

ประกาศกรมควบคุมมลพิษ

เรื่อง หลักเกณฑ์การตรวจสอบระดับเสียงอากาศยานในบริเวณพื้นที่รอบสนามบิน

พ.ศ. ๒๕๖๕

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดหลักเกณฑ์การตรวจสอบระดับเสียงอากาศยานในบริเวณพื้นที่รอบสนามบิน เพื่อให้ผู้ดำเนินการสนามบิน หน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการมลพิษทางเสียงจากอากาศยานนำไปใช้เป็นแนวทางในการติดตามตรวจสอบระดับเสียงอากาศยานในบริเวณพื้นที่รอบสนามบินสาธารณะและสนามบินส่วนบุคคล ตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ โดยไม่รวมถึงสนามบินทหารและสนามบินราชการอื่น ๆ เพื่อประกอบการวางแผนกำหนดจุดตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานในบริเวณพื้นที่รอบสนามบินทั้งในแบบชั่วคราวและแบบถาวร และการตรวจสอบผลกระทบทางเสียงจากอากาศยาน รวมทั้งตรวจสอบกรณีการร้องเรียนเกี่ยวกับมลพิษทางเสียงที่เกิดจากอากาศยาน ให้มีประสิทธิภาพและมีความถูกต้องแม่นยำรวมทั้งได้รับการยอมรับจากทุกภาคส่วนต่อไป

เพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๕ ซึ่งกำหนดให้กรมควบคุมมลพิษมีหน้าที่และอำนาจในการพัฒนาระบบรูปแบบ หลักเกณฑ์ปฏิบัติ และวิธีการที่เหมาะสมในการลดมลพิษทางอากาศ เสียง และความสิ้นสะอาด อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ จึงอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓๒ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การตรวจสอบระดับเสียงอากาศยานในบริเวณพื้นที่รอบสนามบิน ดังรายละเอียดกำหนดไว้ในภาคผนวกท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

อรรถพล เจริญชันษา

อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ

ภาคผนวก
ท้ายประกาศกรมควบคุมมลพิษ
เรื่อง หลักเกณฑ์การตรวจสอบระดับเสียงอากาศยานในบริเวณพื้นที่รอบสนามบิน
พ.ศ. ๒๕๖๕

๑ เหตุผลความจำเป็น

กิจกรรมการบินของอากาศยานสามารถก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงสนามบิน จำเป็นต้องมีการติดตามตรวจสอบเพื่อประเมินและติดตามผลกระทบดังกล่าว ดังนั้น หลักเกณฑ์การตรวจสอบระดับเสียงอากาศยานในบริเวณพื้นที่รอบสนามบิน จะทำให้หน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้ภาคประชาชนได้มีส่วนร่วมและใช้เป็นข้อมูลในการตรวจสอบผลกระทบที่อาจจะมีผลกระทบต่อตนเองและชุมชน

๒ วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อให้ผู้ดำเนินงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการติดตามตรวจสอบระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่รอบสนามบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๒ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานติดตามตรวจสอบระดับเสียงของอากาศยานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบสิ่งแวดล้อมในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) หรือรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (Environmental and Health Impact Assessment : EHIA)

๓ ประโยชน์ของการติดตามตรวจสอบระดับเสียงอากาศยานในบริเวณพื้นที่รอบสนามบิน

- ๓.๑ ใช้ในการตรวจสอบผลกระทบทางเสียงจากอากาศยาน
- ๓.๒ ใช้ตรวจสอบกรณีการร้องเรียนผลกระทบทางเสียงจากอากาศยาน
- ๓.๓ ใช้ตรวจสอบและจำแนกอากาศยานที่ทำให้เกิดมลพิษทางเสียง โดยตรวจสอบร่วมกับข้อมูลการใช้เส้นทางการบิน การปฏิบัติการบินของอากาศยานแต่ละลำที่เกิดขึ้นจริง
- ๓.๔ ใช้รายงานผลต่อสาธารณะเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจและการมีส่วนร่วมของชุมชนโดยรอบสนามบิน

๔ ประเภทของจุดตรวจวัดและการรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่รอบสนามบิน

- ๔.๑ จุดตรวจวัดระดับเสียงอากาศยาน แบ่งเป็น ๒ ประเภท ดังนี้
 - ๔.๑.๑ จุดตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานแบบถาวร เป็นการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานโดยติดตั้งเครื่องมือเป็นสถานีตรวจวัดเสียงแบบถาวร ทำการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานต่อเนื่องตลอดทั้งปี
 - ๔.๑.๒ จุดตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานแบบชั่วคราว เป็นการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานโดยติดตั้งเครื่องมือในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เพียงพอสำหรับรายงานผลกระทบทางเสียงจากอากาศยาน

๔.๒ การรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยาน แบ่งเป็น ๓ แบบ ดังนี้

๔.๒.๑ การรายงานผลแบบเรียลไทม์ เป็นการรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยาน โดยเชื่อมโยงกับข้อมูลการปฏิบัติการบินของอากาศยาน และเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวต่อสาธารณะผ่านทางเว็บไซต์ หรือแอปพลิเคชันบนอุปกรณ์สื่อสารแบบพกพาทันทีหลังจากที่ทำการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานลำใด ๆ เสร็จสิ้น รวมทั้งจัดทำและเผยแพร่แผนที่เส้นเท่าระดับเสียงเมื่อครบรอบเวลา ๒๔ ชั่วโมง

๔.๒.๒ การรายงานผลแบบตามรอบระยะเวลา เป็นการรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานโดยเชื่อมโยงกับข้อมูลการปฏิบัติการบินของอากาศยาน ให้กับหน่วยงานที่กำกับดูแลหรือเผยแพร่ต่อสาธารณะตามรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน EIA หรือ EHIA หรือตามที่หน่วยงานกำกับดูแลกำหนด

๔.๒.๓ การรายงานผลแบบเฉพาะคราวที่ทำการตรวจวัด เป็นการรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานโดยเชื่อมโยงกับข้อมูลการปฏิบัติการบินของอากาศยาน ในคราวที่ทำการตรวจวัด เช่น กรณีร้องเรียนผลกระทบทางเสียงจากอากาศยาน

๕ เกณฑ์การกำหนดประเภทของจุดตรวจวัดและการรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยาน ในพื้นที่รอบสนามบิน

ให้พิจารณาจากจำนวน Movement ต่อปีของสนามบิน และหากมีเงื่อนไขอื่นในบริเวณพื้นที่รอบสนามบิน ก็ให้พิจารณาเพิ่มเติมประเภทจุดตรวจวัดและการรายงานผลด้วย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ เกณฑ์การกำหนดประเภทของจุดตรวจวัดและการรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียงของอากาศยาน ในพื้นที่รอบสนามบิน

| ประเภทของจุดตรวจวัด | ประเภทของการรายงานผล | เกณฑ์ที่ใช้พิจารณา | |
|---------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | จำนวน Movement ต่อปีของสนามบิน | เงื่อนไขอื่น |
| ๔.๑.๑ จุดตรวจวัดระดับเสียงแบบถาวร | ๔.๒.๑ การรายงานผลแบบเรียลไทม์ | มากกว่า ๕๐,๐๐๐ | |
| ๔.๑.๒ จุดตรวจวัดระดับเสียงแบบชั่วคราว | ๔.๒.๒ การรายงานผลแบบตามรอบระยะเวลา | ๑๕,๐๐๐ - ๕๐,๐๐๐ | - มีกรณีร้องเรียนเรื่องเสียงอากาศยานอยู่เป็นประจำหรือยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาจากการร้องเรียนได้ |
| | ๔.๒.๓ การรายงานผลแบบเฉพาะคราวที่ทำการตรวจวัด | ไม่ถึง ๑๕,๐๐๐ | - มีกรณีร้องเรียนเรื่องเสียงอากาศยาน - มีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมการบินไปจากที่ได้ประเมินไว้ |

หมายเหตุ : จำนวน Movement ต่อปีของสนามบิน หมายถึง จำนวนการบินขึ้นหรือบินลงของอากาศยานตลอดทั้งปีปฏิทิน โดยไม่นับรวม Movement ที่ใช้ในทางการทหาร ทางราชการ หรือใช้ในกรณีฉุกเฉิน

๖ วิธีการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยาน

วิธีการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานสำหรับจุดตรวจวัดระดับเสียงแบบถาวรและจุดตรวจวัดระดับเสียงแบบชั่วคราวในพื้นที่ชุมชน ให้เป็นไปตามประกาศกรมควบคุมมลพิษว่าด้วยวิธีการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชน

๗ เกณฑ์ในการเลือกตำแหน่งการตั้งจุดตรวจวัดเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชนที่เหมาะสม

พิจารณาจากแหล่งกำเนิดเสียงและพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงของสนามบิน ได้แก่

๗.๑ ปลายทางวิ่ง อย่างน้อย ๑ จุดตรวจวัดต่อ ๑ ปลายทางวิ่ง พิจารณาตั้งจุดตรวจวัดเสียงอากาศยานตามแนวการบินขึ้นลง เพื่อให้สามารถตรวจพบและจำแนกเหตุการณ์การบินขึ้น (ประมาณ ๓ – ๗ nautical mile หรือ nmi โดยที่ ๑ nmi เท่ากับ ๑.๘๕๒ กิโลเมตร) และบินลง (ประมาณ ๘ nmi) ทั้งนี้ อาจพิจารณาเพิ่มจุดตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานแยกกันเพื่อให้ได้ข้อมูลของอากาศยานมากที่สุดทั้งเหตุการณ์บินขึ้นและบินลง

๗.๒ เส้นทางบิน พิจารณาตั้งจุดตรวจวัดเสียงอากาศยานเพิ่มเติมหากมีการใช้เส้นทางบินแยกไปจากเส้นทางบินหลักโดยเฉพาะกรณีที่มีการบินผ่านพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหว

๗.๓ การใช้ทางวิ่งหรือทางขับ พิจารณาตั้งจุดตรวจวัดเสียงอากาศยานเพิ่มเติมหากมีชุมชนอยู่ใกล้กับทางวิ่งหรือทางขับ

๗.๔ พิจารณาตั้งจุดตรวจวัดเสียงอากาศยานเพิ่มเติมกรณีพื้นที่อ่อนไหวเป็นพิเศษ เช่น โรงพยาบาล สถานรับเลี้ยงเด็กอ่อน รวมถึงจุดเผ่าระวางเป็นพิเศษอื่น ๆ

๗.๕ พิจารณาตั้งจุดตรวจวัดเสียงอากาศยานให้เหมาะสมกับจุดตรวจวัดมีอยู่เดิม

๗.๖ พิจารณาตั้งจุดตรวจวัดเสียงอากาศยานบริเวณเส้นเท่าระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน L_{dn} หรือ DNL ที่ระดับ ๖๕, ๗๐, ๗๕ เดซิเบลเอ หรือบริเวณเส้นเท่าระดับเสียง Noise Exposure Forecast หรือ NEF ที่ ๓๐, ๓๕, ๔๐ ที่ได้ทำการประเมินไว้ใน EIA หรือ EHIA

๘ เกณฑ์พิจารณาสภาพแวดล้อมในการตั้งจุดตรวจวัดเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชนที่เหมาะสม

ให้พิจารณาสถานที่และสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับการตรวจวัดระดับเสียง โดยคำนึงถึงความสะดวก ในการติดตั้ง ปฏิบัติงาน รวมทั้งการดูแลรักษาและซ่อมบำรุง ดังนี้

๘.๑ ไม่ได้รับอิทธิพลจากเสียงของแหล่งกำเนิดอื่นที่ไม่ใช่อากาศยาน (non-aircraft noise sources) เช่น การจราจร อุตสาหกรรม เสียงไซเรน สัตว์ป่า เป็นต้น โดยพิจารณาจากผลการตรวจวัดระดับเสียง ดังนี้

๘.๑.๑ ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ณ จุดตรวจวัดควรมีค่าต่ำกว่าระดับเสียงสูงสุดของอากาศยานที่มีระดับเสียงต่ำที่สุดที่บินผ่านจุดตรวจวัดนั้นอย่างน้อย ๑๐ เดซิเบลเอ (แนะนำให้ต่ำกว่า ๑๕ เดซิเบลเอ เพื่อให้การวิเคราะห์และตรวจสอบข้อมูลเสียงได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน)

๘.๑.๒ ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ณ จุดที่ไม่โครโฟนตรวจวัดได้ ควรมีค่าโดยประมาณ ๔๐ - ๔๕ เดซิเบลเอ สำหรับพื้นที่ที่ไม่พลุกพล่านหรือในชนบท และควรมีค่าไม่เกิน ๕๕ เดซิเบลเอ สำหรับพื้นที่ในเขตเมือง

๘.๒ ไม่ควรอยู่ใกล้โครงสร้างหรือพื้นผิวที่มีลักษณะทำให้เกิดการเปียงเบน สะท้อน หรือลดทอนของเสียง

๘.๒.๑ เพื่อหลีกเลี่ยงผลของเสียงสะท้อนจากพื้นผิวด้านล่าง มุมระหว่างพื้นดินแนวราบกับอากาศยานที่บินผ่านควรมีขนาดเกินกว่า ๓๐ องศา ในขณะที่อากาศยานบินผ่านจุดตรวจวัด

๘.๒.๒ ควรมองเห็นแนวการบินปกติ ไม่มีอาคารบดบัง โดยในรัศมีอย่างน้อย ๓.๕ เมตร ต้องไม่มีพื้นผิวที่สะท้อนเสียง ต้นไม้หรือแหล่งกำเนิดเสียงจากลมอื่น ๆ

๘.๓ เป็นสถานที่ที่สะดวกต่อการติดตั้ง ปฏิบัติงาน รวมทั้งการดูแลรักษาและซ่อมบำรุง เช่น เป็นที่ดินของสนามบินหรือพื้นที่สาธารณะ มีแหล่งจ่ายกระแสไฟฟ้า มีสัญญาณของระบบสื่อสารข้อมูล และสามารถเข้าทำการบำรุงรักษาได้สะดวก

๙ ข้อกำหนดในการรายงานผลและการเผยแพร่ข้อมูลสู่สาธารณะ

กำหนดให้มีการรายงานผลและเผยแพร่ข้อมูลสู่สาธารณะผ่านช่องทางเว็บไซต์ อย่างน้อย ๑ ช่องทาง โดยมีข้อกำหนดรายละเอียดข้อมูลที่ต้องรายงานผลและเผยแพร่ข้อมูลสู่สาธารณะแยกตามประเภทของ จุดตรวจวัดและการรายงานผลการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่รอบสนามบินดังตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ข้อกำหนดรายละเอียดข้อมูลในการรายงานผลและการเผยแพร่ข้อมูลสู่สาธารณะ

| ข้อมูล | จุดตรวจวัดระดับเสียงแบบถาวรและการรายงานผลแบบเรียลไทม์ | จุดตรวจวัดระดับเสียงแบบชั่วคราวและการรายงานผลแบบตามรอบระยะเวลา | จุดตรวจวัดระดับเสียงแบบชั่วคราวและการรายงานผลแบบเฉพาะคราวที่ทำการตรวจวัด |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| การรายงานผลข้อมูลแบบเรียลไทม์ | | | |
| Real time L _{AS} | ● | - | - |
| Real time PNL or EPNL | ○ | - | - |
| Real time Flight tracking | ● | - | - |
| Real time Meteorological data | ○ | - | - |
| การรายงานผลข้อมูลรายวัน | | | |
| L _{dn} หรือ DNL รายวัน | ● | ● | ● |
| NEF รายวัน | ○ | ○ | ○ |
| ข้อมูลการปฏิบัติการบินรายวัน | ● | ● | ● |
| ความเร็วลมและปริมาณน้ำฝนรายวัน | ● | ● | ● |
| ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมรายวัน | ○ | ○ | ○ |
| ระดับเสียงพื้นฐานรายวัน | ○ | ○ | ○ |

หมายเหตุ : ● ต้องรายงาน (ตรวจวัด หรือ เชื่อมโยง หรือ จัดหาข้อมูล)
 ○ เป็นทางเลือกในการรายงานข้อมูลเพิ่มเติม
 - ไม่ต้องรายงาน

ตารางที่ ๒ (ต่อ) ข้อกำหนดรายละเอียดข้อมูลในการรายงานผลและการเผยแพร่ข้อมูลสู่สาธารณะ

| ข้อมูล | จุดตรวจวัดระดับเสียง แบบถาวรและ การรายงานผล แบบเรียลไทม์ | จุดตรวจวัดระดับเสียง แบบชั่วคราวและ การรายงานผล แบบตามรอบ ระยะเวลา | จุดตรวจวัดระดับเสียง แบบชั่วคราวและ การรายงานผล แบบเฉพาะคราว ที่ทำการตรวจวัด |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| การรายงานสรุปผลข้อมูล รายเดือนหรือรายปี | | | |
| สถิติข้อมูล L _{dn} (จากข้อมูลรายวันของทั้งเดือนหรือทั้งปี) | ● | - | - |
| สถิติข้อมูล NEF (จากข้อมูลรายวันของทั้งเดือนหรือทั้งปี) | ○ | - | - |
| สถิติข้อมูลการปฏิบัติการบิน เฉลี่ยรายวันของทั้งเดือนหรือทั้งปี | ● | ● | ● |
| สถิติข้อมูลอุณหภูมิตามพยากรณ์ภาพรวม ของทั้งเดือนหรือทั้งปี | ● | ● | ● |
| แผนที่เส้นเท่า (Contour Map) ระดับเสียง L _{dn} หรือ NEF รายปี | ● | ○ | ○ |

หมายเหตุ : ● ต้องรายงาน (ตรวจวัด หรือ เชื่อมโยง หรือ จัดหาข้อมูล)
○ เป็นทางเลือกในการรายงานข้อมูลเพิ่มเติม
- ไม่ต้องรายงาน

หมายเหตุ : คำอธิบายศัพท์

- L_{AS} (A-weighted and slow time weighting response sound level) หมายถึง ค่าระดับเสียงที่ผ่านการถ่วงน้ำหนักโดยใช้วงจรถ่วงน้ำหนักแบบวงจร A และถ่วงน้ำหนักเวลาแบบ Slow ที่ให้ค่าการตอบสนองคงที่ทุก ๑ วินาที
- PNL (Perceived noise level, L_{PN}) หมายถึง ค่าระดับเสียงที่มีการปรับค่าให้สัมพันธ์กับความรู้สึกรำคาญของมนุษย์เมื่อได้รับเสียงที่มีความถี่และระดับความดังเสียงแตกต่างกัน
- EPNL (Effective Perceived noise level) หมายถึง ค่าระดับเสียง PNL ที่มีการปรับค่าให้สอดคล้องกับผลกระทบจากเสียงอากาศยานด้วยระยะเวลาการรับเสียงขณะที่อากาศยานบินผ่าน ย่านความถี่และโทนของเสียงอากาศยานที่ได้รับ
- NEF (Noise exposure forecast) หมายถึง ค่าประมาณการการสัมผัสเสียงจากอากาศยาน เป็นการนำค่า EPNL มาคำนวณ โดยเพิ่มระดับผลกระทบจากเสียงอากาศยานที่ได้รับในช่วงระยะเวลากลางคืน (๒๒.๐๐ - ๐๗.๐๐ น.) และคำนวณผลรวมของการสัมผัสเสียงอากาศยานทั้งหมดในช่วงเวลาต่อเนื่อง ๒๔ ชั่วโมง
- L_{dn} หรือ DNL (Day-Night average sound level) หมายถึง ค่าเฉลี่ยเชิงพลังงานของระดับเสียงจากเหตุการณ์เสียงอากาศยานที่เกิดขึ้นทั้งหมดในเวลา ๒๔ ชั่วโมง โดยเพิ่มระดับผลกระทบของเหตุการณ์เสียงที่เกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืน (๒๒.๐๐ - ๐๗.๐๐ น.) ขึ้นอีก ๑๐ เดซิเบลเอ
- ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม (Residual sound level) หมายถึง ค่าระดับเสียงเฉลี่ยตลอดช่วงระยะเวลาที่สนใจโดยไม่รวมเสียงที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์อากาศยาน
- ระดับเสียงพื้นฐาน (Background sound level, L_{∞}) หมายถึง ค่าระดับเสียงที่ตลอดช่วงระยะเวลาที่สนใจมีค่าระดับเสียงร้อยละ ๙๐ สูงกว่าค่าระดับเสียงนี้