

บทที่ 1 ความเป็นมาโครงการ

1.1 ลำดับการศึกษาและพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตั้งอยู่ที่ตำบลสตึก อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ได้มีการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ชื่อเดิม) ตามหนังสือเลขที่ วว 0804/6981 ลงวันที่ 3 กันยายน 2536 (ภาคผนวก ก1)

กรมท่าอากาศยานมีความประสงค์ปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปี 2563 จึงได้จัดทำรายงานรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พิจารณาเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2563 และ กพท. มีความเห็นให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นผู้พิจารณารายงานฯ ตามมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2563

1.2 การดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

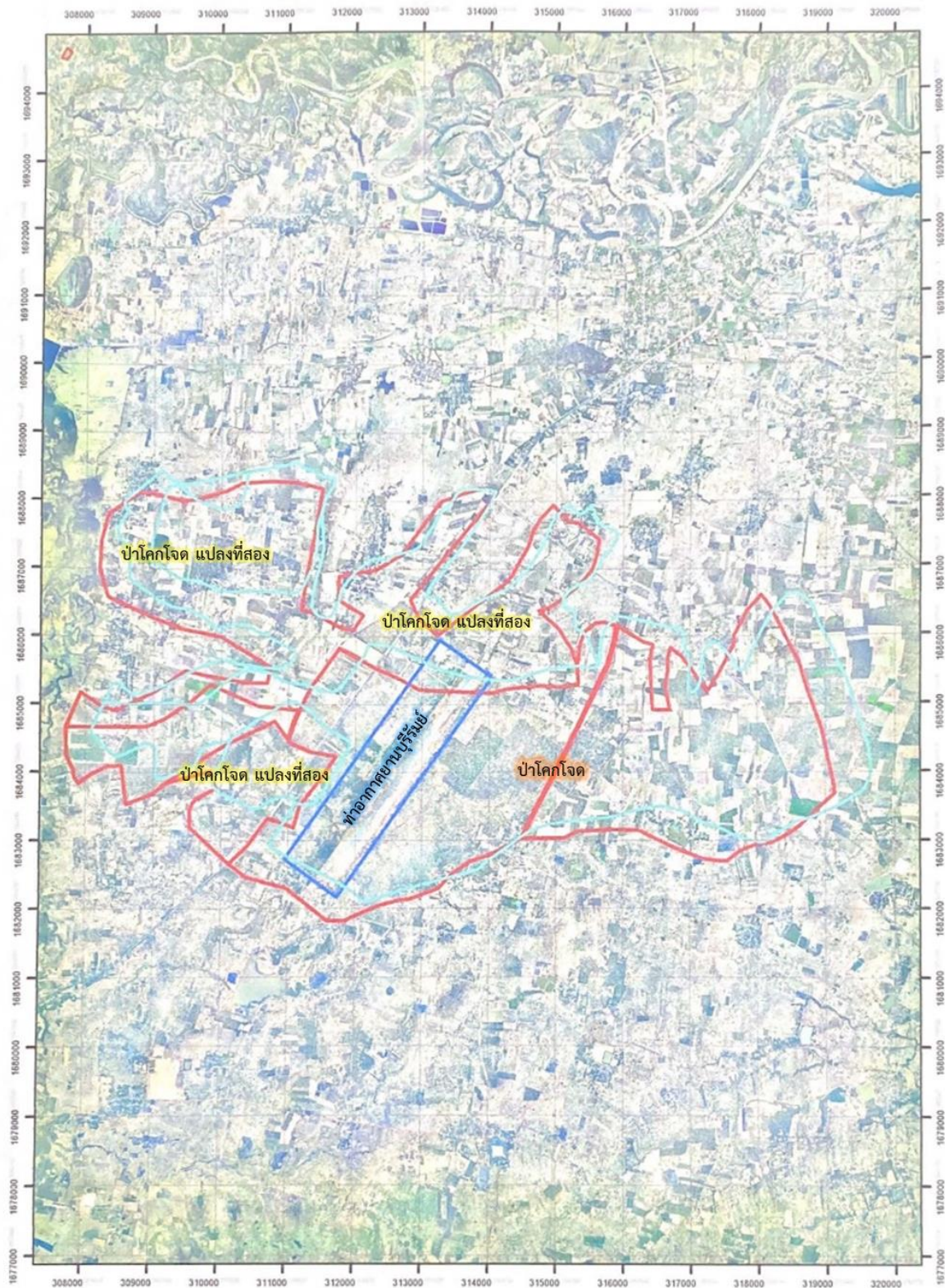
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ขอใช้พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าโคกโจด กับป่าโคกโจดแปลงที่สอง จำนวน 2,512 ไร่ (ภาคผนวก ก2) ดังแสดงในตารางที่ 1.2-1 และรูปที่ 1.2-1

ตารางที่ 1.2-1 ข้อมูลการใช้พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าโคกโจด กับป่าโคกโจดแปลงที่สองของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ลำดับ	รายการ	จำนวน (ไร่)
1	ประกาศกรมป่าไม้ ฉบับที่ 11/2537	2,050
2	ประกาศกรมป่าไม้ ฉบับที่ 12/2537	450
3	ประกาศกรมป่าไม้ ฉบับที่ 203/2538	12
รวม		2,512

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (2563)

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์เริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี 2538 ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2541 และเปิดดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2541 จนถึงปัจจุบัน



ที่มา : สำนักงานป่าไม้จังหวัดบุรีรัมย์ (2563)

รูปที่ 1.2-1 การขอใช้พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าโคกโจด กับป่าโคกโจดแปลงที่สอง
ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

1.3 เงื่อนไขและผลการปฏิบัติตามมาตรการและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมล่าสุดในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 กรมท่าอากาศยาน กำหนดให้มีโครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน แพร่ นครพนม เลย บุรีรัมย์ ตรัง ระนอง ชุมพร และหัวหิน 8 แห่ง

1.3.1 การตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตามที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ดังแสดงในตารางที่ 1.3.1-1

1.3.2 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในหนังสือที่ วว 0804/6981 ลงวันที่ 3 กันยายน 2536 และกำหนดเพิ่มเติมโดยท่าอากาศยาน ดังแสดงในตารางที่ 1.3.2-1 ส่วนสถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 1.3.2-1




ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1) จ่ายค่าชดเชยที่ดินให้กับราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าโคกโจด อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ (บริเวณที่จะทำการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์) หรือจัดหาที่ดินทดแทนให้กับราษฎรเหล่านั้นใหม่ โดยจะต้องคำนึงถึงปัจจัยในการตั้งถิ่นฐาน และการดำรงชีวิตในพื้นที่ใหม่ด้วย	<div> <div>- พื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกโจด เดิมมีราษฎรกลุ่มบ้านคอกหมูบุกรุกเขตป่าสงวนแห่งชาติเข้าไปอาศัยอยู่และทำกินในเขตบริเวณพื้นที่ที่จะก่อสร้างท่าอากาศยานจำนวน 12 หลังคาเรือน โดยมีบ้านที่ปลูกสร้างไว้ 11 หลังคาเรือน ในช่วงก่อนการก่อสร้างท่าอากาศยานในปี 2532 ได้มีการประชุมร่วมกันระหว่างราษฎรกลุ่มบ้านคอกหมูที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน ราษฎรทั้ง 12 หลังคาเรือน ยินดีจะย้ายออกจากพื้นที่โดยยินยอมรื้อถอนบ้านเรือนและออกจากพื้นที่ทำกินภายใน 60 วัน นับตั้งแต่ทางราชการมีหนังสือแจ้งส่วนคำรื้อถอนแล้วแต่ทางราชการจะพิจารณาจัดสรรให้ ทั้งนี้ ราษฎรเจ้าของบ้านทั้ง 11 หลังคาเรือน ให้การรับรองว่าจะไม่ต่อเติมหรือปลูกสร้างสิ่งก่อสร้างขึ้นอีกในบริเวณที่ดินของเขตป่าสงวนแห่งชาติ</div> <div>- ต่อมาในปี 2554 ได้มีการตรวจสอบบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยพบว่ากลุ่มราษฎรบ้านคอกหมูยังไม่ได้ย้ายออกจากพื้นที่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยมีอยู่เดิม 9 หลังคาเรือน และปลูกสร้างเพิ่มเติมอีก 9 หลังคาเรือน</div> </div>	<div> <div>- ปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์กำลังดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยาน และอยู่ในช่วงดำเนินการย้ายบ้านเรือนบริเวณบ้านคอกหมูให้สอดคล้องกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศของท่าอากาศยานบุรีรัมย์</div> </div>	-

ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	- จากการตรวจสอบพื้นที่ในเดือนมิถุนายน 2562 พบว่า ปัจจุบันกลุ่มราษฎรบ้านคอกหมู ยังไม่ได้มีการย้ายออกจากพื้นที่และมีการปลูกสร้างบ้านเรือนเพิ่มเติม ซึ่งมีบ้านราษฎรที่อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของท่าอากาศยานประมาณ 20 หลังคาเรือน		
2) จัดสรรงบประมาณสนับสนุนหน่วยงานปลูกสร้างสวนป่าเศรษฐกิจให้มาจัดสร้างป่าธรรมชาติ เพื่อการอนุรักษ์ขึ้น และดูแลรักษาให้คงอยู่ได้โดยการสร้างแนวเขตป่าที่ชัดเจน รวมทั้งจัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ให้เจ้าหน้าที่ที่สามารถที่จะปฏิบัติการป้องกันการบุกรุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ	- ช่วยเหลือสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่สวนป่าโคกโจด องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ ในการดูแลรักษาสภาพป่าไม้บริเวณภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน พร้อมทั้งให้ความร่วมมือในการติดตามตรวจสอบการบุกรุกพื้นที่ป่าภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานและพื้นที่ข้างเคียง	- การจัดสรรงบประมาณเพื่อการปลูกสร้างสวนป่าเศรษฐกิจและการจัดหาเครื่องมือเครื่องใช้สำหรับการป้องกันการบุกรุกป่าเป็นงานในความรับผิดชอบขององค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงดำเนินการเฉพาะงานด้านการช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่	-
3) ปรับเปลี่ยนบทบาทของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด จากการเพาะกล้าไม้ เช่น สะเดา เพื่อการปลูกสร้างสวนป่ามาเป็นเพาะกล้าไม้ผลแจกจ่ายหรือจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร เพื่อให้ราษฎรนำไปปลูกในพื้นที่ไร่นา หรือที่บ้าน เพื่อเป็นการช่วยเหลือการพึ่งพาทนของดิน	- การดำเนินงานของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจดในปัจจุบัน เป็นการเพาะชำกล้าไม้เศรษฐกิจ ได้แก่ ยางพารา เพื่อแจกจ่ายให้กับราษฎรที่จะเข้าร่วมโครงการปลูกสวนยางพาราเข้าไปปลูกในพื้นที่ที่ราษฎรทำกิน พร้อมทั้งสนับสนุนเครื่องจักรและปุ๋ยในการบำรุงรักษาให้กับราษฎร โดยเมื่อเก็บผลผลิตได้จะมีการแบ่งผลประโยชน์ตามที่ตกลงกันไว้	- การเพาะชำกล้าไม้เศรษฐกิจเพื่อแจกจ่ายหรือจำหน่ายให้กับราษฎรเป็นภารกิจของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจดที่ขึ้นกับองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นการปรับเปลี่ยนบทบาทหรือหน้าที่ในการดำเนินงานของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด กรมท่าอากาศยานจึงไม่สามารถดำเนินการได้ จึงควรมีการขอยกเลิกมาตรการเพื่อให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	 <p>สวนป่าโคกโจด</p>

ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4) ต้องจัดทำคลองระบายน้ำรอบพื้นที่โครงการ และตั้งสถานีสูบน้ำบริเวณด้านใต้ของพื้นที่ โครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - จัดทำรางระบายน้ำรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยประกอบด้วยรางระบายน้ำด้านข้างทางวิ่ง รางระบายน้ำรอบอาคารที่พักผู้โดยสารและรางระบายน้ำรอบเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน - มิได้จัดตั้งสถานีสูบน้ำบริเวณด้านใต้ของพื้นที่โครงการเนื่องจากบริเวณพื้นที่ทางด้านใต้ของท่าอากาศยานไม่มีลักษณะเป็นบ่อน้ำ เป็นเพียงพื้นที่รับน้ำขนาดเล็กประมาณ 0.5 ไร่ อยู่บริเวณติดกับถนนรอบสนามบิน มีน้ำท่วมขังเฉพาะช่วงฝนตก และกรณีที่มีฝนตกต่อเนื่องน้ำจะสามารถไหลข้ามถนนรอบสนามบินผ่านท่อลอดลงสู่บ่อน้ำด้านข้างโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ เพื่อเป็นแหล่งน้ำใช้ของโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณและราษฎรบ้านโคกสุพรรณ 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรปรับปรุงพื้นที่ทางด้านทิศใต้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำโดยการจัดทำท่อลอดตัดผ่านถนนเพื่อให้ น้ำไหลลงสู่บ่อน้ำสาธารณะได้ดียิ่งขึ้น 	 <p>รางระบายน้ำภายในท่าอากาศยาน</p>  <p>พื้นที่รับน้ำทางด้านทิศใต้และ จุดที่น้ำไหลข้ามถนน</p>  <p>บ่อน้ำด้านข้างโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ</p>

ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5) ต้องตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน อย่างน้อย 5 ปี โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง	- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์เปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2540 การดำเนินงานที่ผ่านมา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่คณะทำงานสำหรับประสานงานกับชุมชนและเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชนอย่างต่อเนื่อง	-	-
6) ในอนาคตหากปริมาณเครื่องบินที่ใช้บริการของสนามบินเพิ่มขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้ในรายงานจะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงหัวหรือท้ายสนามบิน และส่งผลการตรวจวัดให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมพิจารณา	- จำนวนเที่ยวบินที่คาดการณ์ไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีการคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินไว้ถึงปี 2547 โดยมีจำนวนเที่ยวบิน 6 เที่ยวบิน/สัปดาห์ แบบอากาศยานที่คาดการณ์ไว้คือ Shorts SD 360 (SH360) ขนาด 36 ที่นั่ง ผลการประเมิน NEF เท่ากับ 6 โดยยังอยู่ในเขตพื้นที่แนวทางวิ่ง - จากการรวบรวมสถิติจำนวนและแบบอากาศยานที่เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปี 2553 และตารางการบินในช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2554 พบว่า มีจำนวน 4 เที่ยวบิน/สัปดาห์ โดยใช้แบบอากาศยาน ATR72-500 ขนาด 70 ที่นั่งของสายการบินนกแอร์ แม้ว่าจำนวนเที่ยวบินมีไม่เกินจำนวนที่คาดการณ์ไว้ แต่เนื่องจากแบบอากาศยานที่เข้ามาใช้บริการเป็นขนาดใหญ่กว่า จึงได้ทำการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณชุมชนบ้านโคกสุพรรณ	-	-

ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	<p>ที่อยู่ทางหลวงวิัง 04 ที่มีการใช้ในการบิน ขึ้นบินลงของอากาศยานถึงร้อยละ 70 ซึ่งผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ มาตรฐาน</p> <p>- ปัจจุบันมีจำนวนเที่ยว 5 เที่ยวบิน/วัน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ ใช้แบบอากาศยาน ATR72-500 จำนวน 3 เที่ยวบิน/วัน และ สายการบินแอร์เอเชีย ใช้แบบอากาศยาน A320-200 จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน และจากการ ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับ เสียงสูงสุด ในวันที่ 27 กุมภาพันธ์ - 2 มีนาคม 2562 และวันที่ 14-17 มิถุนายน 2562 พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ มาตรฐาน</p>		

ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>1. เสียง</p> <p>1) ควรมีการกำหนดวิธีการขึ้นลงของเครื่องบินให้เป็นมาตรฐานว่าจะต้องหลีกเลี่ยงการบินเหนือบริเวณที่มีผู้คนอาศัยอยู่มากเท่าที่จะทำได้</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ในการกำหนดวิธีการบินขึ้น-ลง มีการศึกษาและกำหนดลักษณะการบินโดยจะมีการปรับเปลี่ยนตามสภาพภูมิอากาศขณะทำการบินด้วย โดยยึดมาตรฐานเรื่องความปลอดภัยเป็นหลัก - ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีห้วงทางวิ่งวางตัวในแนว 220 และ 40 องศา โดยมีสัดส่วนการใช้ห้วงทางวิ่งร้อยละ 30 และ 70 ตามลำดับ การบินขึ้น-ลงของอากาศยานผ่านพื้นที่ป่าไม้และพื้นที่เกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ และไม่ได้ผ่านพื้นที่ที่มีชุมชนอาศัยอยู่หนาแน่น 	<ul style="list-style-type: none"> - การขยายตัวของชุมชนโดยเฉพาะชุมชนบ้านโคกสุพรรณและชุมชนบ้านหนองไผ่ (กลุ่มบ้านคอกหมู) ที่อยู่บริเวณห้วงทางวิ่งทั้ง 2 ฝั่ง แม้ว่าปัจจุบันยังไม่มีปัญหาเรื่องเสียงดังรบกวน - แต่หากยังมีการขยายตัวของชุมชนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะบริเวณแนวบินขึ้น-ลงของอากาศยาน อาจเกิดปัญหาผลกระทบด้านเสียงรบกวนตามมา จึงควรมีการควบคุมการขยายพื้นที่ชุมชนบริเวณแนวเขตร่อนของอากาศยาน 	
<p>2) การเลื่อนตำแหน่งเขตเริ่มเข้าสู่ทางวิ่งออกไป ถ้าทางวิ่งยาวพอความประสงค์เพื่อให้เครื่องบินแตะพื้นที่ระยะมากขึ้นจากจุดเริ่มของทางวิ่ง เพื่อลดเสียง</p>	<ul style="list-style-type: none"> - แนวการบินขึ้น-ลงของอากาศยานในปัจจุบันเป็นพื้นที่ป่าและพื้นที่เกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ไม่ได้ผ่านพื้นที่ชุมชนหนาแน่น ประกอบกับจำนวนเที่ยวบินมี 5 เที่ยวบิน/วัน จึงไม่มีปัญหาด้านเสียงรบกวน ดังนั้นในการกำหนดระยะที่อากาศยานแตะพื้นจึงอยู่ในดุลยพินิจของนักบินภายใต้เงื่อนไขด้านความปลอดภัย 	-	-

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3) ขบวนการปฏิบัติการบินเพื่อลดเสียง เช่น ควบคุมการนำเครื่องบินขึ้นด้วยการลดแรง thrust ไกลล์สนามบินบริเวณที่มีบ้านคนพักอาศัยเป็นจำนวนมาก หรือได้ขึ้นสูงสุดตามวิธีปลอดภัย เช่นเดียวกันกับการนำเครื่องบินลงสนามด้วยการลด thrust ของเครื่องยนต์	- การปฏิบัติการบินเพื่อลดเสียง นักบินจะมีการพิจารณาปรับลดหรือเพิ่มแรง thrust ตามความเหมาะสม และความปลอดภัยในการบินขึ้น-ลง	-	-
4) การใช้แบบจำลองเพื่อการวางแผนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากเครื่องบิน เช่น Integrated Noise Model (INM) (Department of Transportation, 1979 อเมริกา) สำหรับการประเมินเทคนิคต่าง ๆ ในการลดเสียง	- มีการศึกษาผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ INM 7.0 D โดยใช้ข้อมูลชนิดและจำนวนเที่ยวบินในปัจจุบัน เพื่อประเมินเสียงรบกวนจากการขึ้น-ลงของอากาศยาน - ผลการประเมินเสียงในปัจจุบัน พบว่าเส้นระดับเสียง NEF ยังคงมีขอบเขตอยู่ในพื้นที่ทำอากาศยาน	-	-



ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5) การวางแผนและควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณ ใกล้สนามบิน ด้วยการแบ่งเขตหรือการ ออกใบอนุญาตก่อสร้าง การแบ่งเขต จะต้องเป็นไปตามการคำนวณเสียงตาม สถานการณ์ที่เป็นจริง ภายในเขตจะต้องมี การปรับการใช้ที่ดิน ซึ่งอาจเป็นการห้าม สร้างบ้านเรือนใหม่ๆ ส่วนอาคารเดิมที่มีอยู่ จะได้รับการสร้างฉนวนกันเสียงให้ เป็นต้น	<ul style="list-style-type: none">- วางแผนและควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียง ท่าอากาศยาน โดยการประชาสัมพันธ์เขต ปลอดภัยในการเดินอากาศและกำหนดความสูง สิ่งปลูกสร้างในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้องค์การบริหารส่วนตำบลที่ว่าการอำเภอ และสำนักงานจังหวัดทราบ- กำหนดให้การก่อสร้างอาคารสิ่งปลูกสร้างในเขต ปลอดภัยในการเดินอากาศจะต้องเสนอแบบ ก่อสร้างต่อองค์การบริหารส่วนตำบล เพื่อให้ องค์การบริหารส่วนตำบลส่งแบบคำขอเพื่อขอ ความเห็นจากท่าอากาศยาน โดยจะมีการ ตรวจสอบระยะของสิ่งปลูกสร้างและความสูงที่ สามารถปลูกสร้างได้ หากพบว่าความสูงและ ระยะของสิ่งปลูกสร้างเป็นไปตามที่กำหนดใน ประกาศเขตปลอดภัยในการเดินอากาศจึงจะออก ใบอนุญาตปลูกสร้างให้เพื่อดำเนินการต่อไป	-	-
6) การสร้างกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบ จากเสียงเครื่องบิน จากการปฏิบัติงานบน พื้นดิน ตัวอย่าง เช่น ฉากกันเสียงขนาดสูง 7 ม. ยาว 1,260 ม. สามารถลดเสียงได้ ระหว่าง 5-15 dBA	<ul style="list-style-type: none">- บริเวณพื้นที่ รอบแนวเขตท่าอากาศยาน ถูกล้อมรอบด้วยป่าไม้ ชุมชนที่อยู่ใกล้สุด อยู่ทางด้านหัวทางวิ่ง 04 และ 22 ในขณะที่การ ปฏิบัติงานบนพื้นดิน จะดำเนินการบริเวณลาน จอดเครื่องบิน ประกอบกับจำนวนเที่ยวบินต่อ สัปดาห์มี 4 เที่ยวบิน/วัน จึงไม่มีปัญหาเสียง รบกวนขณะปฏิบัติงานบนพื้นดิน และไม่มีการ จัดสร้างกำแพงกันเสียง	-	-



ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
7) การจำกัดจำนวนเที่ยวบินต่อวันหรือต่อปี	<ul style="list-style-type: none"> - ตามที่มีการศึกษาไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีการคาดการณ์ จำนวนเที่ยวบินไว้ 6 movement/สัปดาห์ โดยเป็นแบบอากาศยาน Shorts SD 360 และปัจจุบันมีจำนวนเที่ยวบิน 4 movement/วัน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ จำนวน 2 movement/วัน และสายการบินแอร์เอเชีย จำนวน 2 movement/วัน ผลการประเมินเสียงจากอากาศยาน พบว่าเส้น NEF ยังคงมีขอบเขตอยู่ในท่าอากาศยาน - จากการประเมินเสียงศักยภาพสูงสุดของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ กำหนดเครื่องบิน A320-200 จำนวน 48 movement/วัน เครื่องบิน Q400 จำนวน 8 movement/วัน เครื่องบิน B737-800 จำนวน 40 movement/วัน และเครื่องบิน GULFSTREAM G280 ขนาด 21 ที่นั่ง จำนวน 20 movement/วัน พบว่า เส้น NEF ชิดกับขอบเขตพื้นที่ท่าอากาศยานพอดี 	- นำผลการศึกษาไปใช้ในการกำหนดจำนวนเที่ยวบิน และควรมีการทบทวนหรือทำการประเมินเสียงใหม่น้อยกว่า 2 ปี	-
8) การห้ามการบินเป็นบางเวลา เช่น เวลากลางคืน	<ul style="list-style-type: none"> - เที่ยวบินพาณิชย์ที่ให้บริการปัจจุบันไม่มีการบินขึ้น-ลง ในช่วงเวลากลางคืน โดยปัจจุบันทำการบิน จำนวน 5 เที่ยวบิน/วัน ในช่วงเวลา 06.05-18.40 น. 	- ควรปรับปรุงมาตรการจาก “การห้ามบิน” เป็น “การหลีกเลี่ยง” การบินในเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน เช่น ภารกิจด้านการทหาร อากาศยานรับ-ส่งผู้ป่วย ไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมได้ และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์	-

ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2. คมนาคมขนส่ง 1) จัดเตรียมอุปกรณ์ผจญเพลิงและช่วยชีวิตให้พร้อม	- จัดเตรียมอุปกรณ์ผจญเพลิงและช่วยชีวิตไว้ประจำรถพยาบาล รถกู้ภัยและดับเพลิง พร้อมทั้งมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ	-	-
2) ตรวจสอบรั้วลวดหนามรอบท่าอากาศยานมิให้เกิดชำรุดเสียหายจนไม่สามารถป้องกันสัตว์หรือบุคคลที่รุกร้าเข้ามาได้	- จัดเจ้าหน้าที่ตรวจตราแนวรั้วลวดหนามรอบแนวเขตท่าอากาศยานสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ทุกวันศุกร์ เพื่อป้องกันการทำลายรั้วลวดหนาม - ติดป้ายประกาศห้ามทำลายรั้วลวดหนามรอบท่าอากาศยาน	-	<div>  <div>แนวรั้วลวดหนามรอบท่าอากาศยาน</div>  <div>ป้ายประกาศห้ามทำลายรั้วท่าอากาศยาน</div> </div>

ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3) กำหนดมาตรการกำจัดนก	- มีมาตรการในการกำจัดนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เช่น การตัดต้นไม้และตัดหญ้า การขับไล่ในช่วงก่อนที่จะมีการขึ้น-ลงของอากาศยาน โดยวิธีการต่าง ๆ เช่น การใช้ประทัด การส่งสัญญาณเสียงขับไล่ และมีการบันทึกชนิดนกที่พบบริเวณห้วงทางวิ่ง	-	 พื้นที่ควบคุมความสูงของหญ้า ด้านข้างทางวิ่ง
4) ตรวจตราเครื่องช่วยเดินอากาศทั้งหลายให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้	- จัดเจ้าหน้าที่สำหรับตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องช่วยเดินอากาศให้สามารถใช้งานได้อยู่เสมอ	-	 อาคารสถานีเครื่องช่วยเดินอากาศ
5) ตรวจตราป้องกันสิ่งปลูกสร้างสูงเกินกำหนดในเขตร่อน	- บริเวณเขตร่อนมีสภาพเป็นพื้นที่ป่าและพื้นที่เกษตรกรรม ไม่มีสิ่งปลูกสร้างในบริเวณดังกล่าว และมีการกำหนดให้การปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ในเขตปลอดภัยทางเดินอากาศจะต้องได้รับใบอนุญาตปลูกสร้างจากอากาศยานก่อนเพื่อกำหนดความสูงของอาคารก่อนดำเนินการปลูกสร้าง	-	-




ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
6) ตรวจสอบตราเข้มงวดในการจอดรถให้เป็นระเบียบ	<ul style="list-style-type: none"> - จัดระบบจราจรบริเวณพื้นที่ลานจอดรถยนต์ โดยการจัดช่องสำหรับจอดรถยนต์อย่างเป็นระเบียบ - จำนวนเที่ยวบินในปัจจุบันมี 5 เที่ยวบิน/วัน ดังนั้น จำนวนรถยนต์ที่เข้ามารับ-ส่งผู้โดยสารจึงค่อนข้างน้อย ในขณะที่ลานจอดรถยนต์ของท่าอากาศยานสามารถจอดรถได้ประมาณ 100 คัน จึงไม่มีปัญหาเรื่องพื้นที่ลานจอดรถ 	-	 <p>ลานจอดรถภายในท่าอากาศยาน</p>
7) ตรวจสอบตราเข้มงวดป้องกันการตัดเชื่อมต่อหรือใช้ไหล่ถนนทางเข้าไปในทางที่ก่อให้เกิดการกีดขวางจราจร	<ul style="list-style-type: none"> - ภายในเขตพื้นที่ ท่าอากาศยานมีการกำหนดให้มีจุดทางเข้า-ออกสนามบินเพียงจุดเดียวที่เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 219 และบริเวณดังกล่าวมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เพื่อเตือนให้ถนนที่ใช้เส้นทางสายหลักเพิ่มความระมัดระวังในช่วงที่ผ่านบริเวณดังกล่าว 	-	 <p>ถนนทางเข้า-ออกโครงการ</p>  <p>สัญญาณไฟจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 219</p>



ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3. การระบายน้ำ 1) ส่วนของคลองระบายน้ำรอบโครงการ และห้วยที่รับน้ำต่อจากคลอง ได้แก่ ห้วยร้อนทอง ต้องได้รับการดูแลให้อยู่ในสภาพที่สามารถระบายน้ำได้ดีปราศจากตะกอน วัชพืช และสิ่งกีดขวาง โดยเฉพาะช่วงก่อนหน้าฤดูฝนควรมีการเตรียมการขุดลอกคลองเพื่อที่จะสามารถรองรับปริมาณน้ำฝนได้อย่างมีประสิทธิภาพ คือ สามารถระบายน้ำออกจากพื้นที่ได้ทันที	<ul style="list-style-type: none"> - ดูแลรักษาและขุดลอกทางระบายน้ำคอนกรีตในเขตท่าอากาศยานให้น้ำฝนสามารถระบายออกจากพื้นที่ได้ - น้ำที่ระบายออกจากเขตท่าอากาศยานมี 2 ส่วน คือ พื้นที่ทางตอนใต้จะระบายลงสู่บ่อน้ำสาธารณะของบ้านโคกสุพรรณ ก่อนไหลลงสู่ห้วยร้อนทองและไหลลงอ่างเก็บน้ำบ้านหนองไผ่ต่อไป ส่วนพื้นที่ทางตอนเหนือจะไหลออกจากทางระบายน้ำริมถนนของสนามบินผ่านท่อลอดลงสู่บ่อน้ำสาธารณะกลุ่มบ้านคอกหมู เพื่อสำรองไว้ใช้ต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> - พบปัญหาการกัดเซาะพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำด้านข้างทางขับและรางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยาน เนื่องจากเป็นรางดินที่มีความลาดชันจึงมีการพังทลายของพื้นที่ด้านข้างค่อนข้างสูง บางบริเวณมีสภาพดินแข็งแต่อย่างไรก็ตาม ยังสามารถระบายน้ำออกจากพื้นที่ได้ โดยไม่มีปัญหาการท่วมขังของน้ำในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน - เสนอให้มีการขุดลอกทางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยานและแก้ไขปัญหาเรื่องการพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำ เช่น การปลูกหญ้าแฝก เป็นต้น 	 <p>พื้นที่ที่มีปัญหาการพังทลายบริเวณรางดินด้านข้างทางขับ</p>
2) ส่วนของระบบสูบน้ำ ต้องได้รับการดูแลรักษาเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์มีการตรวจสอบ ซ่อมแซมและแก้ไข อุปกรณ์ชิ้นส่วนที่ชำรุดให้สามารถใช้งานได้ มีเชื้อเพลิงสำรองเพียงพอในสถานะฉุกเฉิน	<ul style="list-style-type: none"> - ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทางด้านทิศใต้ ที่กำหนดให้ติดตั้งระบบสูบน้ำเพื่อให้ระบายลงสู่ห้วยร้อนทองไม่มีสภาพเป็นบ่อน้ำที่มีน้ำท่วมขัง เป็นเพียงพื้นที่รับน้ำขนาดเล็กมีน้ำท่วมขังเฉพาะช่วงฝนตก โดยน้ำสามารถไหลข้ามถนนรอบท่าอากาศยานแล้วไหลผ่านท่อลอดด้านข้างสระน้ำสาธารณะบ้านโคกสุพรรณลงสู่สระน้ำดังกล่าวตามความลาดเอียงของพื้นที่จึงไม่ได้ติดตั้งระบบสูบน้ำ 	-	-

ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4. ความปลอดภัยของประชาชน 1) ควรติดไฟที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 219 ในช่วงที่ขนานกับโครงการเพื่อให้เกิดความแตกต่างที่ชัดเจนกับทางวิ่ง	- บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 219 ช่วงที่ขนานกับแนวเขตพื้นที่ท่าอากาศยานมีการติดตั้งไฟไว้ตลอดแนว	-	 ไฟส่องสว่างริมทางหลวงหมายเลข 219
2) ในบริเวณท่าอากาศยานควรมีห้องพยาบาลฉุกเฉินและหน่วยกู้ภัยอยู่ด้วย	- มีห้องพยาบาลและรถพยาบาลประจำท่าอากาศยาน โดยมีการเตรียมความพร้อมในการใช้งานตลอดเวลา - มีหน่วยกู้ภัยประจำท่าอากาศยาน พร้อมทั้งมีการซ้อมเพื่อเตรียมความพร้อมในการเกิดเหตุฉุกเฉินเดือนละ 1 ครั้ง	-	 อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย
3) ควรมีแผนงานร่วมในการบรรเทาสาธารณภัยร่วมกับอำเภอสตึก และทางจังหวัด	- มีแผนงานร่วมกันในการบรรเทาสาธารณภัยร่วมกับหน่วยงานป้องกันบรรเทาสาธารณภัยเทศบาลตำบลสตึก เทศบาลเมือง และสถานีตำรวจภูธรอำเภอสตึก และจังหวัด พร้อมทั้งแสดงแผนผังการดำเนินงานภายในอาคารที่ทำการท่าอากาศยาน	-	 แผนผังการแจ้งเหตุฉุกเฉิน

ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4) จำนวนและขนาดของรถดับเพลิง ควรกำหนดโดยใช้มาตรฐานของ ICAO โดยคาดการณ์จากขนาดของเครื่องบินที่จะมาลง	- ภายในท่าอากาศยานมีรถยนต์กู้ภัยและดับเพลิงขนาดกลางจำนวน 4 คัน และรถบรรทุกน้ำดับเพลิงขนาดกลาง จำนวน 1 คัน โดยจัดอยู่ใน Aerodrome Category 6 ตามเกณฑ์มาตรฐานของ ICAO ซึ่งพิจารณาจากขนาดความยาวทั้งหมด (Overall length) และความกว้างของลำตัว (Maximum fuselage) ของอากาศยานที่เข้ามาใช้บริการ โดยจัดไว้ให้สามารถรองรับแบบอากาศยาน B737-400 ได้	-	 <p>รถดับเพลิงของท่าอากาศยาน</p>
5) ในกรณีที่จะต้องมีการใช้สนามบินเพื่อการขนส่งสินค้า ควรมีการทำไหล่ทางวิ่งให้มีความแข็งแรง สามารถรับน้ำหนักขนาดมากได้ เพราะถ้ามีอุบัติเหตุที่ทำให้เครื่องบินต้องวิ่งออกนอกทางวิ่ง จะได้ไม่ทำให้ตัวเครื่องเกิดความชำรุดเสียหายหรือเกิดอุบัติเหตุได้	- ออกแบบไหล่ทางวิ่งให้สามารถรองรับน้ำหนักได้ตามมาตรฐาน และมีขนาดไหล่ทางวิ่งด้านละ 7.5 ม.	-	 <p>แนวไหล่ทางวิ่งของโครงการ</p>
6) ควรจัดให้มีการติดตามการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้อยู่ในมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	- ดำเนินการตามที่กำหนด โดยการกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบสิ่งปลูกสร้างในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง	-	

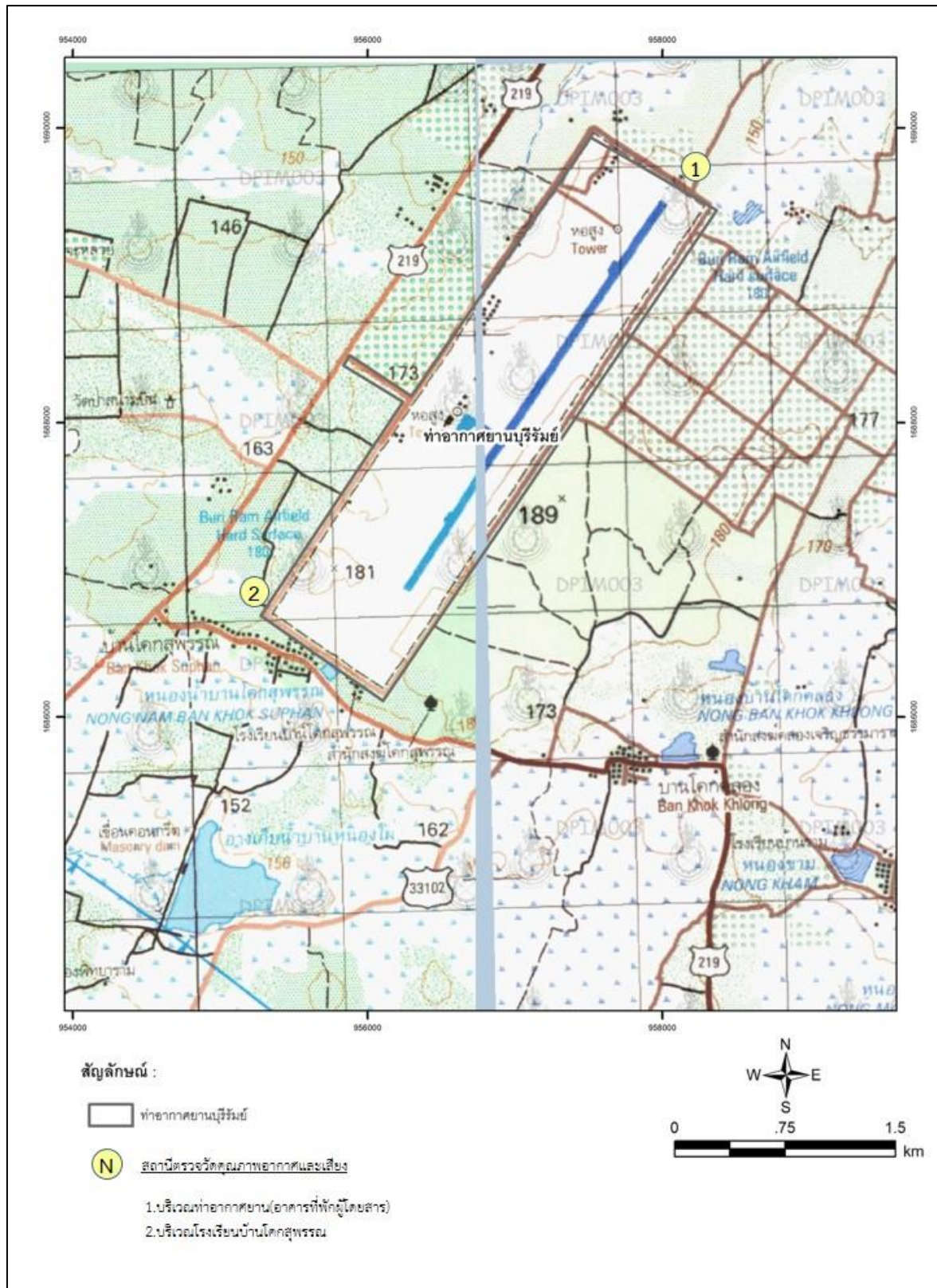
ตารางที่ 1.3.1-1 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา/อุปสรรค ที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
7) เมื่อมีการก่อสร้างท่าอากาศยานเสร็จ เรียบร้อยแล้วควรมีการเผยแพร่ข้อมูล เกี่ยวกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้หน่วยงานปกครองและส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทราบโดยทั่วกัน เพื่อนำไปสู่การ ดำเนินงานร่วมกันในการควบคุมมิให้มี อาคาร/สิ่งปลูกสร้างสูงเกินกว่าที่กำหนดไว้	- ประชาสัมพันธ์เขตปลอดภัยในการ เดินอากาศให้องค์การบริหารส่วนตำบล ที่ว่าการอำเภอ และสำนักงานจังหวัด ใน เขตพื้นที่ที่มีประกาศเขตปลอดภัยในการ เดินอากาศครอบคลุมไปถึง เพื่อให้เกิด ความร่วมมือในการจัดการด้านการใช้ที่ดิน	- ควรจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์และ คู่มือให้ประชาชน และหน่วยงานต่าง ๆ ทราบถึงข้อกำหนดเขตความปลอดภัยใน การเดินอากาศ ตัวอย่างแผ่นพับ ประชาสัมพันธ์	-

ตารางที่ 1.3.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนี	สถานี	แผนการตรวจวัด*
1. คุณภาพอากาศ**	- NO ₂ - CO - TSP - ความเร็วและทิศทางลม	จำนวน 2 สถานี - ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (อาคารผู้โดยสาร) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	ครั้งที่ 1 : วันที่ 27 ก.พ.-2 มี.ค. 62 ครั้งที่ 2 : วันที่ 14-17 มิ.ย. 62
2. ระดับเสียง	- L _{eq} 24 ชม. - L _{max} - L _{dn}	จำนวน 2 สถานี - ท่าอากาศยาน (อาคารผู้โดยสาร) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	ครั้งที่ 1 : วันที่ 27 ก.พ.-2 มี.ค. 62 ครั้งที่ 2 : วันที่ 14-17 มิ.ย. 62
3. คุณภาพน้ำทิ้ง**	- pH - BOD ₅ - SS - Oil & Grease - fecal Coliform Bacteria - Total Coliform Bacteria - ทีเคเอ็น (TKN) - ซัลไฟด์ (Sulfide) - ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) - คลอรีนตกค้าง (Residual Chlorine) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids)	จำนวน 1 สถานี - น้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร	ครั้งที่ 1 : วันที่ 27 ก.พ. 62 ครั้งที่ 2 : วันที่ 15 มิ.ย. 62
4. คุณภาพน้ำใช้**	- pH - ความขุ่น - ปริมาณสารละลายที่ได้ทั้งหมด (TDS) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness as CaCO ₃) - ซัลเฟต (Sulphate) - คลอไรด์ (Chloride) - ไนเตรท (Nitrate)	จำนวน 1 สถานี - บ่อบาดาลภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน	ครั้งที่ 1 : วันที่ 27 ก.พ. 62 ครั้งที่ 2 : วันที่ 15 มิ.ย. 62

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน 2562



รูปที่ 1.3.2-1 สถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ตรวจวัดคุณภาพอากาศ



สถานีที่ 1 บริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (อาคารผู้โดยสาร)



สถานีที่ 2 บริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ

ตรวจวัดระดับเสียง



สถานีที่ 1 บริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (อาคารผู้โดยสาร)

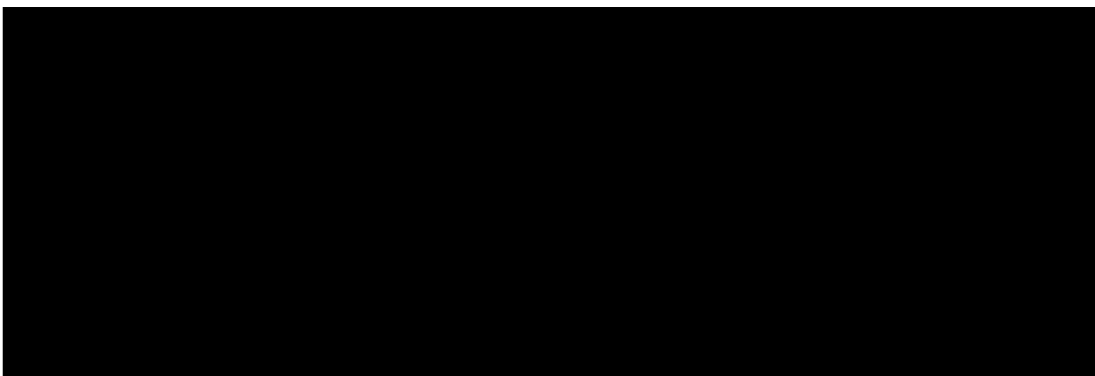
รูปที่ 1.3.2-1 สถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

ตรวจวัดระดับเสียง



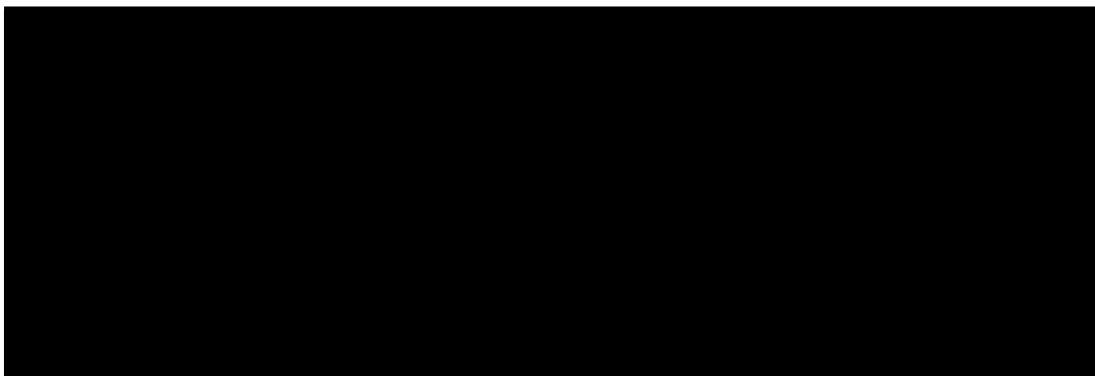
สถานีที่ 2 บริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ

ตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง



สถานีที่ 1 น้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

ตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้



สถานีที่ 1 บ่อบาดาลภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน

รูปที่ 1.3.2-1 สถานีตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

1) ระดับเสียง

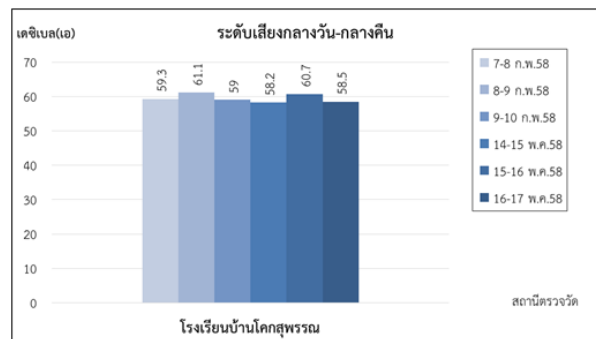
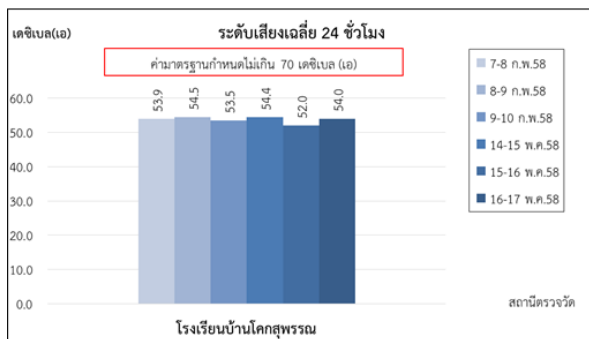
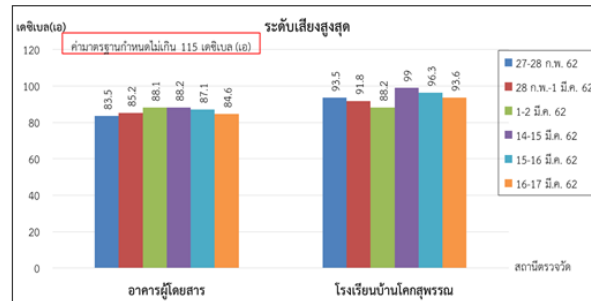
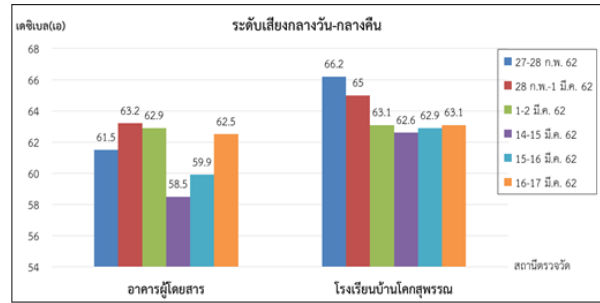
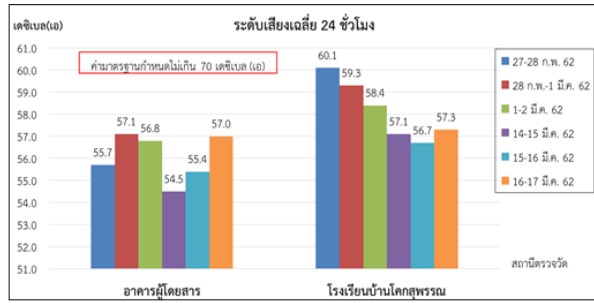
จากการรวบรวมผลการตรวจวัดระดับเสียงจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยมีการตรวจวัดบริเวณชุมชนใกล้เคียงท่าอากาศยาน ในปี 2558 และ 2562 ดังแสดงในตารางที่ 1.3.2-2 และรูปที่ 1.3.2-2 พบว่าผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.3.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ในปี 2533, 2554, 2558 และ 2562

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียง กลางวัน- กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียง สูงสุด [เดซิเบล(เอ)]
อาคารผู้โดยสาร	27-28 ก.พ. 62	55.7	61.5	83.5
	28 ก.พ.-1 มี.ค. 62	57.1	63.2	85.2
	1-2 มี.ค. 62	56.8	62.9	88.1
	14-15 มิ.ย. 62	54.5	58.5	88.2
	15-16 มิ.ย. 62	55.4	59.9	87.1
	16-17 มิ.ย. 62	57	62.5	84.6
โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	7-8 ก.พ. 58	53.9	59.3	-
	8-9 ก.พ. 58	54.5	61.1	-
	9-10 ก.พ. 58	53.5	59	-
	14-15 พ.ค. 58	54.4	58.2	-
	15-16 พ.ค. 58	52	60.7	-
	16-17 พ.ค. 58	54	58.5	-
	27-28 ก.พ. 62	60.1	66.2	93.5
	28 ก.พ.-1 มี.ค. 62	59.3	65	91.8
	1-2 มี.ค. 62	58.4	63.1	88.2
	14-15 มิ.ย. 62	57.1	62.6	99
	15-16 มิ.ย. 62	56.7	62.9	96.3
	16-17 มิ.ย. 62	57.3	63.1	93.6
ค่ามาตรฐาน		70		115

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (2562)

หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
- หมายถึง ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 1.3.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ในปี 2533, 2554, 2558 และ 2562

2) คุณภาพน้ำทิ้ง

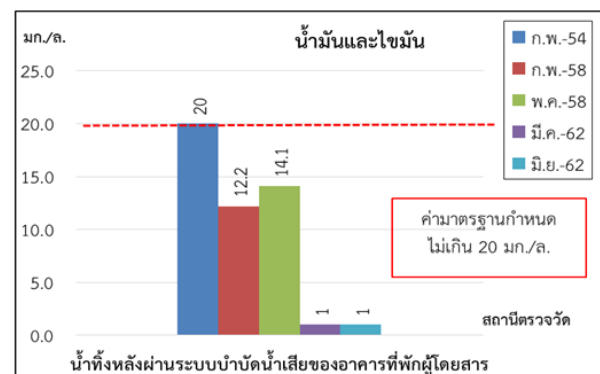
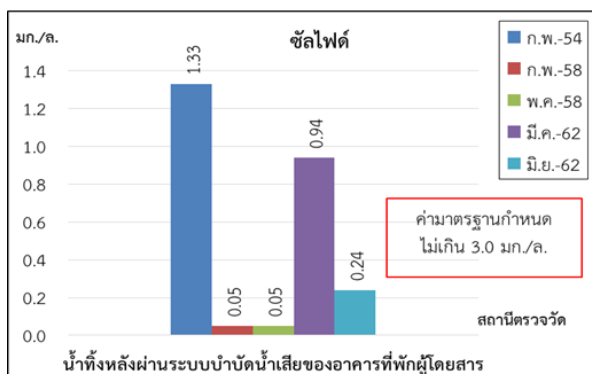
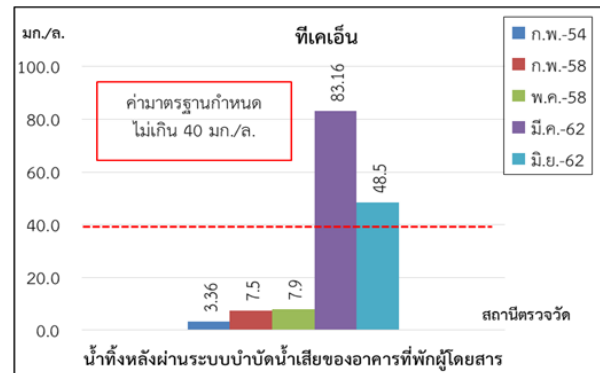
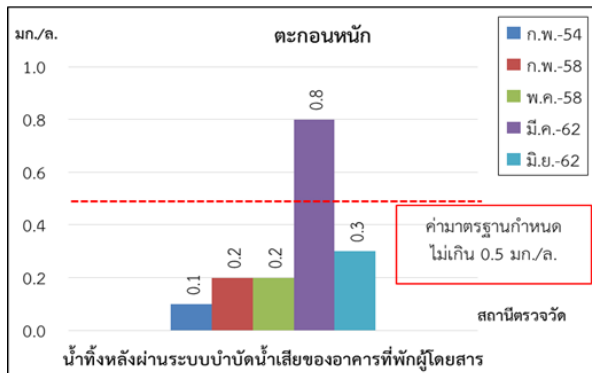
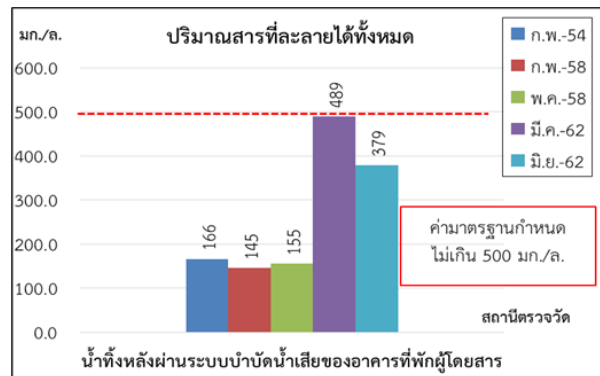
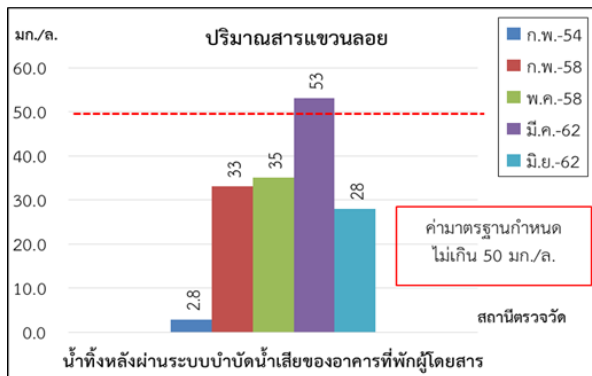
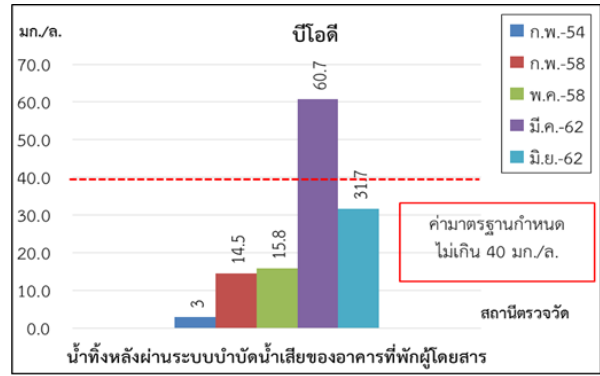
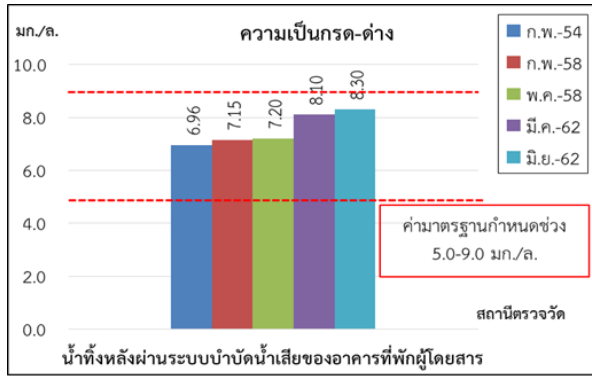
จากการรวบรวมข้อมูลผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในปี 2554 ,2558 และ 2562 ดังแสดงในตารางที่ 1.3.2-3 และรูปที่ 1.3.2-3 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า ดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งทั้งหมดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.3.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ในปี 2554, 2558 และ 2562

สถานี ตรวจวัด	เดือน/ปี ที่ เก็บ ตัวอย่าง	ดัชนีตรวจวัด							
		ความเป็น กรด- ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณ สาร แขวนลอย (มก./ล.)	ปริมาณ สารที่ ละลาย ได้ ทั้งหมด (มก./ล.)	ตะกอน หนัก (มก./ล.)	ทีเคเอ็น (มก./ล.)	ซีลไฟต์ (มก./ล.)	น้ำมัน และ ไขมัน (มก./ล.)
น้ำทิ้ง หลังผ่าน ระบบ บำบัดน้ำ เสียของ อาคาร ที่พัก ผู้โดยสาร	ก.พ.54	6.96	3	2.8	166	0.1	3.36	1.33	20
	ก.พ.58	7.15	14.5	33	145	0.2	7.5	0.05	12.2
	พ.ค.58	7.2	15.8	35	155	0.2	7.9	0.05	14.1
	ก.พ.62	8.1	60.7	53	489	0.8	83.16	0.94	1
	มิ.ย.62	8.3	31.7	28	379	0.3	48.5	0.24	1
ค่ามาตรฐานอาคาร ประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤500	≤0.5	≤40	≤3.0	≤20

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (2562)

หมายเหตุ : * มาตรฐานประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้ง
จากอาคารบางประเภทและบางขนาด
≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน



รูปที่ 1.3.2-3 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ในปี 2554, 2558 และ 2562

3) คุณภาพน้ำใช้

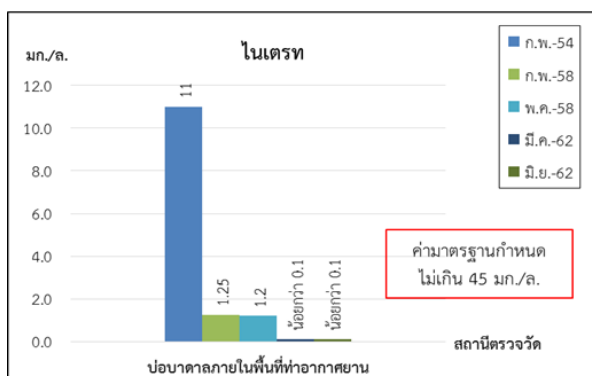
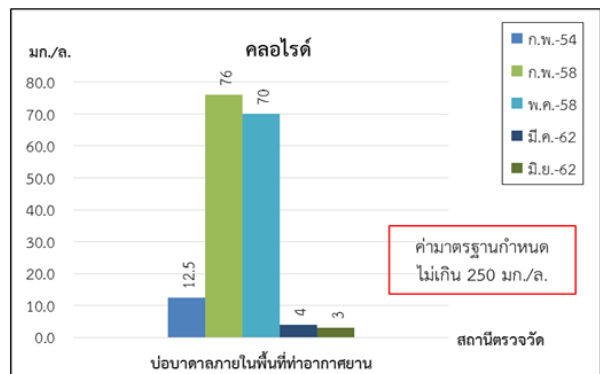
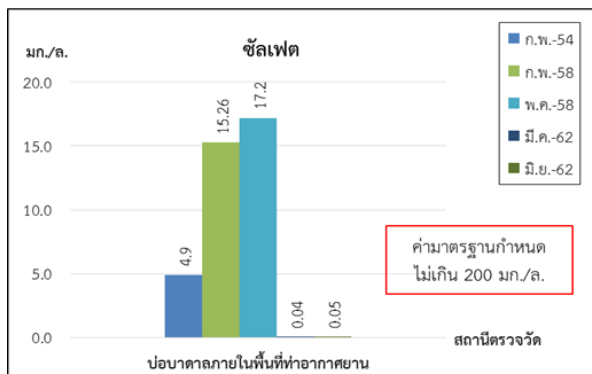
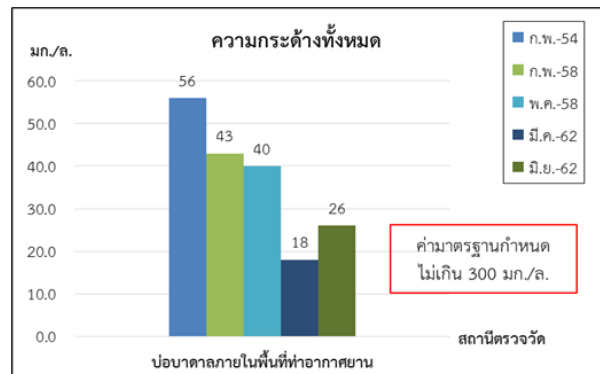
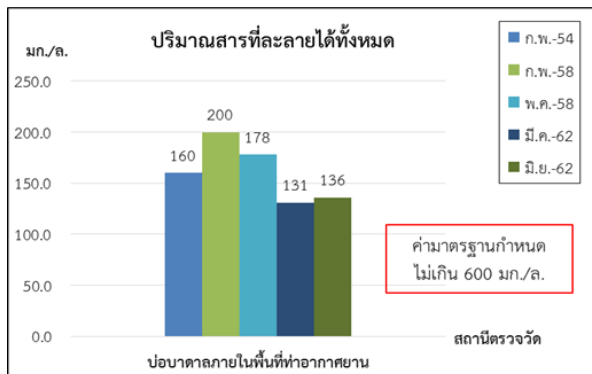
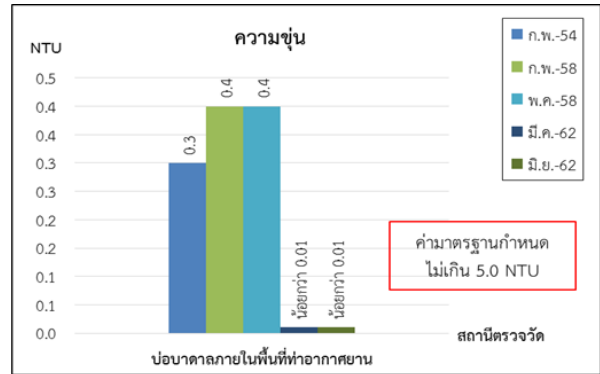
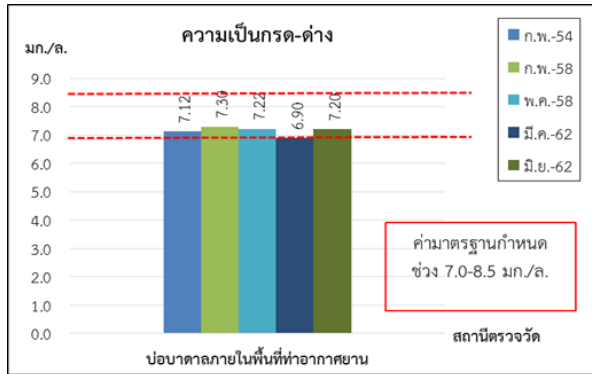
จากการรวบรวมผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้จากรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในปี 2554 ,2558 และ2562 พบว่า น้ำที่ใช้ภายในท่าอากาศยานเป็นน้ำจากบ่อบาดาลที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้เปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรการในทางวิชาการสำหรับป้องกันด้านสาธารณสุขและการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ.2551 พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานดังแสดงในตารางที่ 1.3.2-4 และรูปที่ 1.3.2-4

ตารางที่ 1.3.2-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ในปี 2554, 2558 และ 2562

สถานีตรวจวัด	เดือน/ปีเก็บตัวอย่าง	ดัชนีตรวจวัด						
		ความเป็นกรด-ด่าง	ความขุ่น (เอ็นทียู)	ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (มก./ล.)	ความกระด้างทั้งหมด (มก./ล.)	ซัลเฟต (มก./ล.)	คลอไรด์ (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)
บ่อบาดาลภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน	ก.พ.54	7.12	0.3	160	56	4.9	12.5	11
	ก.พ.58	7.3	0.4	200	43	15.3	76	1.25
	พ.ค.58	7.22	0.4	178	40	17.2	70	1.2
	ก.พ.62	6.9	<0.01	131	18	0.04	4	<0.1
	มิ.ย.62	7.2	<0.01	136	26	0.05	3	<0.1
ค่ามาตรฐาน *		7.0-8.5	≤5	≤600	≤300	≤200	≤250	≤45

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (2562)

หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรการในทางวิชาการสำหรับการป้องกันด้านสาธารณสุขและการป้องกันในเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ พ.ศ.2551
≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน



รูปที่ 1.3.2-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้บริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ในปี 2554, 2558 และ 2562