0.23	0.27
12:00-13:00 น.	0.27	0.23	0.24
13:00-14:00 น.	0.30	0.24	0.28
14:00-15:00 น.	0.30	0.24	0.30
15:00-16:00 น.	0.34	0.29	0.31
16:00-17:00 น.	0.33	0.32	0.29
17:00-18:00 น.	0.33	0.30	0.30
18:00-19:00 น.	0.27	0.28	0.29
19:00-20:00 น.	0.25	0.29	0.29
20:00-21:00 น.	0.22	0.23	0.24
21:00-22:00 น.	0.22	0.19	0.23
22:00-23:00 น.	0.17	0.20	0.23
23:00-24:00 น.	0.20	0.20	0.21
00:00-01:00 น.	0.19	0.17	0.17
01:00-02:00 น.	0.17	0.19	0.20
02:00-03:00 น.	0.19	0.17	0.16
03:00-04:00 น.	0.20	0.19	0.17
04:00-05:00 น.	0.19	0.16	0.17
05:00-06:00 น.	0.22	0.20	0.19
06:00-07:00 น.	0.25	0.25	0.28
07:00-08:00 น.	0.23	0.24	0.23
08:00-09:00 น.	0.29	0.28	0.25
24 Hour Average	0.25	0.24	0.24
8 Hour Average	0.30	0.27	0.28
1 Hour Maximum	0.34	0.32	0.31
1 Hour Minimum	0.17	0.17	0.16
1 Hour Standard*		30.00	
24 Hour Standard*		9.00	

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามข้อกำหนดของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ) ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2558) เรื่อง กำหนดค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิกุล ปุณณะ) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์) (นางสาวพิชชากร นันทะ) 
1/1
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกักคานน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่โครงการ (ตามขอบเขตรอรั้ง)
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0440767E 2141894N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO2/NOx Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42CL5-75458-380
วิธีการวิเคราะห์ : Chemiluminescence
เลขที่วิเคราะห์ : N2509002
เลขที่รายงาน : RPTN2509002

Interval Time	NO ₂ Concentration (ppm)		
	6-7/09/68	7-8/09/68	8-9/09/68
11:00-12:00 น.	0.0077	0.0079	0.0064
12:00-13:00 น.	0.0073	0.0061	0.0064
13:00-14:00 น.	0.0055	0.0063	0.0052
14:00-15:00 น.	0.0083	0.0078	0.0065
15:00-16:00 น.	0.0080	0.0077	0.0068
16:00-17:00 น.	0.0086	0.0075	0.0079
17:00-18:00 น.	0.0074	0.0080	0.0081
18:00-19:00 น.	0.0070	0.0071	0.0072
19:00-20:00 น.	0.0069	0.0062	0.0064
20:00-21:00 น.	0.0066	0.0064	0.0059
21:00-22:00 น.	0.0053	0.0058	0.0057
22:00-23:00 น.	0.0054	0.0054	0.0055
23:00-24:00 น.	0.0054	0.0054	0.0047
00:00-01:00 น.	0.0067	0.0049	0.0042
01:00-02:00 น.	0.0064	0.0049	0.0040
02:00-03:00 น.	0.0062	0.0046	0.0044
03:00-04:00 น.	0.0056	0.0048	0.0046
04:00-05:00 น.	0.0044	0.0045	0.0046
05:00-06:00 น.	0.0057	0.0060	0.0058
06:00-07:00 น.	0.0067	0.0063	0.0058
07:00-08:00 น.	0.0051	0.0076	0.0059
08:00-09:00 น.	0.0051	0.0088	0.0064
09:00-10:00 น.	0.0052	0.0083	0.0070
10:00-11:00 น.	0.0049	0.0078	0.0075
24 Hour Average	0.0062	0.0065	0.0059
1 Hour Maximum	0.0086	0.0088	0.0081
1 Hour Minimum	0.0042	0.0043	0.0040
1 Hour Standard*		0.1700	
24 Hour Standard*		-	

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามข้อกำหนดของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ) ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2558) เรื่อง กำหนดค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :  ผู้จัดทำ :  ผู้รับรองผล : 
(นางสาวพิกุล ปุณณะ) (นางสาวกัญญารัตน์ กาญจนพันธ์) (นางสาวพิชชากร นันทะ) 
1/1
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นใด

รายงานผลการตรวจวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ขยายการขยายพื้นที่
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านพินา (วัดบ้านป่า)
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440400E 2141294N วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ.2568
 ระยะเวลา : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ.2568
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : MQ7/CO2/MCO Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42CLS-75948-381
 วิธีการวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N2509003
 เลขที่รายงาน : RPN2509003

Interval Time	NO _y Concentration (ppm)		
	6-7/09/68	7-8/09/68	8-9/09/68
09:00-10:00 น.	0.0068	0.0060	0.0078
10:00-11:00 น.	0.0072	0.0069	0.0073
11:00-12:00 น.	0.0080	0.0078	0.0098
12:00-13:00 น.	0.0069	0.0069	0.0078
13:00-14:00 น.	0.0061	0.0059	0.0069
14:00-15:00 น.	0.0081	0.0095	0.0059
15:00-16:00 น.	0.0081	0.0071	0.0072
16:00-17:00 น.	0.0071	0.0093	0.0068
17:00-18:00 น.	0.0067	0.0079	0.0082
18:00-19:00 น.	0.0072	0.0070	0.0088
19:00-20:00 น.	0.0060	0.0059	0.0057
20:00-21:00 น.	0.0062	0.0068	0.0081
21:00-22:00 น.	0.0050	0.0059	0.0050
22:00-23:00 น.	0.0061	0.0058	0.0052
23:00-24:00 น.	0.0059	0.0051	0.0042
00:00-01:00 น.	0.0050	0.0040	0.0046
01:00-02:00 น.	0.0039	0.0048	0.0043
02:00-03:00 น.	0.0048	0.0043	0.0044
03:00-04:00 น.	0.0054	0.0041	0.0053
04:00-05:00 น.	0.0062	0.0048	0.0047
05:00-06:00 น.	0.0088	0.0053	0.0068
06:00-07:00 น.	0.0058	0.0060	0.0059
07:00-08:00 น.	0.0062	0.0068	0.0065
08:00-09:00 น.	0.0061	0.0080	0.0074
24 Hour Average	0.0061	0.0061	0.0059
1 Hour Maximum	0.0081	0.0093	0.0082
1 Hour Minimum	0.0039	0.0040	0.0042
1 Hour Standard*	0.1700		
24 Hour Standard*			

หมายเหตุ : * ข้อมูลค่ามาตรฐานอ้างอิงตามมาตรฐาน มอก. 15-78-2553 (ค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบริเวณชุมชนโดยทั่วไป)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรอง :
 (นายไมระพ มุ่งหมาย) (นางสาวกัญญาภัค กายจุณพันธ์) (นางสาวศศิธร เทพธัญญ์)
 1/1
 * ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้น ยังต้องรอผลการตรวจวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการต่อไป *



ภาคผนวก ง
ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำความสะอาดบ้าน
สถานที่เก็บข้อมูล : บ้านถาวรบ้านหม้อ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0461282 E 1243435 N วันที่เก็บข้อมูล : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่รวบรวมผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503001
เครื่องมือเก็บข้อมูล : ACO TYPE6236 S/N 212024 เลขที่รวบรวมผล : RPS2503001
อุปกรณ์เชื่อม : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

20-21/03/2008					Standard?
Time	L_{eq} 1 hour	L_{max}	L_{eq}	L_{eq}	
10:00-11:00 u.	51.5	70.3	55.4	58.4	
11:00-12:00 u.	52.4	70.3	56.5	59.5	
12:00-13:00 u.	50.8	78.6	52.5	60.2	
13:00-14:00 u.	52.0	87.7	45.8	57.2	
14:00-15:00 u.	48.2	87.0	49.7	56.1	
15:00-16:00 u.	50.1	71.7	50.8	61.1	
16:00-17:00 u.	51.8	77.2	53.4	59.6	
17:00-18:00 u.	48.0	76.2	50.0	61.0	
18:00-19:00 u.	44.8	75.2	68.4	58.2	
19:00-20:00 u.	42.7	68.7	53.1	59.0	
20:00-21:00 u.	42.0	65.1	43.1	58.1	
21:00-22:00 u.	40.6	61.1	41.8	58.5	
22:00-23:00 u.	40.3	65.9	41.9	58.9	
23:00-24:00 u.	39.6	57.4	41.8	58.0	
00:00-01:00 u.	38.5	51.5	40.8	54.9	
01:00-02:00 u.	37.9	57.0	39.1	53.9	
02:00-03:00 u.	37.7	58.3	37.5	53.9	
03:00-04:00 u.	38.1	54.1	36.1	54.2	
04:00-05:00 u.	37.7	63.5	38.1	54.4	
05:00-06:00 u.	41.9	69.0	42.6	56.0	
06:00-07:00 u.	50.3	68.7	53.2	59.4	
07:00-08:00 u.	50.5	76.2	53.9	59.9	
08:00-09:00 u.	48.8	44.5	53.4	59.8	
09:00-10:00 u.	52.3	68.0	54.7	58.5	
L_{eq} 24 hr		48.2			TD dB (A)*
L_{dn}		51.1			-
L_{max}		87.7			115 dB (A)*
L_{eq}		61.1			-

พยานหลักฐาน : * 1) สำเนาเอกสารการเป็นสมาชิกสมาคมฯ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540) ซึ่ง เป็นหลักฐานการระบุตัวบุคคลที่ไป

ผู้ตรวจวัด :
(นายไพโรจน์ ปิ่นนาค)

ผู้จัดทำ : ก้องเกียรติ
(นางสาวกมลมาโรจน์ กาญจนพันธ์)

ผู้รับมอบ : ทศพร
(นางสาวทัศนีย์ เกษีร์กุล)

* ၂၀၁၆ ခုနှစ် ခန့်မှန်းချက်များအရ အောက်ဖော်ပြပါ အချက်များကို ခန့်မှန်းချက်များအရ ခန့်မှန်းချက်များအရ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ	ท่าอากาศยานป่าสัก	
สถานที่เก็บตัวอย่าง	บริเวณท่าอากาศยาน	
ตำแหน่งพื้นที่ (UTM)	47Q 0441282E 12434355N	วันที่เก็บตัวอย่าง
วันที่เก็บตัวอย่าง	28 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568	วันที่รายงานผล
วิธีการตรวจ	Sound Level Meter	เลขที่ใบวิเคราะห์
เครื่องมือที่ใช้ตรวจวัด	ACO Type6236 S/N 212024	เลขที่รายงาน
ผู้รับผิดชอบพื้นที่	Sound Calibrator, CESA CB004 S/N 49074	

22-23/03/2008					Standard*
Time	$L_{eq, 1\text{ hour}}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	
10:00-11:00 u.	48.2	67.5	50.7	38.6	
11:00-12:00 u.	47.3	71.5	49.0	37.8	
12:00-13:00 u.	47.2	68.0	50.7	37.0	
13:00-14:00 u.	36.2	66.7	48.0	37.9	
14:00-15:00 u.	48.1	72.0	47.5	36.4	
15:00-16:00 u.	46.3	70.8	49.0	34.5	
16:00-17:00 u.	49.9	68.5	51.5	37.8	
17:00-18:00 u.	48.9	66.7	49.6	39.7	
18:00-19:00 u.	46.5	71.9	47.5	37.0	
19:00-20:00 u.	54.0	69.5	50.5	44.2	
20:00-21:00 u.	41.9	71.9	41.1	37.5	
21:00-22:00 u.	38.9	47.7	39.9	32.3	
22:00-23:00 u.	39.9	64.7	40.6	37.1	
23:00-24:00 u.	49.1	85.1	40.7	36.5	
00:00-01:00 u.	37.1	53.2	37.9	35.7	
01:00-02:00 u.	58.4	55.2	36.7	34.7	
02:00-03:00 u.	36.5	50.7	38.2	34.8	
03:00-04:00 u.	37.4	58.4	37.8	34.4	
04:00-05:00 u.	39.1	60.2	38.7	34.7	
05:00-06:00 u.	43.8	62.6	44.5	36.1	
06:00-07:00 u.	51.8	37.8	55.5	40.4	
07:00-08:00 u.	55.2	77.2	57.1	40.4	
08:00-09:00 u.	51.3	77.3	54.0	40.0	
09:00-10:00 u.	50.4	78.6	51.9	39.0	
$L_{eq, 24\text{ hr}}$		48.5			70 dB (A)*
L_{10}		52.5			-
L_{50}		83.1			115 dB (A)*
L_{90}		44.2			-

หมายเหตุ : การกำหนดการนำภาษีอากรขึ้นใหม่หรือแก้ไข (พ.ศ. 2560) ให้ดูฝ่ายบริหารงบประมาณฉบับนี้ต่อไป

ผู้ตรวจวัด: (นาย/นางสาว/นาง/นาย)

ผู้จัดทำ : _____ รังสรรค์ ภาณุไธย
(นางสาวรังสรรค์ ภาณุไธย ศึกษานิเทศก์)

ผู้รับทราบ : ทศพร
(นางสาวทศพร เทพธำรง)

* ទំព័រ ១២១ និង ១២២ របស់កិច្ចសន្យាសហប្រតិបត្តិការ ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ *

บทสนทนาที่ ๑

ชื่อโครงการ :	ทำอาภาทนาย	
สถานที่เก็บตัวอย่าง :	บริเวณบ้านแม่ต๋อน	
ตำแหน่งที่เก็บ UTM :	47Q 0441282E 2143435N	วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ :	24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568	วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ :	Sound Level Meter	เลขที่วิเคราะห์ : S2503001
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง :	ACD TYPE6236 S/N 212024	เลขที่ตรวจงาน : APS2503001
บุคลากรสถานที่เก็บ :	Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074	

21-22/03/2008					
Time	$L_{eq,1\text{ hour}}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
10:00-11:00 u.	69.5	74.4	51.5	58.9	
11:00-12:00 u.	50.7	72.5	52.7	58.0	
12:00-13:00 u.	46.7	72.4	48.7	57.3	
13:00-14:00 u.	51.5	81.1	50.6	59.7	
14:00-15:00 u.	51.8	77.9	52.3	58.9	
15:00-16:00 u.	44.1	66.9	48.1	57.8	
16:00-17:00 u.	49.2	66.2	52.4	59.4	
17:00-18:00 u.	43.6	65.3	45.0	58.8	
18:00-19:00 u.	45.7	73.0	45.2	57.2	
19:00-20:00 u.	42.1	57.8	44.0	59.5	
20:00-21:00 u.	41.4	63.9	42.3	56.5	
21:00-22:00 u.	41.3	68.9	41.0	56.2	
22:00-23:00 u.	40.5	65.7	40.6	57.3	
23:00-24:00 u.	39.2	59.0	40.4	56.7	
00:00-01:00 u.	37.3	48.8	38.8	55.7	
01:00-02:00 u.	37.4	69.4	39.2	54.6	
02:00-03:00 u.	36.4	57.3	38.0	54.4	
03:00-04:00 u.	40.4	69.2	39.3	55.3	
04:00-05:00 u.	41.0	68.4	40.3	55.6	
05:00-06:00 u.	47.0	69.9	42.7	56.7	
06:00-07:00 u.	51.7	70.5	52.8	60.0	
07:00-08:00 u.	54.5	80.3	55.8	60.6	
08:00-09:00 u.	52.8	70.9	55.8	59.5	
09:00-10:00 u.	50.4	68.1	52.5	58.3	
$L_{eq, 24\text{ hr}}$		48.2			70 dB (A)*
L_{day}		52.1			-
$L_{evening}$		61.1			115 dB (A)*
L_{night}		40.6			-

* หมายเหตุ: * ผู้รับราชการสามารถยื่นขอรับใบสำคัญถิ่นที่อยู่ที่ 15 (ก) = 2550 วันก่อนทำการสอบเข้ารับราชการได้โดยไม่ต้องเข้าไป

ผู้ตรวจวัด :
(นายโตภพ มุขมหาย)

ស្ថិតិករ: កែតម្រូវរោង
(នាយកដ្ឋានកែលម្អការងារ កាក្របប្រឹក្សា)

ผู้รับทราบ : ทนาย
(นางสาวกฤษณา เหมิทธิ)

* ទិដ្ឋភាពទូទៅ អំពីការងាររបស់អង្គការសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ ដែលដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការកសាងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។

รายงานผลการวิจัย

ชื่อโครงการ	ทำหาค่าความน่าเชื่อถือ	
สถานที่เก็บตัวอย่าง	พื้นที่โครงการ (ลานจอดรถโรงเรียน)	วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
ตำแหน่งพิกัด UTM	UTM 06040775E 12141915N	วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วันที่เก็บค่า	24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568	เลขที่วิเคราะห์ : S2503002
วิธีวิเคราะห์	Sound Level Meter	เลขที่รายงาน : RP52503002
เครื่องมือเก็บข้อมูล	ACO Type6236 S/N 212022	
ผู้รับผิดชอบพื้นที่	Sound Calibrator, CESVA CB006 S/N 49074	

30-31/03/2008					
Time	$L_{eq,1\text{ hour}}$	L_{max}	L_{10}	L_0	Standard*
11:00-12:00 u.	47.1	66.9	48.1	41.3	
12:00-13:00 u.	45.5	60.3	46.8	42.2	
13:00-14:00 u.	46.6	67.4	46.7	41.6	
14:00-15:00 u.	48.2	66.3	49.6	41.8	
15:00-16:00 u.	46.2	63.0	46.8	41.8	
16:00-17:00 u.	48.3	63.8	48.5	43.8	
17:00-18:00 u.	48.2	71.0	49.0	44.7	
18:00-19:00 u.	47.8	54.6	49.2	44.1	
19:00-20:00 u.	46.0	41.6	47.7	43.1	
20:00-21:00 u.	43.6	39.7	47.7	42.6	
21:00-22:00 u.	44.9	62.4	47.3	41.2	
22:00-23:00 u.	43.7	54.9	46.3	40.1	
23:00-04:00 u.	43.6	60.6	46.3	39.0	
00:00-01:00 u.	44.1	56.7	46.7	39.9	
01:00-02:00 u.	41.3	49.4	42.0	36.1	
02:00-03:00 u.	43.8	60.4	47.2	38.6	
03:00-04:00 u.	43.4	60.2	46.9	38.3	
04:00-05:00 u.	44.3	68.0	47.2	38.8	
05:00-06:00 u.	43.6	61.6	47.8	41.0	
06:00-07:00 u.	30.9	71.7	50.4	43.1	
07:00-08:00 u.	49.3	68.5	49.5	44.0	
08:00-09:00 u.	49.8	76.8	50.9	43.2	
09:00-10:00 u.	49.2	83.1	48.4	37.8	
10:00-11:00 u.	63.0	83.0	51.5	44.7	
$L_{eq, 24\text{ hr}}$		56.7			70 dB (A)*
L_{day}		57.6			-
L_{max}		83.1			115 dB (A)*
L_{nrt}		57.8			-

หมายเหตุ : ประกาศคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2549) เรื่อง กำหนดมาตรฐานทางจริยธรรมสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ผู้ตรวจ :
(นายโคทมวาท นุ่มนาค)

ຜູ້ອຸທິສ: _____ ກົມພະແນກ _____
(ນາມລາວກຳເໜີກ ການຮຽນອັນດັບ)

ผู้รับมอบ : วิฑูรย์
(นางสาววิฑูรย์ เทียมทอง)




* *Journal of Management Education* 32(10):1079-1090, 2008. © 2008 Sage Publications

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากาชาชนบ้าน
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่โครงการ (ทางออกเครื่องบิน)
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0440775E 2141916N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503002
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212022 เลขที่รายงาน : RPS2503002
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

21-23/03/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	51.7	88.1	46.2	39.3	
12:00-13:00 น.	44.6	67.0	45.1	38.6	
13:00-14:00 น.	40.7	69.2	45.9	39.5	
14:00-15:00 น.	43.4	63.6	46.8	41.3	
15:00-16:00 น.	43.1	65.4	46.5	41.1	
16:00-17:00 น.	44.8	62.1	48.1	40.9	
17:00-18:00 น.	40.6	77.9	48.5	40.8	
18:00-19:00 น.	47.6	68.6	47.9	40.1	
19:00-20:00 น.	42.8	58.2	44.8	39.0	
20:00-21:00 น.	43.2	65.9	43.1	37.9	
21:00-22:00 น.	41.3	58.9	43.3	37.5	
22:00-23:00 น.	38.8	51.9	40.1	36.4	
23:00-24:00 น.	41.1	65.9	39.3	35.8	
00:00-01:00 น.	38.4	60.9	38.3	35.5	
01:00-02:00 น.	37.2	53.2	37.5	35.2	
02:00-03:00 น.	36.8	60.5	36.4	34.6	
03:00-04:00 น.	36.3	53.5	36.9	34.6	
04:00-05:00 น.	40.2	61.5	37.6	34.9	
05:00-06:00 น.	42.6	60.0	41.3	35.8	
06:00-07:00 น.	46.7	68.1	47.8	39.8	
07:00-08:00 น.	49.5	70.4	48.8	40.6	
08:00-09:00 น.	48.9	70.4	50.5	40.2	
09:00-10:00 น.	47.8	64.7	46.2	39.1	
10:00-11:00 น.	47.2	75.0	48.0	39.3	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		46.7			70 dB (A)*
L_{max}		88.1			-
L_{min}		36.1			115 dB (A)*
L_{90}		41.3			-

หมายเหตุ : * เป็นการประมาณการเสียงระดับเวลากลางคืน (L₉₀ (พ.ศ. 2540) หรือ ค่าประมาณการเสียงระดับเวลากลางคืน)




ผู้ตรวจวัด :  (นายไพฑูริย์ นุ่มนาค)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมาพร นุ่มนาค)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวปัทมาพร นุ่มนาค)
2/3
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบทางเสียงเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้ในการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากาชาชนบ้าน
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่โครงการ (ทางออกเครื่องบิน)
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0440775E 2141916N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503002
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212022 เลขที่รายงาน : RPS2503002
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

21-23/03/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	45.6	67.4	45.9	39.3	
12:00-13:00 น.	47.6	71.0	48.4	39.6	
13:00-14:00 น.	43.8	67.2	47.1	38.6	
14:00-15:00 น.	43.0	68.1	45.3	38.7	
15:00-16:00 น.	43.3	64.5	46.3	38.4	
16:00-17:00 น.	46.4	67.7	48.5	39.9	
17:00-18:00 น.	45.4	66.4	45.6	39.9	
18:00-19:00 น.	44.7	70.9	45.3	39.1	
19:00-20:00 น.	47.0	58.6	48.4	40.6	
20:00-21:00 น.	42.0	63.6	43.1	38.2	
21:00-22:00 น.	40.3	53.5	42.9	37.3	
22:00-23:00 น.	40.2	59.9	40.9	36.7	
23:00-24:00 น.	41.0	65.4	40.4	35.9	
00:00-01:00 น.	37.4	56.3	38.3	35.3	
01:00-02:00 น.	38.5	61.5	38.6	35.3	
02:00-03:00 น.	36.3	57.5	36.7	34.9	
03:00-04:00 น.	37.1	59.4	37.2	34.7	
04:00-05:00 น.	39.3	59.4	36.8	34.7	
05:00-06:00 น.	42.8	60.3	43.3	35.8	
06:00-07:00 น.	51.4	72.7	52.3	40.4	
07:00-08:00 น.	48.9	72.5	48.7	40.4	
08:00-09:00 น.	49.4	68.2	52.4	40.2	
09:00-10:00 น.	45.8	70.8	46.6	39.2	
10:00-11:00 น.	45.9	64.1	46.8	40.1	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		45.3			70 dB (A)*
L_{max}		80.5			-
L_{min}		32.7			115 dB (A)*
L_{90}		40.6			-

หมายเหตุ : * เป็นการประมาณการเสียงระดับเวลากลางคืน (L₉₀ (พ.ศ. 2540) หรือ ค่าประมาณการเสียงระดับเวลากลางคืน)




ผู้ตรวจวัด :  (นายไพฑูริย์ นุ่มนาค)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมาพร นุ่มนาค)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวปัทมาพร นุ่มนาค)
3/3
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบทางเสียงเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้ในการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากาชาชนบ้าน
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านหิน (วัดหิน)
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0440366E 2141320N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503003
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222140 เลขที่รายงาน : RPS2503003
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

20-21/03/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
08:00-09:00 น.	59.6	79.6	52.6	42.1	
09:00-10:00 น.	51.4	81.4	51.8	40.9	
10:00-11:00 น.	51.8	78.8	53.4	42.7	
11:00-12:00 น.	68.8	70.3	50.9	42.7	
12:00-13:00 น.	49.9	75.3	51.2	42.0	
13:00-14:00 น.	48.8	65.9	51.8	40.8	
14:00-15:00 น.	50.6	72.2	51.2	41.5	
15:00-16:00 น.	52.9	79.9	51.2	42.3	
16:00-17:00 น.	50.7	76.0	52.3	40.9	
17:00-18:00 น.	51.2	70.8	52.9	45.2	
18:00-19:00 น.	47.6	68.2	49.7	42.0	
19:00-20:00 น.	46.3	65.0	46.2	39.1	
20:00-21:00 น.	41.1	62.3	42.4	36.1	
21:00-22:00 น.	49.6	61.1	42.7	36.5	
22:00-23:00 น.	33.0	67.5	43.3	36.0	
23:00-24:00 น.	31.9	60.4	41.5	35.3	
00:00-01:00 น.	44.0	73.3	46.8	35.0	
01:00-02:00 น.	42.0	67.2	41.4	35.1	
02:00-03:00 น.	42.9	70.2	39.0	33.6	
03:00-04:00 น.	45.5	68.2	38.6	33.1	
04:00-05:00 น.	51.9	77.4	54.1	33.3	
05:00-06:00 น.	54.7	75.8	55.9	43.3	
06:00-07:00 น.	52.1	74.8	54.6	44.6	
07:00-08:00 น.	49.7	67.2	52.5	43.2	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		53.0			70 dB (A)*
L_{max}		81.9			-
L_{min}		39.6			115 dB (A)*
L_{90}		45.3			-

หมายเหตุ : * เป็นการประมาณการเสียงระดับเวลากลางคืน (L₉₀ (พ.ศ. 2540) หรือ ค่าประมาณการเสียงระดับเวลากลางคืน)




ผู้ตรวจวัด :  (นายไพฑูริย์ นุ่มนาค)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมาพร นุ่มนาค)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวปัทมาพร นุ่มนาค)
2/3
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบทางเสียงเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้ในการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนากาชาชนบ้าน
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านหิน (วัดหิน)
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 47Q 0440366E 2141320N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503003
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222140 เลขที่รายงาน : RPS2503003
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

21-23/03/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
09:00-10:00 น.	53.3	88.1	52.8	43.4	
10:00-11:00 น.	59.1	98.6	54.3	43.1	
11:00-12:00 น.	48.9	69.5	51.3	42.9	
12:00-13:00 น.	51.6	81.3	51.0	42.3	
13:00-14:00 น.	50.0	74.9	50.7	42.5	
14:00-15:00 น.	50.7	73.6	50.3	41.3	
15:00-16:00 น.	51.2	74.2	51.5	41.5	
16:00-17:00 น.	51.5	77.8	51.5	43.0	
17:00-18:00 น.	53.5	80.2	53.4	43.8	
18:00-19:00 น.	52.6	75.9	54.4	43.9	
19:00-20:00 น.	48.3	58.3	48.0	38.5	
20:00-21:00 น.	45.1	68.4	47.9	37.5	
21:00-22:00 น.	42.7	67.4	43.2	36.0	
22:00-23:00 น.	49.7	75.3	41.4	35.1	
23:00-24:00 น.	41.8	61.1	41.0	34.3	
00:00-01:00 น.	35.1	81.7	41.2	33.7	
01:00-02:00 น.	42.0	72.1	38.5	32.8	
02:00-03:00 น.	52.2	77.6	36.2	32.9	
03:00-04:00 น.	42.9	67.6	37.6	32.9	
04:00-05:00 น.	43.7	67.8	34.9	32.3	
05:00-06:00 น.	51.6	68.7	56.0	33.2	
06:00-07:00 น.	55.0	74.0	57.8	47.3	
07:00-08:00 น.	50.5	73.7	51.8	41.3	
08:00-09:00 น.	54.4	83.5	53.4	44.3	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		52.0			70 dB (A)*
L_{max}		98.6			-
L_{min}		35.1			115 dB (A)*
L_{90}		47.3			-

หมายเหตุ : * เป็นการประมาณการเสียงระดับเวลากลางคืน (L₉₀ (พ.ศ. 2540) หรือ ค่าประมาณการเสียงระดับเวลากลางคืน)

ผู้ตรวจวัด :  (นายไพฑูริย์ นุ่มนาค)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมาพร นุ่มนาค)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวปัทมาพร นุ่มนาค)
2/3
* ข้อมูลนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบทางเสียงเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้ในการฟ้องร้องคดีได้ *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านเป่า
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านกวน (วัดกวน)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440789E 2141890N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503003
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222140 เลขที่รายงาน : RPS2503004
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

22-23/03/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
09:00-10:00 น.	55.1	63.3	55.4	45.1	
10:00-11:00 น.	56.6	62.9	54.7	44.1	
11:00-12:00 น.	50.4	72.8	52.7	42.6	
12:00-13:00 น.	52.3	77.9	52.7	42.1	
13:00-14:00 น.	50.3	72.1	51.6	42.1	
14:00-15:00 น.	50.2	73.0	52.2	41.5	
15:00-16:00 น.	49.4	73.9	50.6	40.1	
16:00-17:00 น.	50.5	70.4	51.0	42.2	
17:00-18:00 น.	52.3	77.8	53.7	42.8	
18:00-19:00 น.	56.7	84.8	56.7	44.7	
19:00-20:00 น.	49.6	71.8	50.4	40.4	
20:00-21:00 น.	43.4	65.2	44.4	36.7	
21:00-22:00 น.	40.5	62.3	41.1	36.2	
22:00-23:00 น.	30.9	62.1	42.0	35.3	
23:00-24:00 น.	35.1	60.9	40.8	33.8	
00:00-01:00 น.	37.6	73.3	38.0	30.7	
01:00-02:00 น.	44.7	67.0	33.8	29.5	
02:00-03:00 น.	34.2	59.5	35.7	29.0	
03:00-04:00 น.	44.6	69.5	38.2	29.0	
04:00-05:00 น.	45.7	69.7	37.7	28.5	
05:00-06:00 น.	51.0	68.9	33.9	29.3	
06:00-07:00 น.	35.6	75.2	38.5	49.2	
07:00-08:00 น.	54.5	82.9	53.1	46.3	
08:00-09:00 น.	50.8	78.7	51.9	42.7	
L _{eq} 24 hr		82.2			70 dB (A)*
L _{max}		87.4			-
L _{min}		36.9			115 dB (A)*
L _{avg}		49.2			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในเขตเมือง

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นายโสภณ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาวกัญญาวิมล กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล : [Signature]
(นางสาวกัญญาวิมล กาญจนพันธ์)

3/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านเป่า
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ในอาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440789E 2141890N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503004
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212023 เลขที่รายงาน : RPS2503004
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

20-21/3/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	30.3	73.5	32.6	42.7	
12:00-13:00 น.	48.4	67.9	49.2	44.5	
13:00-14:00 น.	30.9	68.3	32.1	44.9	
14:00-15:00 น.	48.9	72.4	49.3	43.0	
15:00-16:00 น.	49.6	69.7	50.0	42.7	
16:00-17:00 น.	51.9	80.8	51.7	43.8	
17:00-18:00 น.	53.6	72.9	53.5	47.1	
18:00-19:00 น.	60.0	81.3	62.0	54.6	
19:00-20:00 น.	59.3	70.5	61.1	55.5	
20:00-21:00 น.	38.1	70.2	39.5	55.7	
21:00-22:00 น.	36.6	72.7	38.4	53.2	
22:00-23:00 น.	36.5	79.3	38.5	49.8	
23:00-24:00 น.	33.4	71.8	33.8	45.1	
00:00-01:00 น.	43.1	62.0	42.7	40.2	
01:00-02:00 น.	41.1	58.3	41.3	40.7	
02:00-03:00 น.	41.4	61.2	41.1	39.3	
03:00-04:00 น.	40.5	53.8	41.1	39.4	
04:00-05:00 น.	41.7	61.0	41.4	39.5	
05:00-06:00 น.	42.9	67.3	42.3	39.3	
06:00-07:00 น.	53.9	76.2	54.5	44.2	
07:00-08:00 น.	51.3	71.1	53.5	45.0	
08:00-09:00 น.	51.5	71.8	52.7	43.4	
09:00-10:00 น.	54.3	75.2	54.9	45.2	
10:00-11:00 น.	53.2	75.1	57.8	42.9	
L _{eq} 24 hr		83.6			70 dB (A)*
L _{max}		87.8			-
L _{min}		31.3			115 dB (A)*
L _{avg}		55.7			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในเขตเมือง

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นายโสภณ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาวกัญญาวิมล กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล : [Signature]
(นางสาวกัญญาวิมล กาญจนพันธ์)

3/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านเป่า
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ในอาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440789E 2141890N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503004
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212023 เลขที่รายงาน : RPS2503004
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

21-22/03/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	51.4	74.9	51.5	42.5	
12:00-13:00 น.	48.8	70.7	47.1	40.4	
13:00-14:00 น.	49.4	87.2	50.0	42.1	
14:00-15:00 น.	49.5	69.3	50.4	43.8	
15:00-16:00 น.	53.1	81.0	51.9	44.8	
16:00-17:00 น.	49.4	69.4	49.4	43.3	
17:00-18:00 น.	49.2	70.9	48.3	42.0	
18:00-19:00 น.	59.2	72.8	60.9	56.2	
19:00-20:00 น.	58.4	70.3	60.3	55.5	
20:00-21:00 น.	62.7	81.4	63.9	58.5	
21:00-22:00 น.	60.9	75.2	63.2	56.1	
22:00-23:00 น.	59.5	76.9	61.2	53.2	
23:00-24:00 น.	58.8	78.2	59.0	45.9	
00:00-01:00 น.	54.1	76.3	57.1	42.4	
01:00-02:00 น.	52.1	68.3	55.7	42.6	
02:00-03:00 น.	51.4	81.6	52.6	38.0	
03:00-04:00 น.	59.9	83.1	58.7	37.8	
04:00-05:00 น.	43.0	68.6	39.7	38.0	
05:00-06:00 น.	40.9	53.4	41.6	38.3	
06:00-07:00 น.	49.4	71.8	49.2	42.2	
07:00-08:00 น.	51.9	80.5	49.0	42.8	
08:00-09:00 น.	52.0	69.3	51.1	42.0	
09:00-10:00 น.	53.4	71.1	54.9	43.8	
10:00-11:00 น.	57.1	79.1	58.5	49.4	
L _{eq} 24 hr		85.3			70 dB (A)*
L _{max}		89.4			-
L _{min}		31.8			115 dB (A)*
L _{avg}		58.5			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในเขตเมือง

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นายโสภณ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาวกัญญาวิมล กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล : [Signature]
(นางสาวกัญญาวิมล กาญจนพันธ์)

2/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านเป่า
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ในอาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440789E 2141890N วันที่เก็บตัวอย่าง : 20 - 23 มีนาคม พ.ศ.2568
วันที่วิเคราะห์ : 24 มีนาคม - 18 เมษายน พ.ศ.2568 วันที่รายงานผล : 18 เมษายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2503004
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212023 เลขที่รายงาน : RPS2503004
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

22-23/03/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	55.8	75.2	56.9	49.8	
12:00-13:00 น.	51.4	74.9	52.7	43.3	
13:00-14:00 น.	51.1	75.2	51.8	41.7	
14:00-15:00 น.	51.3	78.0	52.6	41.3	
15:00-16:00 น.	48.6	70.7	47.1	39.9	
16:00-17:00 น.	50.6	73.7	52.2	42.9	
17:00-18:00 น.	54.8	68.3	54.2	42.7	
18:00-19:00 น.	58.8	80.4	57.4	51.1	
19:00-20:00 น.	60.0	76.5	62.8	55.1	
20:00-21:00 น.	58.4	76.5	60.8	49.6	
21:00-22:00 น.	56.4	73.9	59.0	48.3	
22:00-23:00 น.	57.1	67.9	58.5	49.7	
23:00-24:00 น.	56.9	76.0	58.3	49.7	
00:00-01:00 น.	52.6	73.3	53.4	46.9	
01:00-02:00 น.	49.9	68.9	51.7	44.3	
02:00-03:00 น.	49.4	61.1	51.7	44.4	
03:00-04:00 น.	47.5	69.1	49.7	38.2	
04:00-05:00 น.	41.4	70.0	39.6	37.7	
05:00-06:00 น.	41.0	61.5	41.2	38.1	
06:00-07:00 น.	50.2	79.3	49.8	40.9	
07:00-08:00 น.	50.6	78.3	51.1	41.5	
08:00-09:00 น.	59.3	82.0	51.9	42.6	
09:00-10:00 น.	53.3	85.4	53.6	42.2	
10:00-11:00 น.	48.7	68.9	50.4	41.8	
L _{eq} 24 hr		84.7			70 dB (A)*
L _{max}		89.4			-
L _{min}		31.8			115 dB (A)*
L _{avg}		55.1			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในเขตเมือง

ผู้ตรวจวัด : [Signature]
(นายโสภณ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ : [Signature]
(นางสาวกัญญาวิมล กาญจนพันธ์)

ผู้รับรองผล : [Signature]
(นางสาวกัญญาวิมล กาญจนพันธ์)

3/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 2

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านผือ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0441282E 2143435N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222143
อุปกรณ์เทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

4-7/9/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
12:00-13:00 น.	48.9	57.8	52.4	49.0	
13:00-14:00 น.	57.8	58.8	50.4	42.3	
14:00-15:00 น.	63.4	75.3	58.2	36.8	
15:00-16:00 น.	52.9	78.1	67.4	36.8	
16:00-17:00 น.	56.3	58.9	60.9	53.4	
17:00-18:00 น.	52.9	62.9	48.4	39.1	
18:00-19:00 น.	46.8	75.0	49.1	36.2	
19:00-20:00 น.	46.7	68.8	43.9	38.9	
20:00-21:00 น.	50.2	73.2	47.4	42.2	
21:00-22:00 น.	46.8	77.8	68.9	64.4	
22:00-23:00 น.	55.0	75.2	67.3	60.8	
23:00-24:00 น.	56.5	74.8	68.8	62.4	
00:00-01:00 น.	67.7	75.8	72.1	62.5	
01:00-02:00 น.	66.5	74.3	66.5	64.2	
02:00-03:00 น.	62.1	71.9	62.0	61.7	
03:00-04:00 น.	56.4	67.3	58.8	55.2	
04:00-05:00 น.	55.0	68.8	59.9	54.8	
05:00-06:00 น.	57.6	62.4	58.0	56.7	
06:00-07:00 น.	59.9	67.1	60.8	58.5	
07:00-08:00 น.	61.1	71.0	61.9	60.0	
08:00-09:00 น.	56.4	78.3	52.6	49.9	
09:00-10:00 น.	48.0	70.4	49.0	44.8	
10:00-11:00 น.	48.0	68.1	51.0	43.1	
11:00-12:00 น.	47.7	71.7	48.4	41.4	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		81.8			70 dB (A)*
L_{90}		48.7			-
L_{max}		94.6			115 dB (A)*
L_{min}		44.4			-

หมายเหตุ : * ค่าการแผ่กระจายเสียงในเวลากลางคืน (ช่วง 23:00-05:00 น.) ไม่เกิน 70 dB (A) และไม่เกิน 115 dB (A)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

ผู้จัดทำ : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

ผู้รับรอง : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

1/3
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านผือ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0441282E 2143435N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222143
อุปกรณ์เทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

8-9/9/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
10:00-11:00 น.	51.5	74.0	51.6	40.8	
11:00-12:00 น.	48.7	54.8	51.5	38.0	
12:00-13:00 น.	49.2	61.5	49.4	37.8	
13:00-14:00 น.	46.4	68.0	47.1	36.7	
14:00-15:00 น.	49.8	74.1	51.2	39.5	
15:00-16:00 น.	49.0	79.9	49.0	37.4	
16:00-17:00 น.	50.5	88.3	48.8	36.5	
17:00-18:00 น.	44.9	84.7	43.5	38.1	
18:00-19:00 น.	56.7	87.8	48.3	40.4	
19:00-20:00 น.	45.8	70.0	66.5	64.3	
20:00-21:00 น.	61.4	66.9	60.5	59.3	
21:00-22:00 น.	58.5	64.0	59.0	57.2	
22:00-23:00 น.	57.3	60.4	58.3	56.3	
23:00-24:00 น.	56.5	63.7	57.0	55.1	
00:00-01:00 น.	55.2	59.4	58.0	53.7	
01:00-02:00 น.	55.2	58.2	58.2	53.7	
02:00-03:00 น.	55.1	58.9	58.0	53.9	
03:00-04:00 น.	56.2	58.3	56.7	55.4	
04:00-05:00 น.	56.0	62.5	56.7	55.0	
05:00-06:00 น.	56.9	60.1	55.7	53.8	
06:00-07:00 น.	52.1	69.0	53.5	56.0	
07:00-08:00 น.	47.2	62.0	48.0	46.0	
08:00-09:00 น.	67.2	73.2	65.8	61.5	
09:00-10:00 น.	48.4	70.0	50.9	42.2	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		56.3			70 dB (A)*
L_{90}		62.7			-
L_{max}		81.5			115 dB (A)*
L_{min}		64.3			-

หมายเหตุ : * ค่าการแผ่กระจายเสียงในเวลากลางคืน (ช่วง 23:00-05:00 น.) ไม่เกิน 70 dB (A) และไม่เกิน 115 dB (A)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

ผู้จัดทำ : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

ผู้รับรอง : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

1/3
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านผือ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0441282E 2143435N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222143
อุปกรณ์เทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

7-9/9/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
10:00-11:00 น.	44.8	77.0	46.3	37.3	
11:00-12:00 น.	45.6	70.8	46.8	37.4	
12:00-13:00 น.	47.3	64.3	51.4	41.0	
13:00-14:00 น.	41.2	67.3	41.5	34.8	
14:00-15:00 น.	47.1	66.7	47.4	39.7	
15:00-16:00 น.	49.5	68.1	50.3	39.0	
16:00-17:00 น.	49.8	66.6	47.0	40.2	
17:00-18:00 น.	46.3	75.0	46.1	38.1	
18:00-19:00 น.	46.6	72.0	46.2	42.4	
19:00-20:00 น.	61.9	65.5	63.2	61.6	
20:00-21:00 น.	58.9	69.0	60.4	59.5	
21:00-22:00 น.	54.4	61.4	57.1	55.5	
22:00-23:00 น.	47.2	74.7	46.6	40.6	
23:00-24:00 น.	48.8	78.0	46.2	41.4	
00:00-01:00 น.	46.2	71.0	44.5	40.6	
01:00-02:00 น.	38.6	58.4	36.5	35.1	
02:00-03:00 น.	36.9	63.1	34.6	35.4	
03:00-04:00 น.	38.1	69.7	37.1	35.4	
04:00-05:00 น.	34.4	56.7	35.2	33.1	
05:00-06:00 น.	39.5	63.9	39.7	30.2	
06:00-07:00 น.	44.8	72.6	44.3	32.9	
07:00-08:00 น.	46.0	69.6	44.0	36.7	
08:00-09:00 น.	46.1	76.2	44.8	36.7	
09:00-10:00 น.	52.3	77.9	48.9	37.6	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		52.1			70 dB (A)*
L_{90}		53.7			-
L_{max}		78.0			115 dB (A)*
L_{min}		61.6			-

หมายเหตุ : * ค่าการแผ่กระจายเสียงในเวลากลางคืน (ช่วง 23:00-05:00 น.) ไม่เกิน 70 dB (A) และไม่เกิน 115 dB (A)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

ผู้จัดทำ : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

ผู้รับรอง : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

2/3
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นบริเวณการ (ทางเชื่อมระหว่างถนน)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440775E 2141916N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212024
อุปกรณ์เทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

6-7/9/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	48.3	77.5	57.8	46.0	
12:00-13:00 น.	45.3	65.0	46.8	41.3	
13:00-14:00 น.	57.5	80.4	58.3	47.8	
14:00-15:00 น.	43.9	92.1	42.8	31.1	
15:00-16:00 น.	55.8	78.1	57.5	48.3	
16:00-17:00 น.	52.0	75.5	48.9	42.6	
17:00-18:00 น.	46.3	87.8	48.1	42.7	
18:00-19:00 น.	51.5	73.6	51.2	44.1	
19:00-20:00 น.	54.3	88.2	57.3	55.2	
20:00-21:00 น.	53.7	84.3	54.3	52.8	
21:00-22:00 น.	53.1	63.4	53.4	51.8	
22:00-23:00 น.	52.1	61.5	52.5	50.9	
23:00-24:00 น.	52.3	59.9	52.7	51.0	
00:00-01:00 น.	51.4	55.3	52.3	50.2	
01:00-02:00 น.	50.3	54.5	51.2	49.0	
02:00-03:00 น.	48.3	61.5	49.8	46.7	
03:00-04:00 น.	47.1	61.9	47.7	46.3	
04:00-05:00 น.	47.0	58.5	47.2	45.9	
05:00-06:00 น.	48.4	66.6	49.2	46.2	
06:00-07:00 น.	48.1	73.9	48.3	44.9	
07:00-08:00 น.	53.5	81.7	48.3	53.1	
08:00-09:00 น.	58.8	77.2	51.3	46.4	
09:00-10:00 น.	48.4	87.1	46.7	41.3	
10:00-11:00 น.	43.8	87.8	46.5	41.5	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		54.9			70 dB (A)*
L_{90}		58.1			-
L_{max}		92.3			115 dB (A)*
L_{min}		55.2			-

หมายเหตุ : * ค่าการแผ่กระจายเสียงในเวลากลางคืน (ช่วง 23:00-05:00 น.) ไม่เกิน 70 dB (A) และไม่เกิน 115 dB (A)

ผู้ตรวจวัด : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

ผู้จัดทำ : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

ผู้รับรอง : 
(นายไพฑูริย์ ปิณฑะ)

1/3
* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ




รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่โครงการ (ถนนขุดคลองใหม่)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440775E 2181916N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212024
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509011
เลขที่รายงาน : RPS2509011

7-9/09/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{min}	L_{avg}	Standard*
11:00-12:00 น.	38.0	82.3	44.8	41.7	
12:00-13:00 น.	44.3	66.7	45.4	41.3	
13:00-14:00 น.	41.7	84.5	64.4	41.8	
14:00-15:00 น.	46.5	73.0	47.8	42.7	
15:00-16:00 น.	46.5	69.7	48.4	43.0	
16:00-17:00 น.	47.7	69.1	48.4	44.9	
17:00-18:00 น.	47.2	74.9	47.3	42.1	
18:00-19:00 น.	48.1	69.4	47.4	42.6	
19:00-20:00 น.	59.0	63.4	57.2	54.3	
20:00-21:00 น.	41.7	64.6	43.7	58.8	
21:00-22:00 น.	62.0	64.8	43.6	58.0	
22:00-23:00 น.	42.7	73.6	43.7	59.0	
23:00-24:00 น.	41.7	63.3	42.8	57.4	
00:00-01:00 น.	52.1	63.3	47.6	46.1	
01:00-02:00 น.	43.9	56.9	46.3	45.1	
02:00-03:00 น.	46.5	54.8	47.7	45.5	
03:00-04:00 น.	46.7	57.6	47.1	45.0	
04:00-05:00 น.	46.8	58.4	47.0	45.4	
05:00-06:00 น.	47.7	64.8	48.3	46.0	
06:00-07:00 น.	30.5	76.1	48.4	44.4	
07:00-08:00 น.	47.8	69.8	48.1	44.3	
08:00-09:00 น.	54.1	68.4	49.3	44.3	
09:00-10:00 น.	50.3	72.4	52.5	44.5	
10:00-11:00 น.	46.2	67.8	46.3	42.3	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		55.4			70 dB (A)*
L_{dn}		62.8			-
L_{max}		84.5			115 dB (A)*
L_{min}		59.0			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน

ผู้ตรวจวัด :  (นายโยทก ขุ่มขาม)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมา ขุ่มขาม)
ผู้รับรอง :  (นางสาวทศพร ขุ่มขาม)
2/3
* งดเว้นการเก็บค่า : ค่าเก็บค่าวิเคราะห์และค่าเดินทาง (กรณีไม่มีการเดินทาง)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณด้านหน้า (วัดหัวนา)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440366E 2181320N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 122051
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509012
เลขที่รายงาน : RPS2509012

6-9/09/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{min}	L_{avg}	Standard*
09:00-10:00 น.	41.5	58.3	40.3	34.8	
10:00-11:00 น.	40.3	67.8	42.3	32.9	
11:00-12:00 น.	39.3	64.1	41.2	32.0	
12:00-13:00 น.	39.7	61.2	40.8	31.9	
13:00-14:00 น.	38.1	56.1	41.1	31.2	
14:00-15:00 น.	36.8	69.4	45.9	38.1	
15:00-16:00 น.	40.5	63.3	43.1	32.5	
16:00-17:00 น.	38.7	61.4	42.0	31.6	
17:00-18:00 น.	39.6	71.1	30.3	31.9	
18:00-19:00 น.	43.4	61.7	42.6	36.3	
19:00-20:00 น.	35.8	69.3	50.0	34.7	
20:00-21:00 น.	33.6	67.5	34.9	30.7	
21:00-22:00 น.	50.3	75.5	50.1	43.6	
22:00-23:00 น.	44.4	55.4	46.7	39.3	
23:00-24:00 น.	34.9	45.0	47.2	38.7	
00:00-01:00 น.	31.8	64.8	36.4	33.7	
01:00-02:00 น.	40.4	69.6	33.9	33.9	
02:00-03:00 น.	39.1	64.8	34.5	33.1	
03:00-04:00 น.	30.9	56.4	33.7	32.8	
04:00-05:00 น.	37.9	50.8	33.4	32.4	
05:00-06:00 น.	41.5	62.1	43.9	32.4	
06:00-07:00 น.	44.7	62.4	47.6	37.3	
07:00-08:00 น.	43.8	62.3	45.9	37.7	
08:00-09:00 น.	42.7	64.1	43.3	34.3	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		46.3			70 dB (A)*
L_{dn}		49.7			-
L_{max}		75.3			115 dB (A)*
L_{min}		34.7			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน

ผู้ตรวจวัด :  (นายโยทก ขุ่มขาม)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมา ขุ่มขาม)
ผู้รับรอง :  (นางสาวทศพร ขุ่มขาม)
2/3
* งดเว้นการเก็บค่า : ค่าเก็บค่าวิเคราะห์และค่าเดินทาง (กรณีไม่มีการเดินทาง)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : พื้นที่โครงการ (ถนนขุดคลองใหม่)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440775E 2181916N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 212024
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509011
เลขที่รายงาน : RPS2509011

6-9/09/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{min}	L_{avg}	Standard*
11:00-12:00 น.	38.1	68.5	45.5	41.8	
12:00-13:00 น.	45.9	66.6	44.3	41.6	
13:00-14:00 น.	45.3	73.6	45.4	41.8	
14:00-15:00 น.	44.3	68.0	44.7	41.6	
15:00-16:00 น.	45.3	64.5	46.8	42.2	
16:00-17:00 น.	46.0	64.7	47.5	42.9	
17:00-18:00 น.	46.6	49.2	49.2	42.7	
18:00-19:00 น.	50.5	62.6	49.6	45.8	
19:00-20:00 น.	55.3	60.1	58.2	54.0	
20:00-21:00 น.	40.5	60.7	51.1	49.5	
21:00-22:00 น.	49.5	63.5	49.9	48.7	
22:00-23:00 น.	48.3	61.7	48.8	47.3	
23:00-24:00 น.	47.7	54.9	47.5	46.9	
00:00-01:00 น.	47.8	40.5	48.3	45.9	
01:00-02:00 น.	48.1	61.0	49.7	47.0	
02:00-03:00 น.	46.7	57.3	47.5	45.3	
03:00-04:00 น.	46.6	38.3	47.2	45.2	
04:00-05:00 น.	47.6	61.5	48.8	46.0	
05:00-06:00 น.	48.5	53.4	50.2	47.4	
06:00-07:00 น.	49.2	73.8	48.2	43.0	
07:00-08:00 น.	46.9	67.6	47.4	43.6	
08:00-09:00 น.	40.0	69.1	50.2	43.0	
09:00-10:00 น.	37.4	67.2	56.4	46.8	
10:00-11:00 น.	53.8	79.9	54.8	45.7	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		50.1			70 dB (A)*
L_{dn}		55.0			-
L_{max}		87.2			115 dB (A)*
L_{min}		34.0			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน

ผู้ตรวจวัด :  (นายโยทก ขุ่มขาม)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมา ขุ่มขาม)
ผู้รับรอง :  (นางสาวทศพร ขุ่มขาม)
2/3
* งดเว้นการเก็บค่า : ค่าเก็บค่าวิเคราะห์และค่าเดินทาง (กรณีไม่มีการเดินทาง)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณด้านหน้า (วัดหัวนา)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440366E 2181320N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 122051
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509012
เลขที่รายงาน : RPS2509012

7-9/09/2568					
Time	$L_{eq} 1 \text{ hour}$	L_{max}	L_{min}	L_{avg}	Standard*
09:00-10:00 น.	41.4	58.2	41.8	33.6	
10:00-11:00 น.	39.7	64.7	42.2	32.4	
11:00-12:00 น.	36.3	64.5	39.8	31.8	
12:00-13:00 น.	36.0	57.3	38.5	31.4	
13:00-14:00 น.	36.9	62.5	37.8	31.1	
14:00-15:00 น.	37.6	61.2	38.8	31.0	
15:00-16:00 น.	39.0	61.2	43.7	31.5	
16:00-17:00 น.	49.0	71.5	42.0	32.1	
17:00-18:00 น.	38.2	58.1	40.8	30.6	
18:00-19:00 น.	38.5	63.7	39.1	31.3	
19:00-20:00 น.	48.3	69.2	48.4	41.8	
20:00-21:00 น.	36.8	48.2	34.6	33.9	
21:00-22:00 น.	56.7	54.6	54.7	31.2	
22:00-23:00 น.	39.1	48.8	35.8	27.3	
23:00-24:00 น.	34.8	58.8	34.8	26.6	
00:00-01:00 น.	35.2	56.4	37.8	27.0	
01:00-02:00 น.	34.4	39.0	38.6	27.7	
02:00-03:00 น.	36.8	52.1	38.8	34.5	
03:00-04:00 น.	35.3	48.2	34.6	33.1	
04:00-05:00 น.	32.7	53.7	34.4	30.2	
05:00-06:00 น.	33.2	53.2	33.8	29.7	
06:00-07:00 น.	34.1	48.8	34.8	29.7	
07:00-08:00 น.	36.1	55.2	35.8	30.3	
08:00-09:00 น.	43.1	57.2	45.2	38.0	
$L_{eq} 24 \text{ hr}$		46.7			70 dB (A)*
L_{dn}		43.9			-
L_{max}		71.5			115 dB (A)*
L_{min}		41.8			-

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน

ผู้ตรวจวัด :  (นายโยทก ขุ่มขาม)
ผู้จัดทำ :  (นางสาวปัทมา ขุ่มขาม)
ผู้รับรอง :  (นางสาวทศพร ขุ่มขาม)
2/3
* งดเว้นการเก็บค่า : ค่าเก็บค่าวิเคราะห์และค่าเดินทาง (กรณีไม่มีการเดินทาง)




รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณบ้านนา (วัดบ้านนา)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440366E 2141320N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 122014
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509012
เลขที่รายงาน : RPS2509012

8-9/09/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L _{min}	L _{avg}	Standard*
09:00-10:00 น.	42.8	48.5	44.9	43.8	
10:00-11:00 น.	44.1	49.0	45.5	45.9	
11:00-12:00 น.	39.7	46.9	42.2	41.0	
12:00-13:00 น.	38.5	41.3	40.9	39.2	
13:00-14:00 น.	36.4	37.3	36.0	36.0	
14:00-15:00 น.	39.9	43.6	41.0	42.0	
15:00-16:00 น.	41.1	42.1	43.5	43.2	
16:00-17:00 น.	40.0	40.0	43.9	42.2	
17:00-18:00 น.	42.1	42.1	44.2	40.6	
18:00-19:00 น.	44.3	50.7	41.8	47.0	
19:00-20:00 น.	33.3	43.8	34.1	34.1	
20:00-21:00 น.	35.2	46.1	31.5	47.6	
21:00-22:00 น.	44.8	53.0	40.6	46.9	
22:00-23:00 น.	34.8	49.1	34.9	33.0	
23:00-24:00 น.	45.0	70.7	33.8	31.8	
00:00-01:00 น.	36.4	62.6	32.8	31.5	
01:00-02:00 น.	40.8	46.8	33.4	32.2	
02:00-03:00 น.	41.1	48.1	33.7	32.1	
03:00-04:00 น.	38.2	44.1	33.7	30.7	
04:00-05:00 น.	48.1	72.3	41.5	30.6	
05:00-06:00 น.	42.3	48.9	43.5	40.2	
06:00-07:00 น.	45.8	71.1	46.7	33.9	
07:00-08:00 น.	48.1	81.1	43.3	36.0	
08:00-09:00 น.	45.7	48.3	45.6	45.3	
L _{eq} 24 hr		49.0			70 dB (A)*
L _{max}		49.7			-
L _{min}		31.3			115 dB (A)*
L _{avg}		32.3			-

หมายเหตุ : * ปริมาณการจราจรในบริเวณพื้นที่วัดบ้านนา 13 (ก.ค. 2568) มีรถ 1 คันมาจอดอยู่ในพื้นที่วัดบ้านนา

ผู้ตรวจวัด :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
ผู้รับรอง :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
3/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ในอาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440789E 2141890N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222144
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509013
เลขที่รายงาน : RPS2509013

7-9/09/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L _{min}	L _{avg}	Standard*
10:00-11:00 น.	51.5	73.8	53.3	54.9	
11:00-12:00 น.	51.8	85.4	53.7	46.5	
12:00-13:00 น.	52.8	76.9	54.4	46.3	
13:00-14:00 น.	52.9	74.2	54.7	47.1	
14:00-15:00 น.	50.9	61.7	51.8	44.5	
15:00-16:00 น.	48.2	70.3	49.0	44.1	
16:00-17:00 น.	52.8	60.4	49.8	44.6	
17:00-18:00 น.	58.7	90.2	58.8	44.8	
18:00-19:00 น.	52.1	74.6	51.7	45.7	
19:00-20:00 น.	52.8	70.8	53.8	50.0	
20:00-21:00 น.	54.0	79.7	54.6	51.2	
21:00-22:00 น.	52.4	75.6	53.9	51.1	
22:00-23:00 น.	52.8	70.5	54.3	51.3	
23:00-24:00 น.	50.7	60.8	51.8	48.1	
00:00-01:00 น.	52.5	87.8	53.9	50.8	
01:00-02:00 น.	52.0	67.5	53.3	49.9	
02:00-03:00 น.	47.2	63.8	50.0	43.0	
03:00-04:00 น.	50.5	62.8	51.7	39.6	
04:00-05:00 น.	46.4	61.3	40.9	38.6	
05:00-06:00 น.	48.0	67.6	50.8	42.3	
06:00-07:00 น.	47.0	76.4	47.5	39.0	
07:00-08:00 น.	53.2	80.5	52.8	48.1	
08:00-09:00 น.	60.8	88.0	52.4	43.8	
09:00-10:00 น.	52.8	72.8	54.7	46.7	
L _{eq} 24 hr		53.4			70 dB (A)*
L _{max}		57.8			-
L _{min}		30.2			115 dB (A)*
L _{avg}		51.5			-

หมายเหตุ : * ปริมาณการจราจรในบริเวณพื้นที่วัดบ้านนา 13 (ก.ค. 2568) มีรถ 1 คันมาจอดอยู่ในพื้นที่วัดบ้านนา

ผู้ตรวจวัด :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
ผู้รับรอง :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
3/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ในอาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440789E 2141890N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222144
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509013
เลขที่รายงาน : RPS2509013

6-7/09/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L _{min}	L _{avg}	Standard*
10:00-11:00 น.	48.1	60.3	52.4	44.3	
11:00-12:00 น.	64.7	82.9	61.3	52.7	
12:00-13:00 น.	52.8	70.7	53.8	48.0	
13:00-14:00 น.	56.2	76.5	56.4	50.8	
14:00-15:00 น.	61.4	80.1	58.2	51.4	
15:00-16:00 น.	55.6	75.2	56.8	50.3	
16:00-17:00 น.	54.3	64.2	53.5	49.1	
17:00-18:00 น.	54.7	78.8	57.8	48.4	
18:00-19:00 น.	53.0	75.6	56.2	50.5	
19:00-20:00 น.	40.2	75.9	61.3	58.3	
20:00-21:00 น.	57.5	78.0	57.5	55.0	
21:00-22:00 น.	60.9	85.0	62.1	56.4	
22:00-23:00 น.	52.3	66.4	52.8	50.9	
23:00-24:00 น.	54.8	70.8	56.0	42.0	
00:00-01:00 น.	52.3	68.8	53.8	47.8	
01:00-02:00 น.	51.2	64.7	53.2	47.3	
02:00-03:00 น.	50.6	62.7	52.8	45.9	
03:00-04:00 น.	49.3	54.5	52.8	42.8	
04:00-05:00 น.	48.3	60.6	46.5	43.1	
05:00-06:00 น.	40.4	71.9	45.1	42.2	
06:00-07:00 น.	53.5	84.9	48.0	42.8	
07:00-08:00 น.	60.8	76.6	47.7	42.3	
08:00-09:00 น.	51.9	81.3	50.6	44.8	
09:00-10:00 น.	54.4	76.6	52.2	45.7	
L _{eq} 24 hr		55.8			70 dB (A)*
L _{max}		59.8			-
L _{min}		30.1			115 dB (A)*
L _{avg}		58.3			-

หมายเหตุ : * ปริมาณการจราจรในบริเวณพื้นที่วัดบ้านนา 13 (ก.ค. 2568) มีรถ 1 คันมาจอดอยู่ในพื้นที่วัดบ้านนา

ผู้ตรวจวัด :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
ผู้รับรอง :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
1/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำนบกั้นน้ำ
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ในอาคารที่พักผู้โดยสาร
ตำแหน่งพิกัด UTM : 47Q 0440789E 2141890N
วันที่วิเคราะห์ : 10 - 29 กันยายน พ.ศ.2568
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222144
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

วันที่เก็บตัวอย่าง : 6 - 9 กันยายน พ.ศ.2568
วันที่รายงานผล : 29 กันยายน พ.ศ.2568
เลขที่วิเคราะห์ : S2509013
เลขที่รายงาน : RPS2509013

8-9/09/2568					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L _{min}	L _{avg}	Standard*
10:00-11:00 น.	48.8	63.1	60.9	40.9	
11:00-12:00 น.	45.5	74.5	44.0	40.1	
12:00-13:00 น.	45.5	80.2	45.4	38.8	
13:00-14:00 น.	35.6	61.3	37.8	32.3	
14:00-15:00 น.	50.8	70.4	47.3	41.8	
15:00-16:00 น.	45.7	74.9	45.8	41.4	
16:00-17:00 น.	43.9	79.6	45.3	41.6	
17:00-18:00 น.	49.2	78.7	48.6	42.0	
18:00-19:00 น.	54.0	84.5	53.7	47.7	
19:00-20:00 น.	56.3	75.9	57.9	53.9	
20:00-21:00 น.	54.9	74.7	57.7	51.4	
21:00-22:00 น.	44.9	72.7	55.6	31.8	
22:00-23:00 น.	56.2	80.4	57.7	51.9	
23:00-24:00 น.	53.7	87.2	54.8	50.8	
00:00-01:00 น.	51.5	64.3	52.5	49.8	
01:00-02:00 น.	56.8	67.6	59.9	48.4	
02:00-03:00 น.	58.4	64.5	60.2	48.9	
03:00-04:00 น.	57.4	61.7	60.1	46.5	
04:00-05:00 น.	51.9	68.7	49.4	43.0	
05:00-06:00 น.	51.9	67.8	49.3	43.8	
06:00-07:00 น.	53.2	80.3	49.3	43.1	
07:00-08:00 น.	48.6	76.6	47.9	42.7	
08:00-09:00 น.	56.2	78.7	53.0	42.9	
09:00-10:00 น.	53.7	78.2	55.7	45.7	
L _{eq} 24 hr		53.8			70 dB (A)*
L _{max}		61.3			-
L _{min}		30.3			115 dB (A)*
L _{avg}		55.9			-

หมายเหตุ : * ปริมาณการจราจรในบริเวณพื้นที่วัดบ้านนา 13 (ก.ค. 2568) มีรถ 1 คันมาจอดอยู่ในพื้นที่วัดบ้านนา

ผู้ตรวจวัด :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
ผู้รับรอง :  (นายวิชากร มุ่งหมาย)
3/3

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจ

ภาคผนวก จ

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ครั้งที่ 1

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานพิษณุโลก
น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

Address : ท่าอากาศยานปาย ทางหลวงชนบท แม่ฮ่องสอน 4024 ตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน 58130

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ท่าอากาศยานปาย **Sampling Date** : 20/03/68 **Report No.** : RP6803095

Sample Type : น้ำเสีย **Sampling Time** : # **Analysis No.** : W6803161-W6803162

Sampling Method : Grab **Received Date** : 22/03/68 **Request No.** : 7.1-01-150/68

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ **Analytical Date** : 22/03-10/04/68 **Analyst By** : จุฬาลักษณ์ ผ่องแผ้ว

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	St.1/W6803161 11.11 น.๘	St.2/W6803162 11.08 น.๘
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	30.2	30.1
pH ²	-	Field Analysis	5.5-9.0	7.03	7.23
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤40	122	189
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	≤50	91*	210*
Settleable Solids ³	mL/L	SM 2023 (2540 F)	-	-	15.0
Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	≤20	19.3	15.4
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 E, C)	-	2.8×10 ⁵	2.8×10 ⁵
Sample Condition	Observation			เหลือขุ่น ตะกอนน้ำตาล	เหลือขุ่น ตะกอนน้ำตาล

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

* รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

¹ มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค. ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567 (ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง ลงวันที่ 27 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2567)

² ตรวจวัดภาคสนาม

St.1 = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

St.2 = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร


(Miss Sasitorn Limprasat)

Technical Manager

21/04/68


(Miss Usanee Lertapiradee)

Laboratory Manager

21/04/68

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ครั้งที่ 2



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
184 ซอยพหลโยธินสาย 2 ซอย 12 แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10160
โทรศัพท์ : 0-2805-6660-2 โทรสาร : 0-2805-6660 ต่อ 17
E-mail : asialabconsult@gmail.com



TESTING
No.0200

Project Name : โครงการปรับปรุงห้องปฏิบัติการตรวจสอบการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษานี้

Address : บ้านบ่อ ๗๗ หมู่ ๑๐ ตำบลบ้านบ่อ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ๒๕๑๖

Customer Name : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

Address : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรุงเทพมหานคร 10120

Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

Sample Type : น้ำดื่ม

Sampling Method : Grab

Sampling By : น.ส.นันทิยา น้อยคำ

Report No. : RP6809/68

Analysis No. : W6809161-W6809162

Request No. : 71-01-505/68

Analyst By : จุฬาลักษณ์ โสณดี

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	SL.1/W6809161 09.51 น.๗	SL.2/W6809162 09.47 น.๗
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	27.9	28.1
pH ³	-	Field Analysis	5.5-9.0	7.11	7.20
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤40	133	90.2
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	≤50	86*	208*
Settleable Solids	mL	SM 2023 (2540 F)	-	-	10.0
Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	≤20	22.1	37.2
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 E, C)	-	2.8x10 ⁴	2.6x10 ⁴
Sample Condition		Observation			
		เหลือสุญ ผสมกลิ่นไม่แรง			

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

* รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

¹ มาตราฐานควบคุมการปนเปื้อนที่จัดทำโดยกรมวิทยาศาสตร์สาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปนเปื้อนที่

จากเอกสารมาตรฐานและรายงานผล ม.ท. 2567 (ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง ลงวันที่ 27 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2567)

² ตรวจวัดค่าตาม

³ SL.1 = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของทางที่ศึกษา

⁴ SL.2 = หลังจากระบบบำบัดน้ำเสียของทางที่ศึกษา



Miss Sasitorn Limpradee
Technical Manager

02/10/68

LAB-FM-QP-78-01

14/01-04-68



บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
184 ซอยพหลโยธินสาย 2 ซอย 12 แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10160
โทรศัพท์ : 0-2805-6660-2 โทรสาร : 0-2805-6660 ต่อ 17
E-mail : asialabconsult@gmail.com



TESTING
No.0200

Project Name : โครงการปรับปรุงห้องปฏิบัติการตรวจสอบการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษานี้

Address : บ้านบ่อ ๗๗ หมู่ ๑๐ ตำบลบ้านบ่อ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ๒๕๑๖

Customer Name : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

Address : กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรุงเทพมหานคร 10120

Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

Sample Type : น้ำดื่ม

Sampling Method : Grab

Sampling By : น.ส.นันทิยา น้อยคำ

Report No. : RP6809/68

Analysis No. : W6809163

Request No. : 71-01-505/68

Analyst By : จุฬาลักษณ์ โสณดี

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	SL.3/W6809163
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	28.0
pH ³	-	Field Analysis	5.5-9.0	7.37
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤20	0.84
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	≤30	27*
Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	≤20	2.93
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 E, C)	-	78
Sample Condition		Observation		
		เหลือสุญ ผสมกลิ่นไม่แรง		

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

* รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

¹ มาตราฐานควบคุมการปนเปื้อนที่จัดทำโดยกรมวิทยาศาสตร์สาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการปนเปื้อนที่

จากเอกสารมาตรฐานและรายงานผล ม.ท. 2567 (ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง ลงวันที่ 27 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2567)

² ตรวจวัดค่าตาม

³ SL.3 = ก่อนระบบบำบัดน้ำเสียที่โครงการ



Miss Sasitorn Limpradee
Laboratory Manager

02/10/68

LAB-FM-QP-78-01

14/01-04-68

ภาคผนวก ฉ

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 1



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางโพง เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160

โทรศัพท์ : 0-2805-6660-2 โทรสาร : 0-2805-6660 ต่อ 17

E-mail : asialabconsult@gmail.com

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรฐานการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานพิษณุโลก
น่านนคร แอร์ แม่อ่องสอน ลำปาง แม่สอศ ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568
Address : ท่าอากาศยานปาย ทางหลวงชนบท แม่อ่องสอน 4024 ตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน 58130
Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
Tel./E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ท่าอากาศยานปาย Sampling Date : 20/03/68 Report No. : RP6803096
Sample Type : น้ำประปา Sampling Time : 11.16 น. Analysis No. : W6803163
Sampling Method : Grab Received Date : 22/03/68 Request No. : 7.1-01-150/68
Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บ Analytical Date : 22/03-10/04/68 Analyst By : ภาณุมาศ ชัยปิลัม

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	St.3/W6803163
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	29.1
pH ²	-	Field Analysis	6.5-8.5	7.37
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	≤5	1.18
Total Hardness	mg/L as CaCO ₃	SM 2023 (2340 C)	≤300	99.8
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤1,000	130
Chloride	mg/L	SM 2023 (4500-Cl ⁻ B)	≤250	4.42
Sulfate	mg/L	SM 2023 (4500-SO ₄ ²⁻ E)	≤250	13.7
Nitrate	mg/L as NO ₃ ⁻	SM 2023 (4500-NO ₃ ⁻ E)	≤50	0.199
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

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023

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

: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: St.3 = ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร

: ND = Non detectable (Iron <0.0050 mg/L, Manganese <0.0050 mg/L)

ศศิธร ส
(Miss Sasitorn Limprasat)
Technical Manager
21/04/68

ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
(Miss Usanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
21/04/68

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 2

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานพิษณุโลก
น่านนคร แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง แม่สอด ปาย เพชรบูรณ์ และแม่สะเรียง (ภาคเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2568

Address : ท่าอากาศยานปาย ทางหลวงชนบท แม่ฮ่องสอน 4024 ตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน 58130

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th

Sample Site : ท่าอากาศยานปาย **Sampling Date** : 09/09/68 **Report No.** : RP6809099

Sample Type : น้ำประปา **Sampling Time** : 10.20 น. **Analysis No.** : W6809164

Sampling Method : Grab **Received Date** : 13/09/68 **Request No.** : 7.1-01-505/68

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บ **Analytical Date** : 13-25/09/68 **Analyst By** : ภาณุมาศ ชัยปลื้ม

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	St.4/W6809164
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	28.0
pH ²	-	Field Analysis	6.5-8.5	7.32
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	≤5	1.64
Total Hardness	mg/L as CaCO ₃	SM 2023 (2340 C)	≤300	83.1
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤1,000	110.4
Chloride	mg/L	SM 2023 (4500-Cl ⁻ B)	≤250	4.34
Sulfate	mg/L	SM 2023 (4500-SO ₄ ²⁻ E)	≤250	27.6
Nitrate	mg/L as NO ₃ ⁻	SM 2023 (4500-NO ₃ ⁻ E)	≤50	0.935
Iron	mg/L	SM 2023 (3030 F and 3120 B)	≤0.3	0.3964
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
Escherichia coli	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

: ¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ฉบับที่ 4 ปี ค.ศ. 2011 ภาคผนวกที่ 1 ปี ค.ศ. 2017

: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: St.4 = ภายในอาคารที่ปกคลุมโดยสาร

: ND = Non detectable (Manganese <0.0050 mg/L)


(Miss Sasitorn Limprasat)
Technical Manager
02/10/68



(Miss Usanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
02/10/68

ภาคผนวก ข

แบบสอบถามความคิดเห็นของประชาชน

แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม สำหรับกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ประจำปีงบประมาณ 2568

ท่าอากาศยาน.....

ชื่อพื้นที่อ่อนไหว.....

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....

ตำแหน่ง.....ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง.....

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 เอเซีย 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
() ตึก ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () ตึก มีการติดเครื่องปรับอากาศ

1.1.7 ลักษณะพื้นที่ประกอบศาสนกิจ
() อาคารไม้ ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () อาคารไม้ มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() ตึก ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () ตึก มีการติดเครื่องปรับอากาศ
() กลางแจ้ง

1.1.2 ☐ สถานพยาบาล :

1.2.1 จำนวนบุคลากรในสถานพยาบาล

1.2.2 จำนวนผู้ที่มารับบริการเฉลี่ยรายวัน

1.2.3 วันที่เปิดให้บริการรักษาผู้ป่วย ตั้งแต่วัน 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
() ตึก ไม่มีการติดเครื่องปรับอากาศ () ตึก มีการติดเครื่องปรับอากาศ

1.1.3 ☐ สถานศึกษา :

1.3.1 ปีที่ก่อตั้ง

1.3.2 เปิดทำการเรียนการสอน ตั้งแต่ระดับชั้น ถึงระดับชั้น

1.3.3 วันที่เปิดการเรียนการสอนในแต่ละสัปดาห์ ตั้งแต่วัน 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. ปัญหาอันไม่หลับจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
4. ปัญหาความสั่นสะเทือน				
5. ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
6. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน				
7. ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากการยนต์ที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน				
8. ปัญหาอื่นๆ (ระบุ).....				
.....				

ส่วนที่ 3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

3.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยานทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารของท่าอากาศยานเพิ่มเติมให้กับตัวท่านหรือไม่

() 1. ไม่ต้องการ

() 2. ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ระบุ).....

.....

3.2 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 4 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ในภาพรวม

() 1. พอใจ เนื่องจาก.....

.....

.....

.....

() 2. ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

.....

.....

.....

ส่วนที่ 5 ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบคุณอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือ

แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม สำหรับกลุ่มผู้นำชุมชน

รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ประจำปีงบประมาณ 2568

ทำอากาศยาน.....

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....

สถานที่สัมภาษณ์..... หมายเลขโทรศัพท์.....

วันสัมภาษณ์..... เวลา.....

ข้อมูลแจ้งเพื่อทราบ

ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

รายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี
งบประมาณ 2568 ทำอากาศยาน..... มีการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน ดังนี้

- ข้อมูลส่วนบุคคลที่จัดเก็บ ได้แก่
 - แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล ตำแหน่ง หน่วยงาน/ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์
 - ภาพถ่าย และบันทึกเสียง ระหว่างการสัมภาษณ์
- วัตถุประสงค์ในการรวบรวม เพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม และนำผลการศึกษาไปใช้ประกอบในการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมภายหลังการเปิดดำเนินการของทำอากาศยาน รวมถึงเพื่อรวบรวม
ทัศนคติและความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ
ที่มีต่อกิจกรรมต่างๆ ของทำอากาศยาน ตลอดจนการรวบรวมข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อ
การดำเนินงานของทำอากาศยาน 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 ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบัน 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. ปัญหาถนนไม่แห้งจากเสียงดังรบกวนขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
4. ปัญหาความสั่นสะเทือน				
5. ปัญหาคลื่นรบกวนสัญญาณโทรศัพท์/โทรศัพท์มือถือ ขณะเครื่องบินขึ้น-ลง				
6. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน				
7. ปัญหาการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุเนื่องมาจากการรถยนต์ที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน				
8. ปัญหาอื่นๆ (ระบุ).....				
.....				

ส่วนที่ 4 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

4.1 ท่านต้องการให้ท่าอากาศยานทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารของท่าอากาศยานเพิ่มเติมให้กับตัวท่านหรือไม่

[] 1. ไม่ต้องการ

[] 2. ต้องการทราบข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติม (ระบุ).....

4.2 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 5 ความพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ในภาพรวม

[] 1.พอใจ เนื่องจาก.....

.....

.....

[] 2.ไม่พอใจ เนื่องจาก.....

.....

.....

ส่วนที่ 6 ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ขอขอบคุณอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือ