



กรมท่าอากาศยาน  
กระทรวงคมนาคม

งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ  
ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุดรราชธานี นครพนม เลย์  
ร้อยเอ็ด บัรรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)

## รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (FINAL REPORT II) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



เสนอโดย



บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2566

ที่ 66/0093/MON/ศว.001

23 มกราคม 2566

เรื่อง ขอส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2)  
งานจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้  
ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย์  
ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565

เรียน ประธานคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา

อ้างถึง สัญญาจ้างผู้เชี่ยวชาญรายบุคคลหรือจ้างบริษัทที่ปรึกษา สัญญาเลขที่ กท .18/2565  
ลงวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2565

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ประกอบด้วย  
1) รายงานฉบับหลัก  
2) รายงานฉบับย่อ  
3) แผ่นบันทึกข้อมูล  
ท่าอากาศยานละ 12 ชุด  
งานจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน  
ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย์  
ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565

ตามที่ กรมท่าอากาศยาน ได้ว่าจ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตาม  
โครงการจ้างที่ปรึกษา ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย์ ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา  
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565 ความละเอียดดังที่อ้างถึง

บัดนี้บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) โครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ จึงขอ  
ส่งรายงานดังกล่าวต่อท่าน เพื่อพิจารณา ดังสิ่งที่ส่งมาด้วยนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



Final Report 2 (Airport NE)



ขอแสดงความนับถือ



(นายพนัส กมลพนัส)  
กรรมการผู้จัดการ





หนังสือรับรอง  
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์

วันที่ 23 เดือนมกราคม พ.ศ.2566





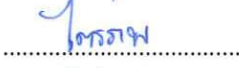
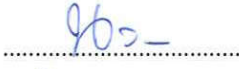
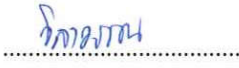


หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตั้งอยู่ ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

( ) มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. \_\_\_\_\_

( ✓ ) กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 \_\_\_\_\_

( ) อื่น ๆ (ระบุ) \_\_\_\_\_

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้จัดการโครงการ/ ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
นางสาวลัดดาวรรณ สีลาชัย		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายดนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายไตรภพ มุ่งหมาย		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายนวก รุ่งจิตติ		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวศุภกานต์ วางาม		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวอุษณีย์ เลิศอภิตี		ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์

ขอแสดงความนับถือ






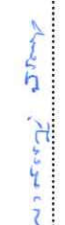


(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



**บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานบุรีรัมย์  
ของกรมทำอากาศยาน ฉบับที่ 2/2565 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2565**



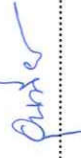

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพนัส - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	รศ.ดร. ไกรชาติ ต้นตระกูลอากาศ - วท.บ. (สถิติ) - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม) - Ph.D. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) - Post graduate in Occupational Safety and Health in the Workplaces	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และแบบจำลองทางคณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมังคลาภิเษก กรุงเทพฯ 10400	10	
3	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - ส.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ส.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
4	ผศ.ดร.พงศ์เชษฐ์ พิษิตกุล - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง) - ปรัช.ด. (เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	
5	รศ.ดร.รัตนวัน ไซรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ปรัช.ด. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	10	
6	ผศ.ดร.วุฒิ ทักษิณธรรม - วท.บ. (ชีววิทยา) - วท.ม. (สัตววิทยา) - ปรัช.ด. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรสัตว์ป่า	คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	



บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศภายในบุรีรัมย์  
ของกรมทำอากาศภายใน ฉบับที่ 2/2565 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2565

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ.(สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม.(วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านทรัพยากรสัตว์ป่า	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	ลัดดาวรรณ ลีลาชัย
8	ว่าที่ รต.ดร.วิชญพงศ์ เกตุชัย - วท.บ.(สาธารณสุขศาสตร์) - วท.ม.(สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ.(อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ประ.ด.(อายุรศาสตร์เขตร้อน แขนงวิชานาฏยสิ่งแวดล้อมและพิษวิทยา)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และแบบจำลองทางคณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชวิถี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	5	วิชญพงศ์ เกตุชัย
9	นายอภิชัย วรสิงห์ - วท.บ.(ประมง) - วท.ม.(วิทยาศาสตร์การประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	4	อภิชัย วรสิงห์
10	นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	ธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์
11	นายไทรภพ มุ่งหมาย - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการระบายน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	ไทรภพ มุ่งหมาย
12	นายนวกกร อุ่นจิตติ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	นวกกร อุ่นจิตติ

บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์  
ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับที่ 2/2565 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ.2565

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงานคิด เป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
13	นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	3	
14	นางสาวศุภกานต์ วางาม - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	
15	นางสาวอุษณีย์ เลิศอภินันท์ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สุขภาพ) สาขาอนามัยสิ่งแวดล้อม	ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ - ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	2	
16	นายอภิสิทธิ์ หงษา - ปวส. (แผนกยานยนต์) สาขาเทคนิคยานยนต์	ช่างเทคนิค - ด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	



**การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้  
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย  
ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565**

**ท่าอากาศยานบุรีรัมย์**

**สารบัญ**

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญตาราง	III
สารบัญรูป	V
สารบัญภาพ	V

**สารบัญ**

บทที่ 1	บทนำ	1-1
1.1	ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน	1-1
1.2	วัตถุประสงค์	1-2
1.2.1	วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	1-2
1.2.2	วัตถุประสงค์ของรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2	1-3
1.3	ขอบเขตการศึกษา	1-3
1.4	ผลการดำเนินงาน	1-6
1.5	ภาพรวมความก้าวหน้าของการดำเนินงานและเนื้อหาของรายงาน	1-7
บทที่ 2	รายละเอียดโครงการ	2-1
2.1	ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-1
2.2	ความเป็นมาของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-1
2.3	องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-3
2.3.1	องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
2.3.2	องค์ประกอบของโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน	2-5
2.3.3	กิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-5
2.4	เขตปลอดภัยการเดินอากาศ	2-8
2.5	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-8
2.6	การดำเนินการโครงการปัจจุบัน	2-11
2.6.1	จำนวนเจ้าหน้าที่	2-11
2.6.2	สถิติเที่ยวบิน	2-11
บทที่ 3	การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม	3-1
3.1	การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2	การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	3-18

	สารบัญ	หน้า
บทที่ 4	การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง	4-1
4.2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ	4-25
4.3	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์	
	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-30
บทที่ 5	การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	5-1
5.1	คุณภาพอากาศ	5-1
5.2	ระดับเสียง	5-21
5.3	ความสั่นสะเทือน	5-39
5.4	คุณภาพน้ำผิวดิน	5-49
5.5	การจัดการน้ำใช้	5-60
5.6	การจัดการน้ำเสีย	5-69
5.7	ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานบก	5-75
5.8	ทรัพยากรสัตว์ป่า	5-89
5.9	สภาพเศรษฐกิจและสังคม	5-115
บทที่ 6	การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน	6-1
6.1	ผลการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน	6-1
บทที่ 7	แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม	7-1
7.1	แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม	7-1
7.1.1	แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน	7-1
7.2	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	7-2

## สารบัญผนวก

ผนวก ก	หนังสือเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผนวก ข	เขตปลอดภัยการเดินอากาศ
ผนวก ค	ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ผนวก ง	เอกสารประกอบการอบรม



สารบัญตาราง	หน้า
ตารางที่ 1.3 1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	1-3
ตารางที่ 2.5 1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-8
ตารางที่ 2.6 1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ. 2565	2-12
ตารางที่ 2.6 2 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ.2563-2565	2-13
ตารางที่ 3.1 1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	3-3
ตารางที่ 4.1 1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้าง อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง	4-3
ตารางที่ 4.2 1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	4-26
ตารางที่ 4.3 1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-31
ตารางที่ 5.1 1 สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2535-พ.ศ. 2564) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์	5-11
ตารางที่ 5.1 2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-13
ตารางที่ 5.1 3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-18
ตารางที่ 5.2 1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-27
ตารางที่ 5.2 2 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-30
ตารางที่ 5.2 3 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-33
ตารางที่ 5.2 4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-37
ตารางที่ 5.3 1 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-45
ตารางที่ 5.3 2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-47
ตารางที่ 5.4 1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-54
ตารางที่ 5.4 2 เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-57
ตารางที่ 5.5 1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-63
ตารางที่ 5.5 2 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-66
ตารางที่ 5.6 1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-72
ตารางที่ 5.7 1 รายชื่อพรรณไม้ที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565	5-80
ตารางที่ 5.7 2 ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับไม้ใหญ่ (Tree) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565	5-84
ตารางที่ 5.7 3 ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับลูกไม้ (Sapling) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565	5-87
ตารางที่ 5.7 4 ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับกล้าไม้ (Seedling) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565	5-88

สารบัญตาราง	หน้า
ตารางที่ 5.8 1 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มที่สำรวจพบ	5-94
ตารางที่ 5.8 2 รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ	5-95
ตารางที่ 5.8 3 รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ	5-95
ตารางที่ 5.8 4 รายชื่อนกที่สำรวจพบ	5-96
ตารางที่ 5.8 5 รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ	5-99
ตารางที่ 5.8 6 จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม	5-105
ตารางที่ 5.8 7 จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวน และคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562	5-107
ตารางที่ 5.8 8 จำนวนชนิดจำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์	5-108
ตารางที่ 5.8 9 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด	5-110
ตารางที่ 5.8 10 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน	5-110
ตารางที่ 5.8 11 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-111
ตารางที่ 5.8 12 เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-114
ตารางที่ 5.8 13 เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-115
ตารางที่ 5.9 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-120
ตารางที่ 5.9 2 ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-122
ตารางที่ 5.9 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-123
ตารางที่ 5.9 4 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-125
ตารางที่ 5.9 5 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-127
ตารางที่ 6.1 1 ตารางสรุปผลการประเมินผลการฝึกอบรมให้ความรู้ เรื่อง การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ของสนามบิน	6-4
ตารางที่ 7.1 1 ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้ง บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	7-3



## สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.2 1 ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-2
รูปที่ 2.3 1 ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-4
รูปที่ 2.3 2 ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน	2-6
รูปที่ 2.5 1 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ	2-9
รูปที่ 2.5 2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-10
รูปที่ 2.6 1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2565	2-14
รูปที่ 5.1 1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-6
รูปที่ 5.1 2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-14
รูปที่ 5.1 3 ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-16
รูปที่ 5.1 4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-19
รูปที่ 5.2 1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-28
รูปที่ 5.2 2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565	5-31
รูปที่ 5.2 3 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565	5-34
รูปที่ 5.2 4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-38
รูปที่ 5.3 1 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-46
รูปที่ 5.3 2 การเปรียบเทียบการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-48
รูปที่ 5.4 1 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-50
รูปที่ 5.4 2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-54
รูปที่ 5.4 3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-59
รูปที่ 5.5 1 ผลการตรวจวัดวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-64
รูปที่ 5.5 2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-67
รูปที่ 5.6 1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-70
รูปที่ 5.6 2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-73
รูปที่ 5.7 1 แสดงขนาดของแปลงที่ใช้ในการศึกษา	5-76
รูปที่ 5.8 1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-112
รูปที่ 5.9 1 บริเวณชุมชนที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-118

## สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.3 1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2565)	2-7
ภาพที่ 5.1 1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ครั้งที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2565)	5-7
ภาพที่ 5.2 1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-22
ภาพที่ 5.3 1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-40
ภาพที่ 5.4 1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-51
ภาพที่ 5.5 1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-61
ภาพที่ 5.6 1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-71
ภาพที่ 5.7 1 สภาพปัจจุบันในพื้นที่โครงการและการดำเนินงานในภาคสนาม	5-83
ภาพที่ 5.8 1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ	5-100
ภาพที่ 5.9 1 การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	5-121
ภาพที่ 6.1 1 การฝึกอบรมให้ความรู้ด้านการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	6-2

## บทที่ 1 บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินงาน ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำหนดให้ โครงการระบบขนส่งทางอากาศ เฉพาะการก่อสร้างหรือ ขยายสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราว เพื่อการพาณิชย์ ที่มีความยาวของทางวิ่ง ตั้งแต่ 1,100 เมตรขึ้นไป จะต้องจัดทำ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ในชั้นขออนุมัติ หรือ ขออนุญาตโครงการ และจากความตามมาตราที่ 51/5 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ซึ่งกำหนดไว้ว่า “เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบและพัฒนาระบบการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตที่ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับ อนุญาตให้ดำเนินการแล้ว จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม เสนอต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีโดย ความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกาศกำหนด”

กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม จึงได้จัดให้มีโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่ กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน 8 แห่ง (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี งบประมาณ 2565 ประกอบด้วย ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และ นครราชสีมา โดยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน แก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม (สผ.) และหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการ ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ดังนี้

1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด

ดังนั้น เพื่อให้การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการจึงต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third Party) ดังนั้น กรมท่าอากาศยาน จึงมีความประสงค์จะว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่ชำนาญการทางด้านนี้มาดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและเป็นไปตามเงื่อนไขในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ กรมท่าอากาศยาน จึงได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ ทท.18/2565 ลงวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2565 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 365 วัน

## 1.2 วัตถุประสงค์

### 1.2.1 วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา อย่างละเอียด และจัดทำข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ของแต่ละท่าอากาศยาน
- 3) เพื่อติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการที่เกิดขึ้นจริง พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับผลที่ได้จากการคาดการณ์ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของแต่ละท่าอากาศยาน เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง
- 4) เพื่อศึกษานิเวศวิทยา พืชพรรณ นก และสัตว์ ที่เป็นอันตรายต่อการบิน และแผนป้องกันอุบัติเหตุทางการบินที่เกิดจากนกและสัตว์
- 5) เพื่อดำเนินการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน
- 6) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 7) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการอย่างละเอียด และเสนองบประมาณดำเนินการ
- 8) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป
- 9) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้ปรับปรุงแนวทางในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอื่นๆ ของกรมท่าอากาศยานต่อไป



## 1.2.2 วัตถุประสงค์ของรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2

- 1) เพื่อนำเสนอรายละเอียดการรวบรวมข้อมูลรายละเอียดโครงการ
- 2) เพื่อนำเสนอผลการทบทวนข้อมูลสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน
- 3) เพื่อนำเสนอผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาที่ผ่านมา
- 4) เพื่อนำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 5) เพื่อเสนอผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในช่วงที่ผ่านมา
- 6) เพื่อนำเสนอผลการดำเนินงาน ข้อเสนอแนะ และแผนการทำงานในระยะต่อไป

## 1.3 ขอบเขตการศึกษา

1) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะดำเนินการ และในระยะก่อสร้าง (ในกรณีที่อยู่ในระหว่างมีการก่อสร้างโครงการ) เช่น คุณภาพอากาศ ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ เป็นต้น ตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อ้างอิงตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการ หรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 ข้อ 3 (2) และ (3) โดยในรอบของการปฏิบัติงานตามสัญญา จะดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม 2 ครั้ง มีรายละเอียดการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ 1.3-1

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่
1.คุณภาพอากาศ	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไผ่	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM10) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) - ทิศทางและความเร็วลม	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้งและฤดูหนาว
2.ระดับเสียง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไผ่	- L <sub>eq</sub> 24 ชั่วโมง - L <sub>dn</sub> - L <sub>max</sub>	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน
3.ความสั่นสะเทือน	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไผ่	- ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด - ค่าความถี่	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

\* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่
4.คุณภาพน้ำผิวดิน	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ 2) บ่อน้ำบ้านหนองไผ่	- อุณหภูมิ - pH - DO - BOD - SS - TDS	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน
5.การจัดการน้ำใช้	- น้ำใช้ในบ่อพักน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสาร - น้ำใช้ในบ่อพักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่ - น้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร - น้ำใช้ในบ้านพักเจ้าหน้าที่	- pH - ความขุ่น - TDS - Total Hardness - Sulfate - Chloride - Nitrate - Total Coliform Bacteria - Fecal Coliform Bacteria	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูร้อน และฤดูฝน
6.การจัดการน้ำเสีย	- บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร	- pH - BOD - SS - TDS - Settleable Solids - TKN - Sulfide - Oil & Grease - Residual Chlorine - Total Coliform Bacteria - Fecal Coliform Bacteria	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน
7.ทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานก	- ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ชนิด และปริมาณของพืชพรรณ ต่างๆ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็น แหล่งอาศัย และแหล่งอาหารของนก	ปีละ 1 ครั้ง
8.ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ - บริเวณใกล้เคียง	- ชนิด ความชุ่มชื้น พฤติกรรม หรือ นิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการ บิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดย ระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก	ปีละ 2 ครั้ง

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

\* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในครั้งนี้

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่
9.สภาพเศรษฐกิจ-สังคมและ ทัศนคติด้านระดับเสียง*	ชุมชนต่างๆ รวม 5 ชุมชน ได้แก่ - ชุมชนหนองไผ่ - ชุมชนบ้านสระกอ - ชุมชนบ้านไทรงาม - ชุมชนโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านโสกคลอง	- การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและ ความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกต่อการถูกรบกวน โดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของ ชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	ปีละ 1 ครั้ง

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

\* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในครั้งนี้

2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็น  
อันตราย ในการทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง

3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม โดยรอบใน  
สภาพปัจจุบัน

4) ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่  
กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน (ภาค  
ตะวันออกเฉียงเหนือ) ทั้ง 8 แห่ง รวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน

5) เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม และเพิ่มเติมการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

6) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมิน  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือเกินกว่าค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ ให้เสนอแนวทางการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ที่เกิดขึ้นอย่างละเอียด และเสนองบประมาณในการดำเนินการ

7) อบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดยให้  
จัดทำคู่มือของแต่ละท่าอากาศยานที่ทำการศึกษาในสัญญานี้ เพื่อให้ท่าอากาศยานแต่ละแห่ง สามารถนำไปดำเนินการ  
บริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมได้

8) การศึกษา ตรวจวัด ตรวจสอบ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน  
ตามที่ หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด และในการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเป็นห้องปฏิบัติการ  
วิเคราะห์ที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือได้รับการรับรองมาตรฐานจาก  
หน่วยงานของรัฐ หรือจากองค์กร/สถาบันอันเป็นที่ยอมรับที่เป็นมาตรฐานสากล หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอนะ  
ของคณะกรรมการ ให้ที่ปรึกษาเสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรองรับผลกระทบจาก  
การร้องเรียนดังกล่าว



## 1.4 ผลการดำเนินงาน

สำหรับผลการดำเนินงานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน (มกราคม พ.ศ.2566) ของโครงการ ประกอบด้วย

- 1) ผลการทบทวนข้อมูลรายละเอียดโครงการ
- 2) ผลการทบทวนข้อมูลกฎหมาย เพื่อจัดทำรายงานเบื้องต้น
- 3) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ในระยะที่ผ่านมา
- 4) ผลการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น ระหว่างวันที่ 7-8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565
- 5) จัดทำรายงานเบื้องต้น เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าว แล้วเมื่อวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ.2565
- 6) ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ.2565
- 7) จัดทำรายงานความก้าวหน้า 1 เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 28 เมษายน พ.ศ.2565
- 8) จัดทำแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เพื่อประเมินผลกระทบด้านเสียง ครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนเมษายน-มิถุนายน พ.ศ.2565
- 9) สำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 30 เมษายน- 1 พฤษภาคม พ.ศ.2565
- 10) ทบทวนมาตรการกับผู้แทนท่าอากาศยานต่างๆ ระหว่างวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ.2565
- 11) จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ.2565
- 12) จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ.2565
- 13) ตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ.2565
- 14) สำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-15 สิงหาคม พ.ศ.2565
- 15) จัดทำรายงานความก้าวหน้า 2 เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ.2565
- 16) สำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565
- 17) สำรวจนิเวศวิทยานก ระหว่างวันที่ 4-6 ตุลาคม พ.ศ.2565
- 18) ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน วันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ.2565
- 19) จัดทำรายงานฉบับกลาง เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ.2565
- 20) จัดทำแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เพื่อประเมินผลกระทบด้านเสียง ครั้งที่ 2 ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565
- 21) สรุปผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2565

22) จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2566

23) จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณา ดังที่เสนอไว้ในรายงานฉบับนี้

## 1.5 ภาพรวมความก้าวหน้าของการดำเนินงานและเนื้อหาของรายงาน

รายงานฉบับนี้เป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) เป็นรายงานที่รวบรวมผลการปฏิบัติงาน และต้องนำส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 ภายใน 365 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา (ซึ่งจะต้องนำส่งภายในวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2566) โดยเนื้อหาโดยสรุปที่นำเสนอไว้ในรายงานฉบับนี้แบ่งออกเป็น 7 บท ดังนี้

บทที่ 1 บทนำ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

บทที่ 3 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

บทที่ 4 การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6 การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน

บทที่ 7 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

## บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

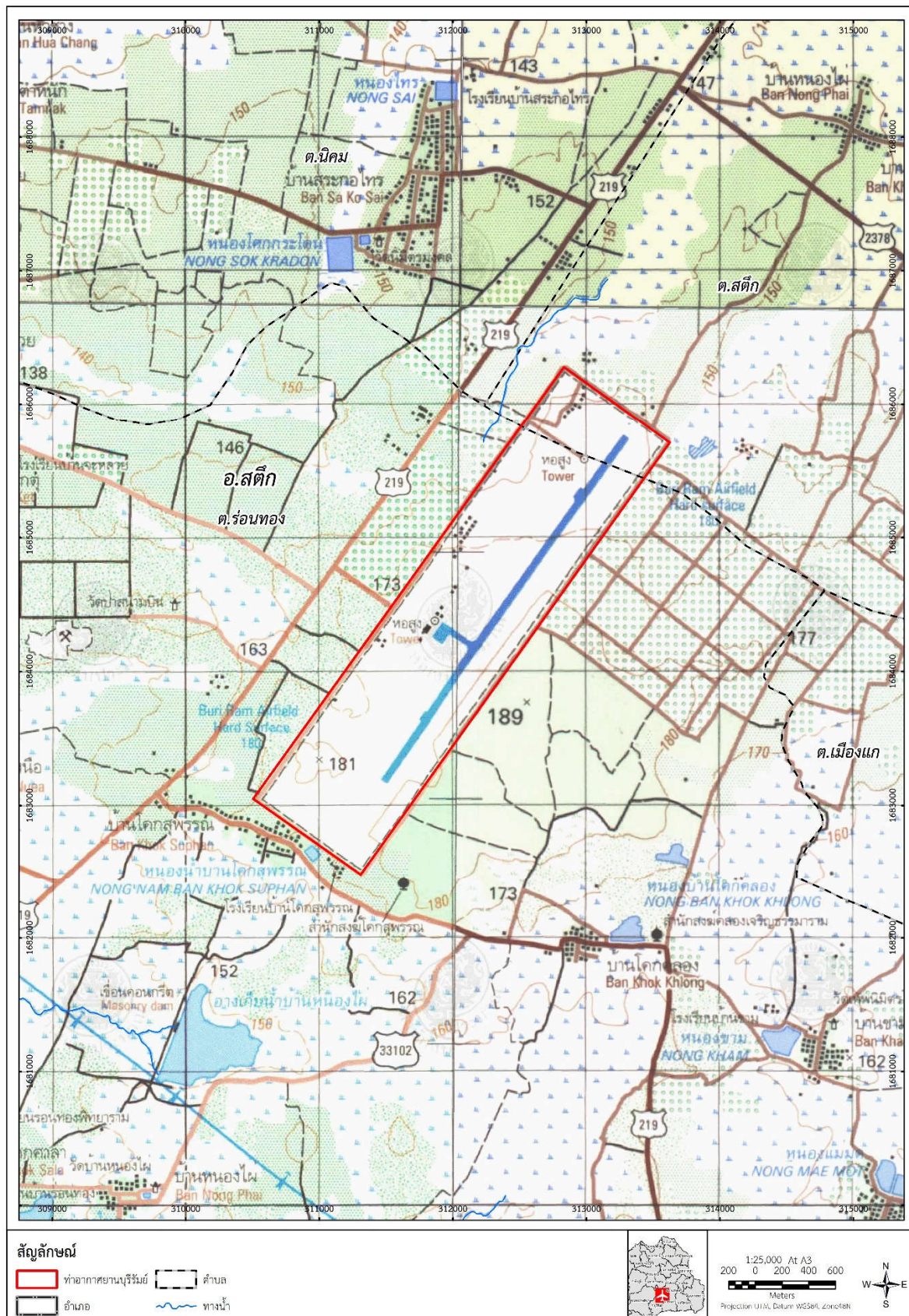
### 2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ หรือสนามบินบุรีรัมย์ (KKC) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 15 องศา 13 ลิปดา 36 พิลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 103 องศา 15 ลิปดา 04 พิลิปดาตะวันออก ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติโคกโจด ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ห่างจากอำเภอเมืองสตึกประมาณ 10 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ประมาณ 30 กิโลเมตร (รูปที่ 2.1-1) มีขนาดพื้นที่ 2,500 ไร่

### 2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ.2532 โดยให้มีศักยภาพในการรองรับเครื่องบินขนาด 150 ที่นั่ง กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้จัดให้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อนำเสนอต่อจังหวัดบุรีรัมย์ แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2533 ต่อมาในปี พ.ศ.2536 จังหวัดบุรีรัมย์ ได้นำรายละเอียดมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์จังหวัดบุรีรัมย์ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบจาก สผ. แล้ว ดังหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/6981 ลงวันที่ 3 กันยายน พ.ศ.2536 ต่อมากรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้จัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้าง ในปี พ.ศ.2536 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยได้รับการประกาศเป็นท่าอากาศยานอนุญาต เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ.2539 และได้รับการประกาศเป็นสนามบินศุลกากร เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2560

ต่อมาในปี พ.ศ.2563 กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีความประสงค์จะปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งมีขนาดพื้นที่ใช้สอย 23,000 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสาร 1,000 คนต่อชั่วโมง หรือประมาณ 3.4 ล้านคนต่อปี พร้อมปรับปรุงขยายลานจอดรถยนต์ ถนนภายในท่าอากาศยาน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สอดคล้องกับการใช้งานของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ จึงได้จัดทำ **รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)** เสนอต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พิจารณา และ กพท.มีความเห็นให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นผู้พิจารณารายงานฯ ตามมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ.2563 (รายละเอียดดังหนังสือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กก.วล.) 1009/ว 14173 ลงวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2563 (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)



รูปที่ 2.2-1 ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์

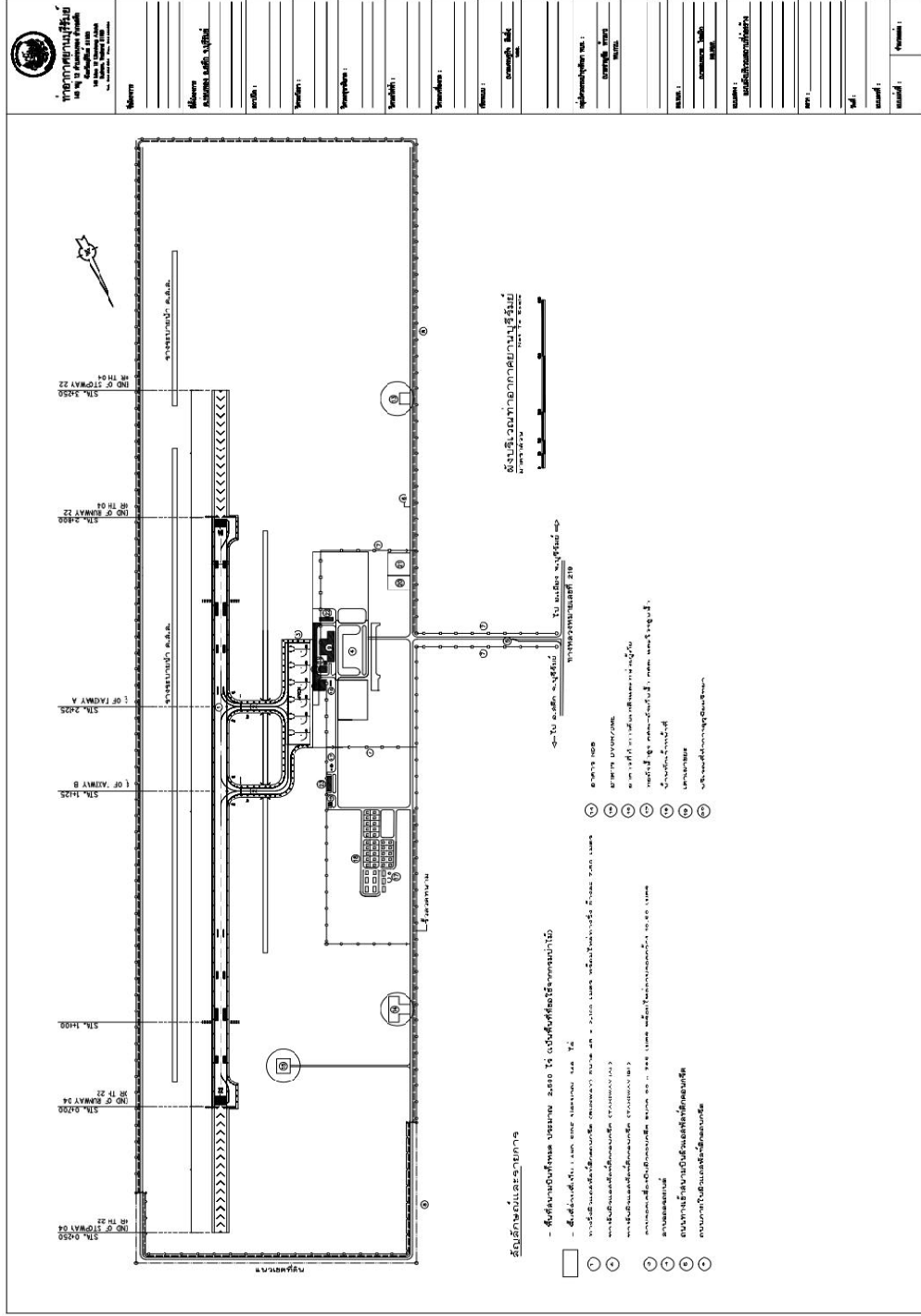


## 2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

### 2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 45 เมตร ยาว 2,100 เมตร พร้อมไหล่ทางวิ่ง ข้างละ 7.50 เมตร และทางวิ่งเผื่อขนาด กว้าง 60 เมตร ยาว 450 เมตร ทั้งสองด้านปลายทางวิ่ง
- 2) ทางขับ (Taxiway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 23 เมตร ยาว 240 เมตร ทั้งสองด้านปลายทางวิ่ง
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) ขนาด กว้าง 90 เมตร ยาว 305 เมตร พร้อมไหล่ลานจอดกว้าง 10.50 เมตร สามารถจอด เครื่องบินขนาด 150 ที่นั่ง ได้ 2 ลำ
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสารเดิม ขนาดพื้นที่ 3,800 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งรวมไม่เกิน 384 คนต่อชั่วโมง และทำการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่เป็นอาคาร คสล. 2 ชั้น ขนาดพื้นที่ใช้สอยทั้งอาคาร 23,000 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งได้ 1,000 คน/ชม. หรือประมาณ 8,000 คน/วัน
- 5) ระบบไฟฟ้าสนามบิน (ไฟฟ้าทางวิ่ง, ทางขับ, ลานจอดเครื่องบิน, ไฟฟ้าแรงสูง และไฟฟ้าแรงต่ำ ฯลฯ)
- 6) ระบบประปา เดิมมีอาคารผลิตน้ำประปา 1 แห่ง ใช้น้ำจากบ่อบาดาล สำหรับผลิตน้ำใช้ให้แก่อาคารที่พักผู้โดยสารเดิม จำนวน 3 บ่อ สามารถผลิตน้ำได้ 180 ลบ.ม./วัน (60 ลบ.ม./วัน/บ่อ) จะทำการเพิ่มการผลิตระบบผลิตน้ำใช้สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยประเมินปริมาณน้ำใช้เท่ากับ 116.45 ลบ.ม. มีการติดตั้งถังเก็บน้ำใต้อาคารขนาด 295 ลบ.ม. เพื่อใช้จัดเก็บและสำรองน้ำใช้สำหรับผู้มาใช้บริการ รวมทั้งใช้สำหรับกิจกรรมต่างๆ สามารถสำรองการใช้น้ำประปาของอาคารที่พักผู้โดยสาร 2.53 วัน
- 7) อาคารหอบังคับการบิน
- 8) อาคารสถานีรับ-ส่งวิทยุ
- 9) อาคารโรงเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้า
- 10) อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย
- 11) อาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ NDB
- 12) อาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME
- 13) บ้านพักเจ้าหน้าที่
- 14) ลานจอดรถยนต์ หน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร มีขนาดพื้นที่ 7,052.49 ตารางเมตร สามารถรองรับรถยนต์ของผู้มาใช้บริการได้จำนวน 192 คัน ซึ่งดำเนินการปรับปรุงลานจอดรถ และก่อสร้างลานจอดรถเพิ่มขึ้นอีก 3 แห่ง (ขนาดพื้นที่รวม 7,233.816 ตร.ม. สามารถจอดรถได้ 338 คัน) ทำให้มีพื้นที่ลานจอดรถรวม 14,292.306 ตร.ม. สามารถจอดรถได้ทั้งสิ้น 530 คัน
- 15) ถนนทางเข้าท่าอากาศยาน ถนนภายในลานจอดรถยนต์ รั้วรอบสนามบิน



### 2.3.2 องค์ประกอบของโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน

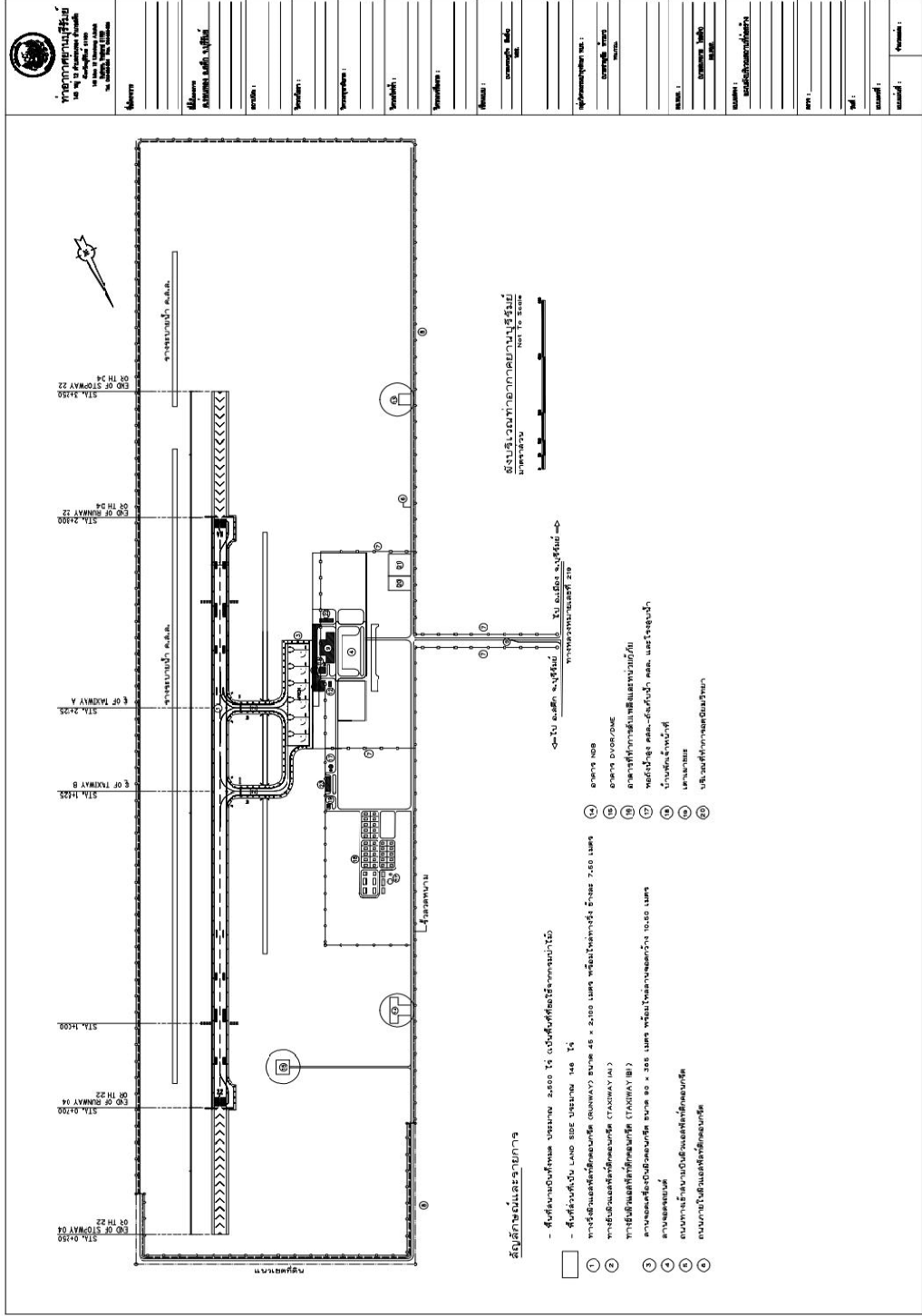
องค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3-2 และภาพที่ 2.3-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 45 เมตร ยาว 2,100 เมตร พร้อมไหล่ทางวิ่ง ข้างละ 7.50 เมตร และทางวิ่งเผื่อขนาดกว้าง 60 เมตร ยาว 450 เมตร ทั้งสองด้านปลายทางวิ่ง
- 2) ทางขับ (Taxiway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 23 เมตร ยาว 240 เมตร ทั้งสองด้านปลายทางวิ่ง
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) ขนาด กว้าง 90 เมตร ยาว 305 เมตร พร้อมไหล่ลานจอดกว้าง 10.50 เมตร สามารถจอดเครื่องบินขนาด 150 ที่นั่ง ได้ 2 ลำ
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสารเดิม ขนาดพื้นที่ 3,800 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งรวมไม่เกิน 384 คนต่อชั่วโมง
- 5) ระบบไฟฟ้าสนามบิน (ไฟฟ้าทางวิ่ง, ทางขับ, ลานจอดเครื่องบิน, ไฟฟ้าแรงสูง และไฟฟ้าแรงต่ำ ฯลฯ)
- 6) ระบบประปา มีอาคารผลิตน้ำประปา 1 แห่ง ใช้น้ำจากบ่อบาดาล สำหรับผลิตน้ำใช้ให้แก่อาคารที่พักผู้โดยสารเดิม จำนวน 3 บ่อ สามารถผลิตน้ำได้ 180 ลบ.ม./วัน (60 ลบ.ม./วัน/บ่อ)
- 7) อาคารหอบังคับการบิน
- 8) อาคารสถานีรับ-ส่งวิทยุ
- 9) อาคารโรงเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้า
- 10) อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย
- 11) อาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ NDB
- 12) อาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME
- 13) บ้านพักเจ้าหน้าที่
- 14) ลานจอดรถยนต์ หน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร มีขนาดพื้นที่ 7,052.49 ตารางเมตร สามารถรองรับรถยนต์ของผู้มาใช้บริการได้จำนวน 192 คัน

### 2.3.3 กิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์อยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุง ดังนี้

- 1) กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่น ๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวกท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตามเลขที่สัญญา 100/2564 ลงวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2564 โดยเริ่มต้นสัญญาวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2564 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2566
- 2) กิจกรรมก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ และลานจอดเครื่องบินขนส่งสินค้าและอาคารคลังสินค้า พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตามเลขที่สัญญา 122/2564 ลงวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2564 โดยเริ่มต้นสัญญาวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2564 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ.2567





ทางวิ่ง (Runway)



ทางขับ (Taxiway)



ลานจอดอากาศยาน (Apron)



อาคารที่พักผู้โดยสาร



อาคารหอบังคับการบิน



อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย



กิจกรรมการก่อสร้าง

ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2565)



## 2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวง เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ในท้องที่ อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ อำเภอสตึก และอำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2540 ครอบคลุมพื้นที่ 12 ตำบล ใน 3 อำเภอ และ 2 จังหวัด คือ จังหวัดสุรินทร์และจังหวัดบุรีรัมย์ รายละเอียด ดังภาคผนวก ข

## 2.5 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2562) โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 123,801.04 ไร่ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ท่าอากาศยานส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 98,688.27 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 79.72 รองลงมาคือ พื้นที่น้ำ 3,310.98 ไร่ พื้นที่พือาศัย 5,650.80 ไร่ (ร้อยละ 4.56) และพื้นที่ป่าไม้ 4,644.32 ไร่ (ร้อยละ 3.75) (ตารางที่ 2.5-1 และรูปที่ 2.5-1)

สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง Google earth (รูปที่ 2.5-2) พบว่า

ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประเภทพืชไร่ สลับพื้นที่นาข้าว ไม้ยืนต้น

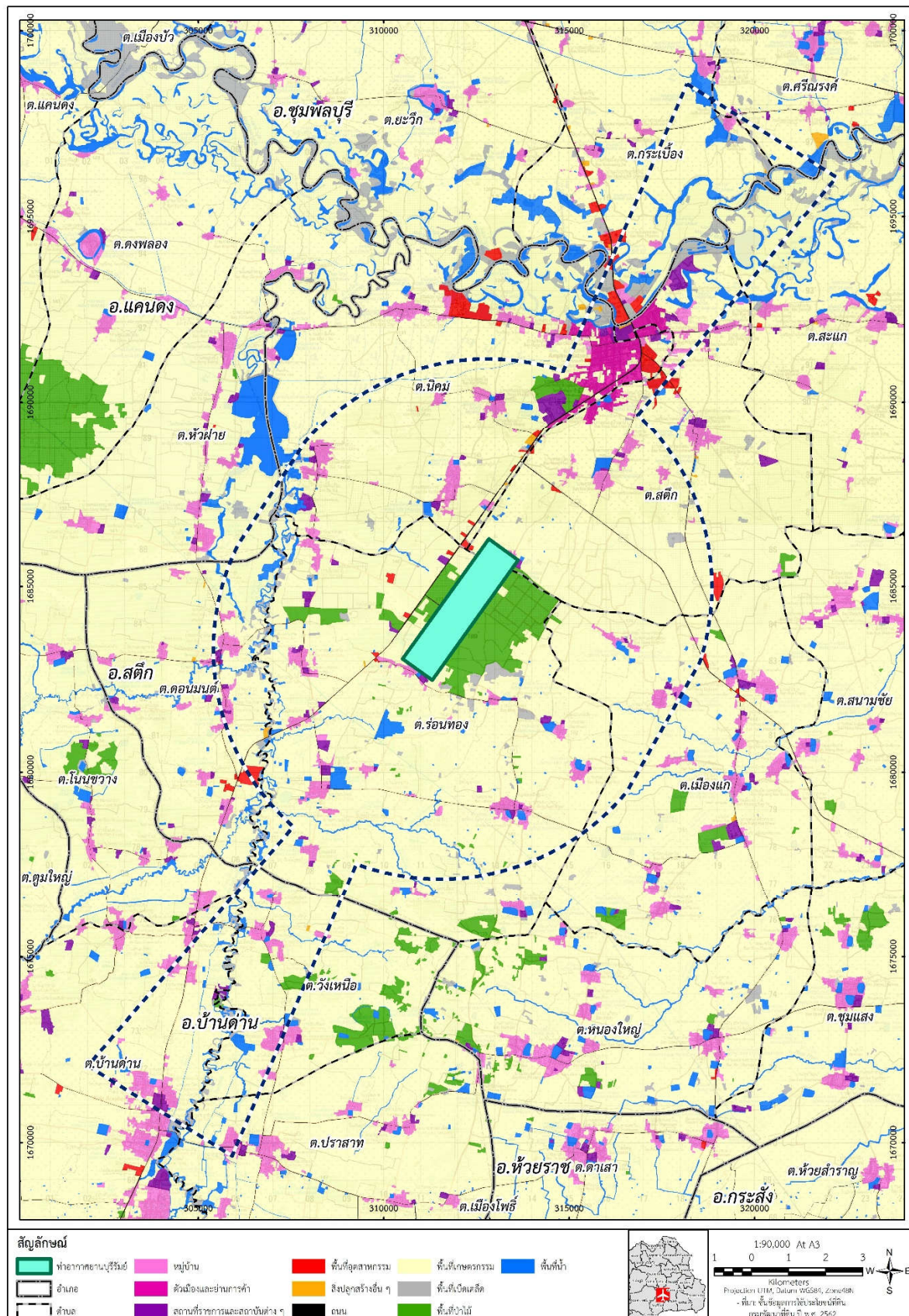
ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานประชิดพื้นที่ป่าไม้ และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่เล็กน้อย ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น

ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานประชิดโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรม ประเภทพืชไร่ ถัดออกไป เป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น นาข้าว พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย

ด้านทิศตะวันตกประชิดพื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น

ตารางที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
พื้นที่พือาศัย	5,650.80	4.56
พื้นที่พาณิชยกรรม	1,911.39	1.54
สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	1,861.82	1.50
พื้นที่อุตสาหกรรม	868.73	0.70
สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	106.85	0.09
ถนน	689.70	0.56
พื้นที่ป่าไม้	4,644.32	3.75
พื้นที่เกษตรกรรม	98,688.27	79.72
พื้นที่น้ำ	6,068.17	4.90
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	3,310.98	2.67
รวม	123,801.04	100.00

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2562, กรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ





รูปที่ 2.5-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์

## 2.6 การดำเนินการโครงการปัจจุบัน

### 2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (เดือนธันวาคม พ.ศ. 2565) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวมทั้งสิ้น 83 คน

### 2.6.2 สถิติเที่ยวบิน

จากการรวบรวมข้อมูลสายการบินที่ให้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (เดือนธันวาคม พ.ศ. 2565) พบว่ามีสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่

- 1) สายการบินนกแอร์ ซึ่งให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-บุรีรัมย์-ดอนเมือง เป็นประจำทุกวัน วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ)
- 2) สายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-บุรีรัมย์-ดอนเมือง เป็นประจำทุกวัน วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ)

สำหรับสถิติการขนส่งทางอากาศ ระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 176-444 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารขึ้น-ลง ระหว่าง 7,795-24,899 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6.2-1)

ส่วนสถิติย้อนหลัง 3 ปี (ปี พ.ศ.2563-พ.ศ.2565) พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 62-650 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสาร ระหว่าง 12-32,965 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6.2-2 และ รูปที่ 2.6.2-1)

ตารางที่ 2.6-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ. 2565													
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)							จำนวนผู้โดยสาร (ราย)					
	แบบ A	แบบ B	แบบ C	แบบ D	แบบ E	แบบ F	แบบ K	อื่นๆ	รวม	ขึ้น	ลง	ผ่าน	รวม
มกราคม	-	98	-	6	42	14	18	-	178	5,458	4,589	-	10,047
กุมภาพันธ์	-	65	-	1	56	32	23	-	177	3,970	3,825	-	7,795
มีนาคม	-	94	-	4	59	64	21	-	242	5,347	5,293	-	10,640
เมษายน	-	126	-	14	64	20	30	-	254	7,336	7,852	-	15,188
พฤษภาคม	-	136	-	8	112	18	20	-	294	8,220	7,706	-	15,926
มิถุนายน	-	164	1	7	226	10	36	-	444	8,947	8,965	-	17,912
กรกฎาคม	-	155	-	5	-	16	16	-	192	10,218	9,983	-	20,201
สิงหาคม	-	154	-	-	-	36	22	-	212	9,413	8,998	-	18,411
กันยายน	-	149	-	13	17	50	23	-	252	9,160	10,756	-	19,916
ตุลาคม	-	170	-	44	-	10	39	-	263	13,271	11,628	-	24,899
พฤศจิกายน	-	120	-	8	-	-	24	-	152	7,841	7,896	-	15,737
ธันวาคม	-	174	3	19	-	8	32	-	236	9,432	10,543	-	19,975
รวม	0	1,605	4	129	576	278	304	0	2,896	98,613	98,034	0	196,647

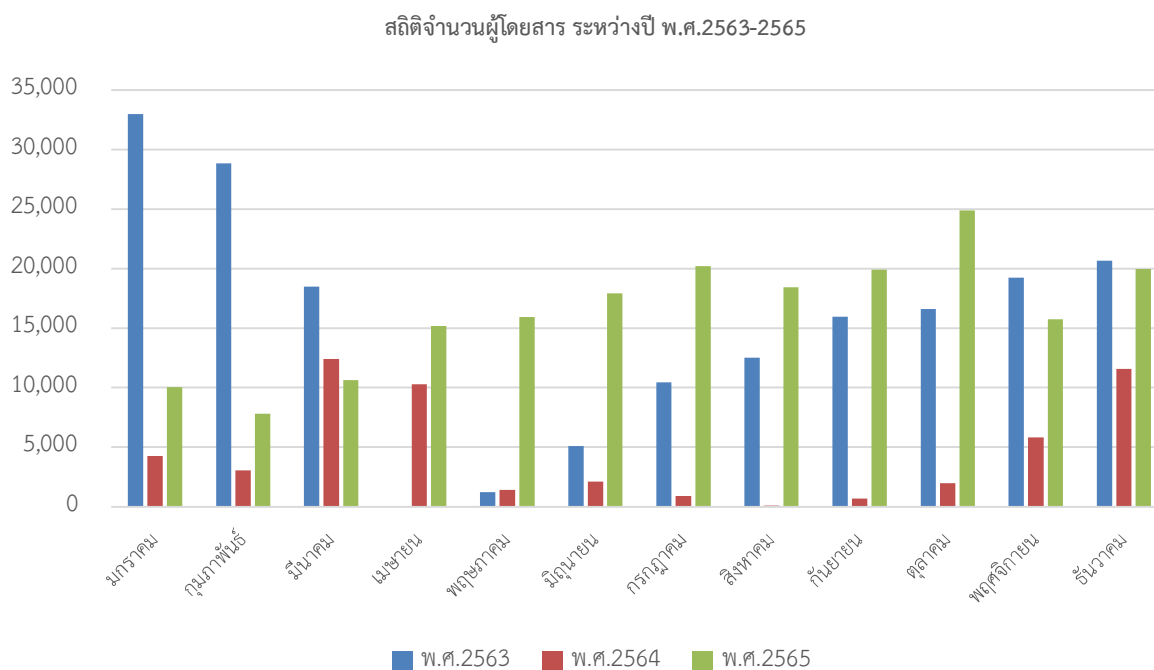
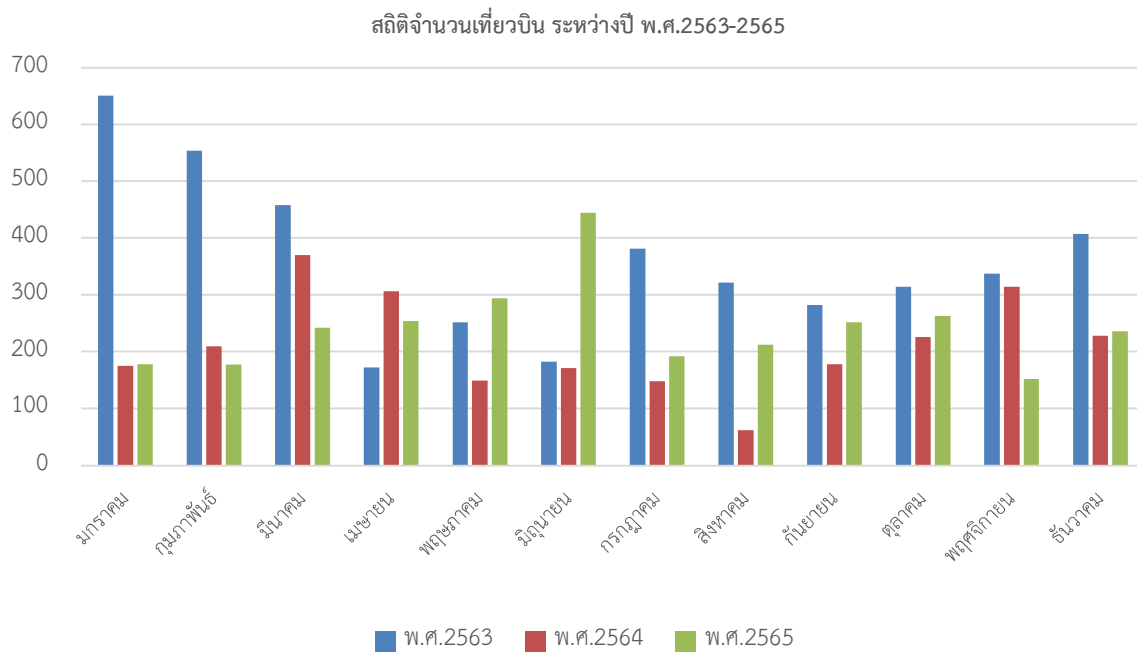
หมายเหตุ : แบบ A เที่ยวบินประจำต่างประเทศ  
แบบ B เที่ยวบินประจำในประเทศ  
แบบ C เที่ยวบินเช่าเหมาต่างประเทศ  
แบบ D เที่ยวบินเช่าเหมาในประเทศ  
แบบ E เที่ยวบินของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ  
แบบ F เที่ยวบินทหาร  
แบบ K เที่ยวบินเอกชนส่วนบุคคล

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, ธันวาคม พ.ศ. 2565



ตารางที่ 2.6-2												
สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ.2563-2565												
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)					จำนวนผู้โดยสาร (ราย)						
	พ.ศ.2563	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2563			พ.ศ.2564			พ.ศ.2565		
				ผู้โดยสาร ขาเข้า	ผู้โดยสาร ขาออก	รวม	ผู้โดยสาร ขาเข้า	ผู้โดยสาร ขาออก	รวม	ผู้โดยสาร ขาเข้า	ผู้โดยสาร ขาออก	รวม
มกราคม	650	175	178	15,490	17,475	32,965	1,460	2,795	4,255	4,589	5,458	10,047
กุมภาพันธ์	553	209	177	14,212	14,604	28,816	1,429	1,614	3,043	3,825	3,970	7,795
มีนาคม	458	370	242	9,499	8,957	18,456	6,155	6,250	12,405	5,293	5,347	10,640
เมษายน	172	306	254	7	5	12	5,220	5,072	10,292	7,852	7,336	15,188
พฤษภาคม	252	149	294	529	690	1,219	646	742	1,388	7,706	8,220	15,926
มิถุนายน	182	171	444	2,416	2,667	5,083	1,052	1,044	2,096	8,965	8,947	17,912
กรกฎาคม	381	148	192	5,119	5,332	10,451	329	551	880	9,983	10,218	20,201
สิงหาคม	321	62	212	6,138	6,361	12,499	31	40	71	8,998	9,413	18,411
กันยายน	282	178	252	7,973	7,974	15,947	336	350	686	10,756	9,160	19,916
ตุลาคม	314	226	263	8,409	8,192	16,601	1,030	918	1,948	11,628	13,271	24,899
พฤศจิกายน	337	314	152	9,474	9,764	19,238	2,962	2,842	5,804	7,896	7,841	15,737
ธันวาคม	407	228	236	11,059	9,599	20,658	6,310	5,246	11,556	10,543	9,432	19,975
รวม	4,309	2,536	2,896	90,325	91,620	181,945	26,960	27,464	54,424	98,034	98,613	196,647

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, ธันวาคม พ.ศ.2565



รูปที่ 2.6-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ. 2563-2565

## บทที่ 3

### การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

#### 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 และผลการสำรวจในภาคสนาม เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง
- 2.2) การศึกษาทบทวนผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะศึกษาทบทวนตรวจสอบสรุปผลและให้เหตุผลต่างๆ 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 ของกองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) รวมทั้งจะศึกษาทบทวนโดยใช้หลักเกณฑ์และวิธีการบนพื้นฐานทางด้านวิชาการของการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมแต่ละประเด็น

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

2.2.2) การทบทวนมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ที่นำเสนอไว้ในรายงานการศึกษาฯ จะมีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งจะทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

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

2.3) จัดทำสรุปผลและข้อเสนอแนะอันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุมรองรับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 3) ผลการศึกษา

กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจาก สผ. ดังหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/6981 ลงวันที่ 3 กันยายน พ.ศ.2536

และในปี พ.ศ.2563 กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้จัดทำรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ การพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 32/2563 เมื่อวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2563 โดยให้กรมท่าอากาศยาน ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังหนังสือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กก.วล.) 1009/ว 14173 ลงวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2563

การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ จะทบทวนตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กันยายน พ.ศ.2536) ส่วนการทบทวน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง จะทบทวนตามรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2563) โดยมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	
1. สภาพภูมิประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้ข้อมูลจากแผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 และภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</li> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสภาพภูมิประเทศ ดังนี้ <b>ระยะก่อสร้าง :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) <ul style="list-style-type: none"> <li>● การปรับพื้นที่แต่ละช่วงเวลาดำเนินงานตามขั้นตอนการเปิดพื้นที่ทำเป็นทำนบ</li> <li>● ใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก</li> <li>● จัดทำบ่อตกตะกอนที่เกิดจากการปรับพื้นที่ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ และป้องกันน้ำท่วม</li> <li>● ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับเหมากฎปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ. 2543 และกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบหลายของดินหรือสิ่งปลูกสร้างในการขุดดินหรือถมดิน พ.ศ. 2548 ตลอดจนกฎหมายข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</li> <li>● เก็บกักดินที่เหลือจากการก่อสร้างควรจัดเตรียมพื้นที่เก็บกักเป็นพื้นที่รับ ทำการเก็บกักแบบขั้นบันไดให้มีพื้นที่น้ำตื้นให้มีความลาดชัน 2:1</li> <li>● ปลูกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่วสลับกับการปลูกหญ้าแฝกควบคู่ปลูกในฤดูฝน พร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</li> </ul>	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม



ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
2. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจวัดอากาศบุรีรัมย์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศของจังหวัดบุรีรัมย์</li> <li>- รวบรวมข้อมูลอุตุนิยมวิทยาด้านคุณภาพอากาศ บริเวณท่าอากาศยานและใกล้เคียง ร่วมกับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศจากการสำรวจภาคสนาม ในปี พ.ศ. 2533</li> <li>- ตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ อาคารผู้โดยสาร และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย TSP, CO และ NO<sub>2</sub> จำนวน 2 ครั้งเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2562</li> <li>- ประเมินผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD View Version 9.8.3 และ EPA Version 19191 และประเมินผลกระทบคุณภาพอากาศที่เกิดจากปริมาณจราจรภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เช่น <b>ระยะก่อสร้าง :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) <ul style="list-style-type: none"> <li>• รตน้อย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง</li> <li>• ใช้ผ้าปิดคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิด</li> <li>• กำหนดความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับรุดตามความเร็วที่กำหนดห้ามยกน้ำหนักเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ</li> <li>• ล้างหรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ</li> <li>• เก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน</li> <li>• ให้ตรวจสอบและดูแลรักษาเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดมลพิษทางอากาศ</li> <li>• ห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะหรือหญ้าแห้ง ภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเด็ดขาด</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ระยะก่อสร้าง :</b> ตรวจวัด PM-10, TSP, CO, NO<sub>2</sub> และความเร็วและทิศทางลม จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ จำนวน 2 ครั้งในฤดูแล้งและฤดูฝน</li> </ul>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
3.เสียง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียง ร่วมกับผลการสำรวจภาคสนามในปี พ.ศ.2533</li> <li>- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย Leq 24 ชม. ,Lmax และ Ldn จำนวน 2 สถานี ได้แก่ อาคารผู้โดยสาร และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ จำนวน 2 ครั้งเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2562</li> <li>- ประเมินผลกระทบด้านเสียงจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้ <b>ระยะก่อสร้าง :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม.</li> <li>ขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด เมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ</li> <li>บรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด</li> <li>ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น</li> <li>จัดวางเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง</li> <li>กิจกรรมการตอก/กระแทก ให้ดำเนินการในช่วง 08.00-17.00 น. และช่วงเวลา 22.00-06.00 น.</li> <li>ไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ ที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง</li> <li>หากในกรณีที่จำเป็นจะต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและมียางรองรับเพื่อกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน</li> <li>ต้องตัดหญ้ารอบก่อสร้างในห้องปิดทับ</li> <li>บำรุงรักษาผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดี</li> <li>หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน ให้ตรวจสอบและแก้ไขข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ระยะก่อสร้าง :</b> ตรวจวัด <math>L_{eq}</math> 24 ชม., <math>L_{max}</math> และ <math>L_{dn}</math> จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ จำนวน 2 ครั้ง ในฤดูแล้งและฤดูฝน</li> </ul>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	
4. ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ความเร็วอนุภาค สูงสุด และค่าความถี่ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ อาคารผู้โดยสาร และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ จำนวน 2 ครั้ง เว้นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2562 และเดือนมกราคม พ.ศ. 2563</li> <li>- ประเมินผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือนได้จากสมการ <math>PRV_{receptor} = PRV_{ref} \times X (25/D)^{1.5}</math></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างเช่นเดียวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ระยะก่อสร้าง</b> : ตรวจวัดความเร็วอนุภาคสูงสุด และค่าความถี่ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไฟ จำนวน 2 ครั้ง ในฤดูแล้งและฤดูฝน</li> </ul>	
5. คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลชุดข้อมูลจากหน่วยงาน เอกสาร รายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพน้ำบริเวณพื้นที่โครงการร่วมกับข้อมูลผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินจากการสำรวจภาคสนาม พ.ศ. 2533</li> <li>- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำจำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำและหนองน้ำบ้านโคกสุพรรณ โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ pH, BOD, DO, SS, TDS, Oil &amp; Grease, Turbidity, Conductivity, Total Hardness, ความลึก, ความโปร่งแสง, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 2 ครั้ง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2562 และเดือนตุลาคม พ.ศ. 2562</li> <li>- ประเมินผลกระทบจากการประเมินความเหมาะสมของการจัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและการจัดการน้ำเสีย ดังนี้ <b>ระยะก่อสร้าง</b> : (มาตรการ ปี พ.ศ. 2563) <ul style="list-style-type: none"> <li>● รมีตระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> <li>● มีห้องส้วมสำหรับบ้านพักคนงานก่อสร้าง จำนวน 3 ห้องต่อคนงาน 50 คน</li> <li>● จัดให้มีรางระบายน้ำรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และดูแลรักษาให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานอยู่เสมอ</li> <li>● จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอ</li> <li>● จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่รองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำที่ห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัว อย่างเพียงพอ พร้อมบ่อบำบัดน้ำทิ้งที่สามารถเก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายออกสู่บ่อเกรอะต่อไป</li> </ul> </li> <li>- <b>ระยะดำเนินการ</b> : (มาตรการ ปี พ.ศ. 2536) <ul style="list-style-type: none"> <li>● จัดรถบรรทุกน้ำ ขนาด 3-5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 คัน</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ระยะก่อสร้าง</b> : ตรวจวัด pH, SS, TDS และ Oil &amp; Grease จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไฟ จำนวน 2 ครั้ง ในฤดูแล้งและฤดูฝน</li> </ul>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	
6. ทรัพยากรดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาข้อมูลทรัพยากรละเอียดของชนิด/ลักษณะชั้นดิน คุณสมบัติทางกายภาพของดินในพื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</li> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดิน ดังนี้ <b>ระยะก่อสร้าง :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) <ul style="list-style-type: none"> <li>● จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ</li> <li>● หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่พร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น</li> <li>● งานชุดขุดดิน งานปรับระดับพื้นที่ ต้องปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน</li> <li>● การขุดดินให้มีความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน</li> <li>● เมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จ ทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลาย</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</li> </ul>	
7. นิเวศวิทยาบก	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลทรัพยากรที่เกี่ยวข้องกับวิทยาป่าไม้บริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง ภาพถ่ายทางอากาศ แผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 ร่วมกับการสำรวจภาคสนามโดยใช้แปลงตัวอย่าง สำรวจและรวบรวมข้อมูลทรัพยากรสัตว์ป่าด้วยวิธีการค้นหาโดยตรง และวิธีการสอบถาม</li> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านนิเวศวิทยาบก ดังนี้ <b>ระยะก่อสร้าง :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) <ul style="list-style-type: none"> <li>● ช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ป่าไม้ในการตรวจสอบการบุกรุกพื้นที่เขตท่าอากาศยาน</li> <li>● ในกรณีที่ต้องการตัดฟันต้นไม้เพื่อก่อสร้างควรระมัดระวังให้มีการตัดไม้นอกพื้นที่</li> </ul> </li> <li><b>ระยะดำเนินการ :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2536) <ul style="list-style-type: none"> <li>● ส่งเสริม/สนับสนุนโครงการด้านเกษตรของสำนักงานเกษตรจังหวัด</li> <li>● การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการการเกษตร</li> <li>● พิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็ม</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการ : - สำรวจชนิดและปริมาณพืชพรรณ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัยและแหล่งอาหารของนก ปีละ 1 ครั้ง</li> <li>- สำรวจชนิดและปริมาณสัตว์และนก โดยเฉพาะนกที่มีขนาดใหญ่ที่มีผลต่อความปลอดภัยในการบิน บริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ปีละ 1 ครั้ง</li> </ul>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
7. นิเวศวิทยาบก (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>ปรับเปลี่ยนบทบาทศูนย์เพาะชำกล้าไม้ ส่วนป่าโคกโจด จากการเพาะกล้าไม้ มาเป็นเพาะไม้ผล แจกจ่ายและจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร</li> <li>มีมาตรการป้องกันรวมทั้งมีแปลงพืชผักพันธุ์และคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ</li> <li>มีมาตรการและกฎระเบียบบังคับไม่ให้พนักงานหรือคนงานล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาด และมีแปลงพืชที่เข้มงวด</li> <li>รณรงค์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนทราบ ถึงแนวทางการป้องกันไฟฟ้า การแก้ไขปัญหาไฟฟ้า การระมัดระวังอันตรายจากไฟฟ้า และผลกระทบจากไฟฟ้า</li> <li>รณรงค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชน ในพื้นที่เร่งรัดการจุดไฟใกล้บริเวณแนวเขตป่า</li> <li>เตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานตามแผนระดมปลดปล่อยไฟฟ้าในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์รุนแรง และสถานการณ์วิกฤติ</li> <li>เตรียมความพร้อมด้านบุคลากรสำหรับปฏิบัติงานดับไฟป่าของจังหวัด เครื่องมือ/อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา</li> <li>ประสานหน่วยงานดับไฟฟ้า ร่วมการปฏิบัติงานดับไฟฟ้าของหน่วยงานทุกหน่วยงานที่มีพื้นที่รับผิดชอบ โดยเน้นการเข้าพื้นที่อย่างรวดเร็วทันเหตุการณ์ในลักษณะบูรณาการร่วมกัน</li> </ul>	



ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	
8. นิเวศวิทยาทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลทรัพยากรจากหน่วยงาน เอกสาร รายงาน ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ ร่วมกับข้อมูลผลการสำรวจนิเวศวิทยาทางน้ำจากการสำรวจภาคสนาม พ.ศ.2533</li> <li>- เก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำ และหนองน้ำบ้านโคกสุพรรณ โดยดำเนินการสำรวจแหล่งกักต่อน้ำพืช แพลนท์ดอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน</li> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เนื่องจากการจัดให้มีการโครงการส่งผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางน้ำอยู่ในระดับต่ำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</li> </ul>	
9. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งภาพถ่ายทางอากาศ/ภาพถ่ายดาวเทียม ร่วมกับการสำรวจภาคสนามพื้นที่โครงการ และพื้นที่โดยรอบโครงการในรัศมี 5 กิโลเมตร</li> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้ <b>ระยะดำเนินการ :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2536) <ul style="list-style-type: none"> <li>● กรมการบินพาณิชย์ประสานงานกับกรมป่าไม้ เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินบนพื้นที่ป่าสงวน กรมการบินพาณิชย์ประสานงานกับสำนักผังเมือง สำนักงานจังหวัดเพื่อควบคุมการใช้ที่ดิน</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</li> </ul>	
10.การคมนาคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลโครงข่ายการจราจรและความเชื่อมโยงของการจราจร รวบรวมและทบทวนข้อมูลการศึกษา แนวโครงข่ายเชื่อมโยงกับพื้นที่โครงการ รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณจราจรบนถนนสายต่างๆที่เกี่ยวข้องกับโครงการจากการศึกษาการจราจรของโครงการ และรายงานปริมาณจราจรบนทางหลวง ปี พ.ศ. 2562</li> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคม ดังนี้ <b>ระยะก่อสร้าง :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) <ul style="list-style-type: none"> <li>● ใช้ผู้ควบคุมกระบวนการทุกอย่างมีมติ</li> <li>● รถขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด</li> <li>● หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างบริเวณทางเข้า-ออกสนามบิน</li> <li>● ติดป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง” บริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</li> </ul>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
10.การคมนาคม (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>ควบคุมความเร็วยานพาหนะของโครงการ เมื่อผ่านชุมชน ให้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง</li> <li>หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างช่วงที่มีเครื่องบินโดยสารขึ้น-ลง</li> </ul>	
11. สาธารณูปโภค	<p>- รวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงรายละเอียดของระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปโภค การให้บริการ และแผนพัฒนาและการขยายตัวการให้บริการระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปโภคในอนาคตที่มีความสัมพันธ์และเชื่อมโยงกับโครงการ ได้แก่ น้ำ ไฟฟ้า ระบบการสื่อสารและโทรคมนาคม และบริการต่างๆ ของชุมชน โดยรอบโครงการรวมถึงแผนการรื้อถอนและโยกย้ายและจัดการระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปโภคโครงการในระยะก่อสร้าง</p> <p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสาธารณูปโภค ดังนี้</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ จะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมด เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ</li> <li>จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>ประสานกับเทศบาลตำบลสตึก เข้ามาจัดเก็บและกำจัดขยะมูลฝอย</li> <li>ห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> <li>จัดให้นำใช้ของคานาง่ายๆเพียงพอ</li> </ul>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	
12. การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านการจัดการระบายน้ำในพื้นที่โครงการ บันทึกอุบัติภัยและความเสียหาย จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ข้อมูลการออกแบบโครงสร้างต่างๆ ของโครงการที่มีผลกระทบต่อการระบายน้ำและการเกิดน้ำท่วมในพื้นที่โครงการ และบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง</li> <li>- การสำรวจภาคสนาม บริเวณพื้นที่โครงการทิศทางการไหล ลักษณะการระบายน้ำ แหล่งรองรับน้ำตามธรรมชาติ บริเวณพื้นที่โครงการ และบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง</li> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ดังนี้ <b>ระยะก่อสร้าง :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) <ul style="list-style-type: none"> <li>● จัดทำคลองระบายน้ำรอบพื้นที่โครงการ</li> <li>● ตั้งสถานีสูบน้ำบริเวณด้านใต้ของพื้นที่โครงการ</li> <li>● หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินในฤดูฝน</li> <li>● ตรวจสอบการรั่วซึมของเศษดินหรือวัสดุที่จะลงสู่รางระบายน้ำด้านข้างของพื้นที่ก่อสร้างทุกวัน</li> <li>● จัดทำทางระบายน้ำฝนชั่วคราวหรือทางระบายน้ำฉุกเฉินเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณโดยรอบ</li> <li>● ออกแบบบ่อหมักน้ำให้มีความจุเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง</li> <li>● ให้ชุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำให้อยู่เสมอ</li> </ul> </li> <li><b>ระยะดำเนินการ :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2566) <ul style="list-style-type: none"> <li>● ทำคลองระบายน้ำ รอบบริเวณพื้นที่โครงการ สร้างสถานีสูบน้ำ ทางใต้ของพื้นที่โครงการ</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ระยะดำเนินการ :</b> ตรวจสอบคุณภาพน้ำในคูคลองระยะ 1 ครั้ง</li> </ul>	
13. เศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมเอกสารและรายงานจากหน่วยงานต่างๆ ด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม จำนวนประชากร จำนวนครัวเรือน การประกอบอาชีพ วิถีชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ศึกษาจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานระดับท้องถิ่น</li> <li>- การสำรวจภาคสนามโดยการสัมภาษณ์โดยตรง ในพื้นที่ศึกษารัศมี 5 กิโลเมตร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ดังนี้ <b>ระยะก่อสร้าง :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) <ul style="list-style-type: none"> <li>● จ่ายค่าชดเชยที่ดินให้กับราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าโคกโคต อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์</li> <li>● ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงข้อมูลโครงการและได้รับผิดชอบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ระยะก่อสร้าง :</b> สำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ ข้อเสนอแนะด้านการบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ บริเวณชุมชนต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้แก่ ชุมชนบ้านหนองไผ่ ชุมชนบ้านสระกอ ชุมชนบ้านโนไทรงาม ชุมชนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านโนสอคล้อง ปีละ 1 ครั้ง</li> </ul>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ จ-สังคม (ต่อ)	- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีผู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ไร่นาสำนักงานก่อสร้างโครงการและชุมชนใกล้เคียง โดยมีหมายเลขโทรศัพท์ และระบุชื่อผู้ที่รับผิดชอบ</li> <li>จัดทำทะเบียนและตรวจโรค/สารเสพติด คนงานที่มาจากต่างถิ่น เพื่อให้สามารถควบคุมดูแล และตรวจสอบคนงานต่างถิ่น น้อย่างใกล้ชิด เพื่อมิให้สร้างความเดือดร้อนและก่อความรำคาญแก่ประชาชนในพื้นที่</li> <li>ให้ความสำคัญต่อการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม และให้ออกสแกนในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุดเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับคนในชุมชน</li> <li>จัดให้มีช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น และสายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับเรื่องร้องเรียนในการนี้เกิดความเดือดร้อน</li> <li>สืบหาสาเหตุและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างของโครงการ บ้านพักคนงาน</li> <li>ดูแลความสะอาดเรียบร้อยไม่ให้เกิดผลกระทบกับชุมชน</li> <li>เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องทำการรื้อถอนบ้านพักให้เรียบร้อยแล้วปลูกต้นไม้ทดแทน</li> </ul>	<p>มาตราการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- <b>ระยะตัวเนื้มการ</b> : ติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรในบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ ปีละ 1 ครั้ง</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)				
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	
14. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุและเอกสารที่เกี่ยวข้องในด้านสาธารณสุข ได้แก่ ประชากรและสถิติยี่สิบ จำนวนสถานบริการสาธารณสุขและทางการแพทย์ ข้อมูลการเจ็บป่วยทางสาธารณสุขและการแพทย์ ข้อมูลการเจ็บป่วยของประชาชน จากหน่วยงานด้านสาธารณสุข และหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่</li> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย ดังนี้ <b>ระยะก่อสร้าง :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) <ul style="list-style-type: none"> <li>● จัดให้มีอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลสำหรับคนงานโดยพิจารณาตามลักษณะงาน</li> <li>● จัดทำรั้ว และติดป้ายแสดง “เขตก่อสร้าง” ในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้าง</li> <li>● การจัดการสภาพแวดล้อมของที่พักคนงานให้ได้มาตรฐาน และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด ดังนี้</li> </ul> </li> </ul> <p><u>มาตรการที่พนักงาน</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) กำหนดกฎหมายและคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบมีให้ก่อความเดือดร้อนรำคาญและปัญหาต่าง ๆ ให้กับผู้อยู่อาศัยในชุมชน และพื้นที่ใกล้เคียง หากคนงานประพฤติผิด ต้องมีการว่ากล่าวตักเตือนลงโทษถึงขั้นไล่ออก โดยพิจารณาจากความเหมาะสมของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น</li> <li>2) จัดให้มีรั้วที่ชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง (สูงประมาณ 2 เมตร) พร้อมกับให้มีพนักงาน รักษาความปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงานและทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ</li> <li>3) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและสุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</li> </ul>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
14. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>4) กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจนห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างและ พื้นที่ก่อสร้างโครงการ</p> <p>5) ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล</p> <p>6) ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง</p> <p>7) จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานชั่วคราวภายใน</p> <p>8) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมี ขนาด 15 ปอนด์ ประจำบ้านพักคนงานก่อสร้างทุกหลัง จำนวน 9 จุด</p> <p>มาตรการรื้อย้ายที่พักคนงาน</p> <p>เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมา ก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน ดังนี้</p> <p>1) จัดให้มีพื้นที่เก็บของวัสดุจากการรื้อถอนและต้องปกรณด้วยผ้าคลุมมิดชิดเพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป 2) วัสดุจากกิจกรรมการรื้อถอนที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น ไม้แบบ และเหล็กเส้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจำหน่ายให้กับผู้รับซื้อ หรือนำกลับมาใช้ในงานก่อสร้าง เป็นต้น</p> <p>3) ติดต่อประสานงานกับเทศบาลสตึกให้เข้ามาเก็บขนเศษวัสดุและมูลฝอยที่เกิดจากการรื้อย้ายที่พักคนงานเพื่อนำไปฝังกลบยังพื้นที่ฝังกลบของเทศบาลสตึก</p> <p>4) ไม่นำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปทิ้งในพื้นที่สาธารณะหรือสถานที่ที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยาน</p>	



ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
14. ส่วนราชการ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>5) กำหนดช่วงเวลาการขนส่งมูลฝอยจากกรร็อดอนโดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการขึ้น-ลงของอากาศยานซึ่งในช่วงเวลาที่มีจำนวนผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์</p> <p>6) จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมและอำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน ในขณะขนส่งวัสดุจากกรร็อดอน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านการจราจรและอุบัติเหตุทางรถยนต์ในบริเวณพื้นที่ทำอากาศยาน</p> <p>7) จัดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ร็อดอนหรือบริเวณที่ทำให้เกิดฝุ่นอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง (เช้าและเย็น) ในกรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองจำนวนมากให้เพิ่มความถี่การฉีดพรมน้ำตามความเหมาะสม</p> <p>8) จัดให้มีไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่ร็อดอนให้เพียงพอไม่ให้มีจุดอับหรือมุมมืด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>9) ในการร็อดอนห้องน้ำ/ห้องส้วม ซึ่งใช้ระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดตั้งอยู่กับที่ ผู้รับเหมามาจะทำการร็อดอนถึงบำบัดน้ำเสียดังกล่าว โดยให้เทศบาลสตักนำไปกำจัดต่อไป รวมทั้งผู้รับเหมามาจะทำการเช่าซื้อโรตารีบริเวณดังกล่าว โดยใช้ขี้น้ำยาโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์)</p> <p>10) เมื่อทำการร็อดอนแล้วเสร็จ พื้นที่ดังกล่าวจะได้รับ การบำบัดให้มีควมราบเรียบและปลูกหญ้าปกคลุมเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน</p>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
14. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ที่เกิดจากการทำงาน การเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุ ความเสียหาย ระดับความรุนแรงจากการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย เนื่องจากการทำงาน โรคที่เกิดขึ้นตามลักษณะหรือสภาพของงาน ในปี พ.ศ.2561</li> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างเช่นเดียวกับมาตรการด้านสาธารณสุข</li> </ul> <p><b>ระยะดำเนินการ :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2536)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● จัดทำแผนอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นพร้อมทั้งรายละเอียดของการสั่งงานในแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้เกิดการประสานงานที่ดี เมื่อจัดทำแล้วควรมีการปรับอย่างน้อย 2 ปี ต่อ 1 ครั้ง</li> </ul>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</li> </ul>
15. สุขภาพ การท่องเที่ยว และสิ่งมีค่าทางประวัติศาสตร์	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและทัศนียภาพของพื้นที่ ได้แก่ จำนวนนักท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว เส้นทางท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว จากเว็บไซต์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย</li> <li>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุขภาพ การท่องเที่ยว และสิ่งมีค่าทางประวัติศาสตร์ ดังนี้</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการ</li> <li>● ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลามครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร</li> <li>● ใช้ผ้าใบคลุมรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งเศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการร่วงหล่นลงบนถนน</li> <li>● จัดให้มีการวางแผนก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการโดยก่อสร้างเท่าที่จำเป็น</li> <li>● จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดกวาดเศษดินทรายที่ตกบริเวณพื้นที่ข้างเคียงพื้นที่ก่อสร้างโดยในกรณีที่มีเศษดินเปื้อนตกหล่นต้องทำความสะอาดโดยใช้น้ำฉีด และกวาดพื้นที่สะอาดโดยทันที</li> </ul>	<p>ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
15. สุขทรียภาพ การ ท่องเที่ยว และสิ่งมีคุณค่า ทางประวัติศาสตร์ (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>ทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างมีมานานแล้ว เพื่อช่วย ปิดบังไม่ให้เห็นภาพเศษวัสดุ</li> <li>กำหนดให้ทำรั้วล้อมรอบโครงการเป็นสีเขียวหรือสี โทนอ่อน เพื่อให้เกิดความสวยงามและสบายตาแก่ผู้ ที่มองจากภายนอกโครงการ</li> </ul> <p><b>ระยะดำเนินการ :</b> (มาตรการ ปี พ.ศ.2536)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนบริเวณใกล้เคียงรอบ สนามบิน</li> </ul>	
16. โบราณสถาน และ ประวัติศาสตร์	<p>-รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งประวัติศาสตร์ แหล่ง โบราณคดี ที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการในรัศมี 5 กิโลเมตร จากเอกสารกรมศิลปากร ทะเบียน โบราณสถานทั่วราชอาณาจักร ระบบภูมิสนเทศ แหล่ง มรดกทางวัฒนธรรม ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</p> <p>- ประเมินผลกระทบโดยการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจ เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</p>	<p>- ไม่ได้กำหนดป้องกันและแก้ไขผลกระทบ เนื่องจาก กิจกรรมการก่อสร้างและเปิดดำเนินการของท่าอากาศยาน ยังไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อม และ ประวัติศาสตร์ โดยรอบโครงการ</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p>

## 3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบโครงการในปัจจุบัน

1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้ระบุไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

1.3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

### 2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการ จากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

(2) วิธีการศึกษา การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่นำมาใช้ศึกษา (เน้นความเพียงพอและครบถ้วนของข้อมูล) วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความถูกต้อง เหมาะสม หรือไม่ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการนำข้อมูลพื้นฐานมาใช้จะต้องมีความทันสมัยและไม่ควรมีช่วงเวลาจัดเก็บนานเกิน 5 ปี

2.2.2) การทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ 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

ในระยะเวลาที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้แจ้งให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ. 2563 โดย บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ. 2564 โดย บริษัท กรีน พลานัท คอนซัลแตนท์ จำกัด

ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะเวลาที่ผ่านมา มีรายละเอียด ดังนี้

3.1) ผลการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานบุรีรัมย์) โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) (มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563) พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ ส่วนผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

3.1.1) การจัดสรรงบประมาณเพื่อการปลูกสร้างสวนป่าเศรษฐกิจ และการจัดหาเครื่องมือเครื่องใช้สำหรับการป้องกันการบุกรุกป่า เป็นงานในความรับผิดชอบขององค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงดำเนินการเฉพาะงานด้านการช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่

3.1.2) การเพาะชำกล้าไม้เศรษฐกิจเพื่อแจกจ่ายหรือจำหน่ายให้กับราษฎรเป็นภารกิจของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด ที่ขึ้นกับองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นการปรับเปลี่ยนบทบาทหรือหน้าที่ในการดำเนินงานของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด กรมท่าอากาศยานจึงไม่สามารถดำเนินการได้ จึงควรมีการขอยกเลิกมาตรการเพื่อให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3.1.3) ควรปรับปรุงพื้นที่ทางด้านทิศใต้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำ โดยการจัดทำท่อลอดตัดผ่านถนนเพื่อให้น้ำไหลลงสู่บ่อน้ำสาธารณะได้ดียิ่งขึ้น

3.1.4) นำผลการศึกษาไปใช้ในการกำหนดจำนวนเที่ยวบิน และควรมีการทบทวนหรือทำการประเมินเสี่ยงใหม่อย่างน้อยทุก 2 ปี

3.1.5) การห้ามการบินเป็นบางเวลา เช่น เวลากลางคืน ควรปรับปรุงมาตรการจาก “การห้ามบิน” เป็น “การหลีกเลี่ยง” การบินในเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน เช่น ภารกิจด้านการทหาร อากาศยานรับ-ส่งผู้ป่วย ไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมได้ และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์

3.1.6) พบปัญหาการกัดเซาะพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำด้านข้างทางขับและรางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยาน เนื่องจากเป็นรางดินที่มีความลาดชันจึงมีการพังทลายของพื้นที่ด้านข้างค่อนข้างสูง บางบริเวณมีสภาพตื้นเขิน อย่างไรก็ตาม ยังสามารถระบายน้ำออกจากพื้นที่ได้ โดยไม่มีปัญหาการท่วมขังของน้ำในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน เสนอให้มีการขุดลอกรางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยาน และแก้ไขปัญหาเรื่องการพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำ เช่น การปลูกหญ้าแฝก เป็นต้น

3.1.7) ควรจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์และคู่มือให้ประชาชน และหน่วยงานต่าง ๆ ทราบถึงข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ ตัวอย่างแผนพับประชาสัมพันธ์

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย ระดับเสียง และเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพน้ำทั้งพบว่าค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการสำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่รอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งพิจารณาจากชุมชนที่อยู่ใกล้แนวบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน ได้แก่ ชุมชนบ้านหนองไผ่ (กลุ่มบ้านคอกหมู) และชุมชนบ้านโคกสุพรรณ พบว่า ด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม เสียงของเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการ มีเสียงดังขณะที่เครื่องบินขึ้น-ลง แต่ไม่รู้สึกรบกวนชุมชน แต่จะรู้สึกรบกวนเมื่อบินผ่าน ในภาพรวมของการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ นั้น มีความพอใจเนื่องจากสร้างความเจริญ ทำให้เศรษฐกิจของชุมชนดีขึ้น มีแหล่งงานเพิ่มขึ้นและทำให้คนนาคมนสะดวก

การศึกษานิเวศพืชพรรณ นกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบว่าเขตพื้นที่ปฏิบัติการและพื้นที่การบิน โดยส่วนใหญ่ของพื้นที่โครงการยังคงสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้เกือบทั้งหมด เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานรัศมี 5 กิโลเมตร พบว่าสังคมพืชโดยทั่วไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรม โดยในบริเวณที่ลุ่มใช้ประโยชน์ในการทำนาข้าว ในบริเวณที่ดอนถัดจากที่ลุ่มขึ้นมาใช้ประโยชน์ในการทำไร่ อ้อย และไร่มันสำปะหลัง นอกจากนี้ยังพบมีการทำสวนป่าไม้ยูคาลิปตัส สวนยางพารา และสวนไม้สัก บางพื้นที่ยังคงมีลักษณะเป็นหย่อมป่ากระจายอยู่ห่างๆ กัน ในบริเวณพื้นที่รอบโครงการด้วย และการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 140 ชนิด ประกอบด้วย สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 18 ชนิด นกจำนวน 80 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 24 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 18 ชนิด โดยไม่มีนกชนิดใดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่มีนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลางจำนวน 11 ชนิด ประกอบด้วย เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) นกยางโทนน้อย (*Egretta intermedia*) นกยางควาย (*Bubulcus ibis*) นกเป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) นกยางไฟธรรมดา (*Ixobrychus eurhythmus*) นกยางกรอกพันธุ์จีน (*Ardeola bacchus*) อีกา (*Corvus leuallantii*) นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*) นกกาเหว่า (*Eudynamis scolopacea*) นกบั้งรอกใหญ่ (*Phaenicophaeus tristis*) และนกปากห่าง (*Anastomus oscitan*)

3.2) ผลการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (ท่าอากาศยานบุรีรัมย์) โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) (สิงหาคม พ.ศ. 2564) พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ ส่วนผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน



สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางบก คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลจากการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ช่วงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2564 พบสัตว์ป่ารวมทั้งสิ้น 72 ชนิด จำแนกเป็นนก จำนวน 48 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 10 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และจากการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบนกที่มีความสำคัญที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูงเพียง 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) ส่วนนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*) และอีกา (*Corvus macrorhynchos*) และพบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ยังต้องเฝ้าระวังอีก 6 ชนิด เช่น นกพิราบ (*Columba livia*) นกเขาใหญ่ (*Spilopella chinensis*) นกเขาไฟ (*Streptopelia tranquebarica*) นกเอี้ยงสาริกา (*Acridotheres tristis*) เป็นต้น

3.3) ผลการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (ท่าอากาศยานบุรีรัมย์) โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) (ธันวาคม พ.ศ. 2564) พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการส่วนผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางบก คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

จากการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่ารวมทั้งสิ้น 66 ชนิด จำแนกเป็นนก จำนวน 42 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 10 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด ส่วนผลการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบนกที่มีความสำคัญที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลางเพียง จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) และพบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ยังต้องเฝ้าระวังอีก 2 ชนิด ได้แก่ อีกา (*Corvus macrorhynchos*) และนกกิ้งโครงคอดำ (*Sturnus nigricollis*)

ผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 87.5 คิดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 55.0 รู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง จากการสอบถามถึงความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน พบว่า ร้อยละ 90.0 มีความพึงพอใจ

## บทที่ 4

# การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## 4.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง

การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในขณะก่อสร้างปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ในครั้งนี้ เป็นการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ มาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วน และมาตรการไม่สามารถประเมินผลได้ ดังนี้ (ตารางที่ 4.1-1)

### 1) มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ

1.1) รายละเอียดมาตรการ : ทำการปลูกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่วสลับกับการปลูกหญ้าแฝกควรปลูกในฤดูฝน พร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบ พบว่า ไม่มีการปลูกพืชคลุมดิน ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างปลูกหญ้าแฝกคลุมดินในบริเวณที่ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ

1.2) รายละเอียดมาตรการ : เมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จจะทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดิน

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบ พบว่า ไม่มีการปลูกพืชคลุมดิน ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างปลูกหญ้าแฝกคลุมดินในบริเวณที่ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ

1.3) รายละเอียดมาตรการ : ออกแบบบ่อหน่วงน้ำให้มีความจุเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีก่อสร้างบ่อหน่วงน้ำ ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรออกแบบบ่อหน่วงน้ำฝน โดยมีขนาดไม่น้อยกว่าที่มาตรการกำหนด

### 2) มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

2.1) รายละเอียดมาตรการ : ติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการ เพื่อช่วยปิดบังไม่ให้เห็นภาพเศษวัสดุก่อสร้าง และภาพกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งอาจเป็นทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการติดตั้งรั้วชั่วคราวความสูง 2.4 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบพบว่า ความสูงของรั้วชั่วคราวดังกล่าว สามารถปิดบังทัศนียภาพที่ไม่สวยงามของกิจกรรมการก่อสร้างได้ โดยไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วให้มีความสูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด

### 3) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

3.1) **รายละเอียดมาตรการ :** ในช่วงระหว่างการปรับถมพื้นที่ต้องมีการจัดทำบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่ เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม

**ผลการปฏิบัติตามมาตรการ :** จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ได้ดำเนินการปรับถมพื้นที่และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างอาคาร จึงไม่มีการจัดทำบ่อดักตะกอน

3.2) **รายละเอียดมาตรการ :** หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป

**ผลการปฏิบัติตามมาตรการ :** จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ยังไม่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่การก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน

3.3) **รายละเอียดมาตรการ :** กรมท่าอากาศยานจ่ายค่าชดเชยที่ดินให้กับราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าโคกโจด อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ (มาตรการ ปี 2536)

**ผลการปฏิบัติตามมาตรการ :** จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีการช่วยเหลือหรือเยียวยาราษฎรที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง เนื่องจากเป็นการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารอยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้รับอนุญาตจากกรมป่าไม้




3.4) **รายละเอียดมาตรการ :** เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน



**ผลการปฏิบัติตามมาตรการ :** จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า กิจกรรมการก่อสร้าง ยังไม่แล้วเสร็จจึงยังไม่มีกรรื้อย้ายบ้านพักคนงาน



3.5) **รายละเอียดมาตรการ :** ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟเพื่อไม่ให้เกิดการลุกลาม ครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร

**ผลการปฏิบัติตามมาตรการ :** จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ไม่มีการติดตั้งผ้าใบก่อสร้างโดยรอบอาคารที่กำลังก่อสร้าง เนื่องจากยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างอาคาร ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ

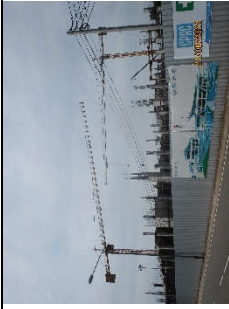

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. สภาพภูมิประเทศ	<p>สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ</p> <p>1) การปรับปรุงพื้นที่แต่ละช่วงเวลาต้องจำกัดขนาดของการเปิดพื้นที่เท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก</p> <p>2) ในช่วงระหว่างการปรับปรุงพื้นที่ต้องมีการจัดทำบ่อตกตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม</p> <p>3) ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ. 2543 และกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรการป้องกันการพังทลายของดินหรือสิ่งปลูกสร้างในการขุดดินหรือถมดิน พ.ศ. 2548 ตลอดจนกฎหมาย/ข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</p> <p>4) การเก็บกองดินที่เหลือจากการก่อสร้างควรจัดเตรียมพื้นที่เก็บกองเป็นพื้นที่รับ ทำการเก็บกองแบบขนานกันได้ให้พื้นที่หน้าตัดที่มีความลาดชัน 2:1</p> <p>5) ทำการปลูกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่ว สลับกับการปลูกหญ้าแฝกควบคู่ปลูกในฤดูฝน พร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน</p>	<p>●</p> <p>⊗</p> <p>●</p> <p>⊗</p> <p>○</p>	<p>จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการเปิดพื้นที่ทำงานก่อสร้างเท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยดำเนินการปรับถมพื้นที่และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ</p> <p>จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ได้ดำเนินการปรับถมพื้นที่และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานดินแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างอาคาร จึงไม่มีการจัดทำบ่อตกตะกอน</p> <p>มีเจ้าหน้าที่ควบคุมงานก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>ปัจจุบันได้ดำเนินการขุดดินแล้วเสร็จ รวมทั้งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ขนย้ายกองดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างแล้ว</p> <p>จากการตรวจสอบ พบว่า ไม่มีการปลูกพืชคลุมดิน</p>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>ปลูกหญ้าแฝกคลุมดินในบริเวณที่ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง	
2. คุณภาพอากาศ	<p>1) ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละอองได้แก่ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ใกล้เคียงที่มีกิจกรรมที่จะทำให้มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ให้ทำการรดน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง</p> <p>2) การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการร่วงหล่น จำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิด</p> <p>3) กำหนดความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับรถตามความเร็วที่กำหนดอยู่บนถนนสาธารณะ</p>	<p>●</p> <p>●</p> <p>●</p>	<p>จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการฉีดพรมน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน วันละ 2 ครั้ง</p> <p>จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะบรรทุกวัสดุก่อสร้าง</p> <p>มีการควบคุมความเร็วรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำชับผู้ขับรถบรรทุกให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ</p>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p>	<p>การฉีดพรมน้ำ</p> <p>รถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง</p> <p>ป้ายจำกัดความเร็ว</p>	  



ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างสิ่งใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง	
2. คุณภาพอากาศ (ต่อ)	4) กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือ ทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ ดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่ บริเวณก่อสร้างทุกวัน	●	มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออก จากพื้นที่ก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาด พื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน	ไม่มี	 การล้างล้อรถบรรทุก	
	5) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ตรวจสอบและ ดูแลรักษาเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลด มลพิษทางอากาศ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบเครื่องจักร ก่อนการใช้งาน และมีการดูแลรักษาใช้งานได้ดี อยู่เสมอ	ไม่มี	 ทำความสะอาดพื้นที่	

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. คุณภาพอากาศ (ต่อ)	6) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะหรือหญ้าแห้ง ภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเด็ดขาด เพราะอาจเป็นอุปสรรคต่อการขึ้น-ลงของเครื่องบิน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะภายในบ้านพัก ก่อนที่จะขนย้ายไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยเทศบาลตำบลสตึก ทุก 2 สัปดาห์โดยไม่มีการเผาเศษวัสดุ ขยะ หรือหญ้าแห้งภายในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 การขนถ่ายขยะ
3. เสียง/สั่นสะเทือน	1) กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับรถตามความเร็วที่กำหนดเพื่อกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ 2) รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด 3) ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	●	มีการควบคุมความเร็วรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำชับผู้ขับรถบรรทุกให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว
		●	มีการควบคุมน้ำหนักรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตามที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	-
		●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้อบรมให้คนขับรถไม่ใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	ไม่มี	-





ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง	
3. เสียง/สั่นสะเทือน (ต่อ)	4) จัดวางเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือนราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่การก่อสร้าง	●	เนื่องจากมีกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชน	ไม่มี		
	5) การตอก/กระแทกจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณจุดที่อยู่ใกล้กับบ้านเรือนราษฎร อาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่กำหนดให้ดำเนินการในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินการกิจกรรมใด ๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวน ต่อผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี		
	6) ในการก่อสร้างกำหนดให้นำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน หากในกรณีที่เป็นจะต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและมีวางรองรับเพื่อกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ทำถนนชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง โดยไม่มีการนำแผ่นเหล็กวางแทนผิวถนน	ไม่มี	ประกาศกำหนดเวลาก่อสร้าง และการเปิดปิดประตูพื้นที่ก่อสร้าง  -	


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
3. เสียง/สั่นสะเทือน (ต่อ)	7) การตัดเสียงรบกวนก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทับเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการตัดเสียง	●	มีการตัดเสียงรบกวนก่อสร้างในพื้นที่เปิดโล่งภายในพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่มีผลกระทบชุมชน	ไม่มี	-
	8) บำรุงรักษาผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดี ตลอดช่วงเวลาก่อสร้างโครงการ	●	มีการตรวจสอบถนนชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง หากพบว่าชำรุดจะดำเนินการซ่อมแซมทันทีจากการตรวจสอบพบว่าถนนชั่วคราวดังกล่าวอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	-
	9) หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป	⊗	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ยังไม่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่การก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน	ไม่มี	-
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	1) ระมัดระวังมิให้เศษดินร่วนสู่ลงระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อหลีกเลี่ยงการปนเปื้อนของน้ำในรางระบายน้ำ	●	มีเจ้าหน้าที่กวาดและล้างทำความสะอาดถนน หากพบว่าเศษดินร่วนไหลลง จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเศษดินร่วนสู่ลงระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน	ไม่มี	 การกวาดและล้างผิวจราจร

ตารางที่ 4.1-1						
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	2) จัดให้มีห้องส้วมสำหรับบ้านพักคนงานก่อสร้างจำนวน 3 ห้องต่อคนงาน 50 คน	●		ภายในพื้นที่ก่อสร้างมีห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 120 คน ในอัตรา 12 คนต่อห้อง	ไม่มี	
	3) จัดให้มีรางระบายน้ำรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และดูแลรักษาให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานอยู่เสมอ	●		ยังไม่มีการขุดลอกรางระบายน้ำรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด	หากพบว่าตะกอนมีปริมาณมากให้ขุดลอกตะกอนดังกล่าว	
5. ทรัพยากรดิน	1) จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบาย เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	●		มีรางระบายน้ำชั่วคราวภายในพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนที่จะรวบรวมน้ำให้ระบายลงสู่ระบบระบายน้ำของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	รณระบายน้ำรอบท่าอากาศยาน
	2) หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่พร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินในพื้นที่โครงการ	●		มีการหลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่ปฏิบัติงานพร้อมกัน โดยเฉพาะบริเวณที่มีการก่อสร้างจริงเท่านั้น	ไม่มี	-


ตารางที่ 4.1-1					
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. ทรัพยากรดิน (ต่อ)	3) งานขุดดิน งานปรับระดับพื้นที่ โดยต้องปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดรถเครื่องบิน การขุดดินจะขุดดินโดยให้มีความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน 4) เมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จจะทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดิน	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดรถเครื่องบิน โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	ไม่มี	-
6. นิเวศวิทยานก	1) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ป่าไม้ในการตรวจสอบการบุกรุก พื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน (มาตรการ ปี 2536) 2) ในกรณีที่ต้องการตัดฟันต้นไม้เพื่อก่อสร้างควรระมัดระวังให้มีการตัดไม้นอกพื้นที่ 3) มีมาตรการป้องกันรวมทั้งมีบทลงโทษพนักงานและคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ เช่น ลักลอบตัดไม้ เป็นต้น 4) ต้องมีมาตรการและกฎระเบียบบังคับไม่ให้พนักงาน หรือคนงานล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาด และมีบทลงโทษที่เข้มงวด	○	จากการตรวจสอบ พบว่า ยังไม่มีการปลูกพืชคลุมดิน	ปลูกหญ้าแฝกคลุมดินในบริเวณที่ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-
		●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ป่าไม้และสนับสนุนการตรวจสอบการบุกรุก บริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
		●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ได้ตัดฟันต้นไม้ ออกแล้วเสร็จในขั้นตอนการเตรียมพื้นที่ โดยไม่มีการตัดต้นไม้นอกพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
		●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีมาตรการป้องกัน และบทลงโทษพนักงานหรือคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ	ไม่มี	-
		●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีมาตรการป้องกัน และบทลงโทษพนักงานหรือคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ	ไม่มี	-



ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
6. นิเวศวิทยาบก (ต่อ)	5) รมรณรงค์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนทราบถึงแนวทางการป้องกันไฟฟ้า การแก้ไขปัญห ไฟฟ้า การระดมทรัพยากรจ่ายไฟฟ้า และผลกระทบจากไฟฟ้า โดยเฉพาะผลกระทบที่มีต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน	●	มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อการรณรงค์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและสถานการณ์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่องให้ประชาชนรอบพื้นที่ทราบ	ไม่มี	-
	6) รมรณรงค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชน ในพื้นที่งดเว้นการจุดไฟใกล้บริเวณแนวเขตไฟฟ้า	●	มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อการรณรงค์และขอความร่วมมือจากชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ให้จุดไฟใกล้บริเวณพื้นที่ป่า	ไม่มี	-
	7) เตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานตามแผนระดมพลดับไฟฟ้า ในสถานการณ์ภัยพิบัติ	●	มีการเตรียมความพร้อมการปฏิบัติงานปฏิบัติตามแผนระดมพลดับไฟฟ้า	ไม่มี	-
	8) เตรียมความพร้อมด้านบุคลากรสำหรับปฏิบัติงานดับไฟฟ้าของจังหวัด เครื่องมือ/อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรในการปฏิบัติงานดับไฟฟ้าของจังหวัดบุรีรัมย์	ไม่มี	-
	9) ประสานหน่วยงานดับไฟฟ้า ร่วมการปฏิบัติงานดับไฟฟ้าของหน่วยงานทุกหน่วยงาน ที่มีพื้นที่รับผิดชอบโดยเน้นการเข้าถึงพื้นที่อย่างรวดเร็วทันเหตุการณ์ในลักษณะบูรณาการร่วมกัน	●	มีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรในการปฏิบัติงานดับไฟฟ้าร่วมกับหน่วยงานดับไฟฟ้าของจังหวัดบุรีรัมย์	ไม่มี	-



ตารางที่ 4.1-1					
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7.การคมนาคมขนส่ง	1) การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวนคลื่น จำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิด	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะบรรทุกวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	 รถบรรทุกคลุมผ้าใบ
	2) รถขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกวัสดุก่อสร้าง ตามที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	-
	3) หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างบริเวณทางเข้า-ออกสนามบิน จะกำหนดให้ใช้เส้นทางอื่นในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	●	มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างโดยใช้เส้นทางเข้า-ออกสนามบิน โดยหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน	ไม่มี	-
	4) ติดป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง” บริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	●	มีการติดป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง”บริเวณรั้วของพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง”

ตารางที่ 4.1-1						
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างสิ่งใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
7.การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		5) ควบคุมความเร็วยานพาหนะของโครงการเมื่อผ่านชุมชนให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	●	มีการควบคุมความเร็วรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำกับผู้ขับรถบรรทุกให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อขับผ่านชุมชน	ไม่มี	-
		6) กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการหลีกเลี่ยงทำการขนส่งวัสดุก่อสร้างช่วงที่มีเครื่องบินโดยสารขึ้น-ลงเพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร	●	มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างโดยใช้เส้นทางเข้า-ออกสนามบิน โดยหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน	ไม่มี	-
8. การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม		1) ต้องจัดทำคลองระบายน้ำรอบพื้นที่โครงการและตั้งสถานีสูบน้ำบริเวณด้านใต้ของพื้นที่โครงการ (มาตรการ ปี 2536)	●	มีคลองระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานแต่ไม่มีสถานีสูบน้ำ ซึ่งจากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด	ควรจัดทำสถานีสูบน้ำตามที่มาตรการกำหนด	 คลองระบายน้ำ
		2) หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินในฤดูฝน บริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้าง (มาตรการ ปี 2536)	●	มีการเปิดหน้าดินเฉพาะพื้นที่บริเวณที่จำเป็นต่อการก่อสร้าง ในเดือน	ไม่มี	-
		3) ตรวจสอบการรบกวนของแหล่งชุมชนหรือวัสดุที่จะลงสู่รางระบายน้ำด้านข้างของพื้นที่ก่อสร้างทุกวันเพื่อป้องกันการอุดตันของรางระบายน้ำ	●	มีเจ้าหน้าที่กวาดทำความสะอาด หากพบว่ามีเศษดินร่วงหล่น จากการติดตามตรวจสอบพบว่า ไม่มีเศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำ	ไม่มี	-






ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
8. การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	4) จัดทำทางระบายน้ำฝน ชั่วคราวหรือทางระบายน้ำฉุกเฉินเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณโดยรอบ	●	มีการจัดทำทางระบายน้ำฝนชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง จากการติดตามตรวจสอบ ไม่พบปัญหาน้ำท่วมขังภายในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	5) ออกแบบป้องกันน้ำให้มีความจุเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง	○	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีการก่อสร้างบ่อหน่วงน้ำ	ท่าอากาศยานควรก่อสร้างบ่อหน่วงน้ำเพื่อรองรับปริมาณฝน ตามที่มาตรการกำหนด	-
	6) ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำอยู่เสมอ	○	ในปี พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ยังไม่มีการขุดลอกการระบายน้ำ รอบพื้นที่โครงการ แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด	ตรวจสอบตะกอนในรางระบายน้ำ หากพบว่าตะกอนมีปริมาณมากให้ขุดลอกตะกอนดังกล่าว	-
9. การจัดการน้ำเสีย	1) จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้างพื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอ	●	ภายในพื้นที่ก่อสร้างมีห้องส้วมจำนวน 10 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 120 คน ในอัตรา 12 คนต่อห้อง	ไม่มี	
	2) จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียเสร็จรูปที่รองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวอย่างเพียงพอ พร้อมบ่อบักน้ำทิ้งที่สามารถเก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายออกสู่บ่อเกรอะต่อไป	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีระบบบำบัดน้ำเสีย แบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม รองรับน้ำเสียจากห้องน้ำและห้องส้วม และเก็บกักไว้ในบ่อซีเมนต์ และจะมีรถดูดส้วมมาดูดไปกำจัด โดยไม่ได้ระบายออกสู่สิ่งแวดล้อม	ไม่มี	ห้องส้วม -

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
10. การจัดการขยะ	<p>มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ</p> <p>1) ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ</p>	●	มีการรวบรวมเศษวัสดุก่อสร้างไว้ในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ โดยปัจจุบันยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีมีการนำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 <p>เศษวัสดุก่อสร้าง</p>
	<p>2) จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลสตึก เข้ามาจัดเก็บและกำจัด</p> <p>3) จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถึงขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ถึงขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง</p> <p>4) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพราะเป็นอุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน</p>	●	มีภาชนะรองรับขยะมีฝาปิดอย่างมิดชิด และมีการแยกขยะ ก่อนที่จะขนย้ายไปยังที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยเทศบาลตำบลสตึก เป็นประจำทุก 2 สัปดาห์	ไม่มี	 <p>ถังขยะ</p>
	<p>4) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพราะเป็นอุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน</p>	●	มีภาชนะรองรับขยะมีฝาปิดอย่างมิดชิด ก่อนที่จะขนย้ายไปยังที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยเทศบาลตำบลสตึก เป็นประจำทุก 2 สัปดาห์ โดยไม่มีการเผาเศษวัสดุ ขยะ หรือหญ้าแห้งภายในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
11. คุณภาพน้ำใช้	1) จัดให้มีน้ำใช้ของคนงานอย่างเพียงพอ	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ต่อท่อให้น้ำประปาชั่วคราวจากท่อหน้าประตูของอาคารที่พักผู้โดยสารมาใช้ในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ถึงน้ำดื่ม
12. เศรษฐกิจ-สังคม	1) กรมท่าอากาศยานจ่ายค่าชดเชยที่ดินให้กับราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าโคกโจด อำเภอสัตก จังหวัดบุรีรัมย์ (มาตรการ ปี 2536)	⊗	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีการช่วยเหลือหรือเยียวยาราษฎรที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง เนื่องจากเป็นการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารอยู่ในพื้นที่ทำอากาศยานบุรีรัมย์ได้รับอนุญาตจากกรมป่าไม้	ไม่มี	-
	2) จัดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงข้อมูลโครงการและผู้รับผิดชอบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีป้ายประชาสัมพันธ์แสดงข้อมูลและผู้รับผิดชอบการก่อสร้าง ตั้งบริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	
	3) จัดให้มีตู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากโครงการก่อสร้างโครงการ ไว้หน้าสำนักงานก่อสร้างโครงการและชุมชนใกล้เคียง โดยมีหมายเลขโทรศัพท์ และระบุชื่อผู้รับผิดชอบ	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางทางการติดต่อไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับผิดชอบ	ไม่มี	ป้ายแสดงข้อมูลโครงการและผู้รับผิดชอบโครงการ

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
12. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	4) กำหนดให้ผู้รับเหมารับผิดชอบการจัดทำทะเบียนและตรวจโรค/สารเสพติด คนงานที่มาจากต่างถิ่น เพื่อให้สามารถควบคุมดูแล และตรวจสอบคนงานต่างถิ่นอย่างใกล้ชิด เพื่อให้สร้างความเดือดร้อนและก่อความรำคาญแก่ประชาชนในพื้นที่	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดทำทะเบียนและตรวจโรคและสารเสพติดกับคนงานต่างถิ่น	ไม่มี	-
	5) กำหนดให้ผู้รับเหมารับผิดชอบให้ความสำคัญต่อการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม และให้ออกสแกนในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุด เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับคนในชุมชน	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าว ซึ่งเป็นลูกจ้างประจำของผู้รับเหมาก่อสร้าง รองลงมาเป็นคนในจังหวัดบุรีรัมย์ อย่างไรก็ตาม จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาระหว่างแรงงานก่อสร้างกับคนในท้องถิ่น	ไม่มี	-
	6) จัดให้มีช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับเรื่องร้องเรียนในกรณีเกิดความเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุและหาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับผิดชอบ และจากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเรื่องร้องเรียนแต่อย่างใด	ไม่มี	-
	7. บ้านพักคนงาน ต้องดูความสะดวกเรียบร้อย ไม่ให้เกิดผลกระทบกับชุมชน เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องทำการรื้อถอนบ้านพักให้เรียบร้อยแล้วปลูกต้นไม้ทดแทน	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีคนงานก่อสร้างคอยทำความสะอาดบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
12. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	การรับเรื่องรบกวนการร้องเรียน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จัดให้มีช่องทางในการรับข้อร้องเรียนของประชาชน ดังนี้ 1. กล้องรับข้อร้องเรียนที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 2. โทรศัพท์รับข้อร้องเรียนที่กลุ่มพิธีการบินและอำนวยความสะดวก (หมายเลขโทรศัพท์ 044-666-336) 3. จดหมายรับข้อร้องเรียนที่ส่งมายังท่าอากาศยานบุรีรัมย์	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนตามที่มาตรการกำหนด	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน
13. สาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	1) จัดให้มีอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลสำหรับคนงานโดยพิจารณาตามลักษณะงาน ได้แก่ หมวกนิรภัย งานผสมคอนกรีตจะต้องสวมถุงมือยางและรองเท้าหุ้มแฉ่ง การเชื่อมเหล็กจะต้องสวมแว่นตากันแสง เป็นต้น 2) จัดทำรั้ว และติดป้ายแสดง “เขตก่อสร้าง” ในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้าง	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้กับคนงาน ตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง  จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการติดตั้งรั้วรอบพื้นที่ก่อสร้าง และมีการติดป้ายเตือนบริเวณประตูทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 อุปกรณ์ความปลอดภัย   รั้วแสดงเขตก่อสร้างและป้ายเตือนอันตราย

ตารางที่ 4.1-1						
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างสิ่งใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13. สาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		3) การจัดการสภาพแวดล้อมของที่พักคนงานให้ได้มาตรฐาน และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	●	มีการจัดสภาพแวดล้อมที่ ที่พักคนงานตามมาตรฐานกำหนด เช่น มีระบบสาธารณสุขโรคที่จำเป็น การจัดเตรียมห้องส้วม พื้นที่อาบน้ำ การจัดเตรียมถังขยะ เป็นต้น	ไม่มี	-
		มาตรการที่พนักงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการกำหนดกฎระเบียบสำหรับคนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลคนงานก่อสร้าง เพื่อให้ไม่เกิดความเดือดร้อนกับบุคคลภายนอก รวมทั้งมีการกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจน	ไม่มี	-
		2) จัดให้มีรั้วชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง (สูงประมาณ 2 เมตร) พร้อมกับให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงานและทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ	●	มีการติดตั้งรั้ว Metal sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมทั้งมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณทางเข้า-ออกโครงการทุกจุด	ไม่มี	-
		3) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและสุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบประวัติและตรวจสุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน	ไม่มี	-

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
13. สาธารณสุข/ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	4) กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานสร้างไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจน ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างและ พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการกำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานสร้างไม่เกิน 22.00 น. และกำหนดกฎระเบียบห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักและ พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	5) ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการกำหนดกฎระเบียบห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล	ไม่มี	-
	6) ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการกำหนดกฎระเบียบห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง รวมทั้งกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจน	ไม่มี	-
	7) จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานชั่วคราวภายใน	●	มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานก่อสร้างและมีการแจ้งหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อไว้ที่ด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	8) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมี ขนาด 15 ปอนด์ ประจำบ้านพักคนงานก่อสร้างทุกหลัง จำนวน 9 จุด	●	ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด 15 ปอนด์ จำนวน 4 ถึง กระจายบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-





[illegible]




D:\data\Aiports\2565\ภาคตะวันออก\เขียน\Report\Final 2\p04.docx

---

รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2

4-22

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
14. ทัศนียภาพ	1) ติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการ เพื่อช่วยปิดบังไม่ให้เห็นภาพเศษวัสดุก่อสร้าง และภาพกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งอาจเป็นทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการติดตั้งรั้วชั่วคราวความสูง 2.4 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการก่อสร้าง	ความสูงของรั้วชั่วคราวดังกล่าวสามารถปิดบังทัศนียภาพที่ไม่สวยงามของกิจกรรมการก่อสร้างได้ โดยไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วที่มีความสูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด	 รั้วชั่วคราว รอบพื้นที่ก่อสร้าง
	2) ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้นิตที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลาม ครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร	⊗	จากการตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ไม่มีการติดตั้งผ้าใบก่อสร้างโดยรอบอาคารที่กำลังก่อสร้าง เนื่องจากยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างอาคาร ซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ	ไม่มี	-
	3) ใช้ผ้าใบคลุมรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งเศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรบกวนสิ่งแวดล้อมบนถนน ทำให้เกิดภาพที่ไม่น่ามอง	●	รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งเศษวัสดุผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด โดยไม่มีวัสดุก่อสร้างร่วงหล่น	ไม่มี	 การปิดคลุมกระบะบรรทุกถกขนส่งวัสดุก่อสร้าง

ตารางที่ 4.1-1						
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ระยะก่อสร้าง (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง	
14. ทัศนียภาพ (ต่อ)	4) จัดให้มีการวางแผนกองวัสดุในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการโดยกองวัสดุเท่าที่จำเป็น	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการจัดวางกองวัสดุบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น	ไม่มี	-	
	5) จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดคอยกวาดเศษดิน หรยที่ตกบริเวณพื้นที่ข้างเคียงพื้นที่ก่อสร้างโดยในกรณีที่มีเศษดินเปียกตกหล่นต้องทำความสะอาดโดยใช้น้ำฉีด และกวาดพื้นที่สะอาดโดยทันที และทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างมีม่านกันไว้ เพื่อช่วยปิดบังไม่ให้เห็นภาพเศษวัสดุก่อสร้าง และภาพกิจกรรมก่อสร้างซึ่งอาจเป็นทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม	●	มีพนักงานทำความสะอาด กวาดเศษดิน หรยฉัดน้ำล้าง บริเวณพื้นที่ข้างเคียงพื้นที่ก่อสร้าง และมีม่านกันทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 กวาดล้างทำความสะอาด	
	6) กำหนดให้รั้วล้อมรอบโครงการเป็นสีเขียวหรือสีท่อนอ่อน เพื่อให้เกิดความสวยงามและสายตาแก่ผู้มองจากภายนอกโครงการ	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีรั้ว Metal sheet สีเงินล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	ไม่มี	 ม่านกันทางเข้า-ออก   รั้วล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง

## 4.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ยังไม่แล้วเสร็จ กิจกรรมการให้บริการต่างๆ ในปัจจุบัน จึงเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ดังนั้น การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการศึกษาครั้งนี้ จึงเป็นการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ ดังนี้ (ตารางที่ 4.2-1)

### 1) มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ

#### 1.1) รายละเอียดมาตรการ : สร้างสถานีสูบน้ำ ทางใต้ของพื้นที่โครงการ

**ผลการปฏิบัติตามมาตรการ :** ไม่มีสถานีสูบน้ำ ทางทิศใต้ของพื้นที่ท่าอากาศยาน แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด โดยหากพบปัญหาด้านการระบายน้ำควรจัดทำสถานีสูบน้ำเพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน


### 2) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

2.1) **รายละเอียดมาตรการ :** การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำ เพื่อการเกษตรต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม

**ผลการปฏิบัติตามมาตรการ :** สำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ได้ให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม



2.2) **รายละเอียดมาตรการ :** ปรับเปลี่ยนบทบาทของศูนย์เพาะชำกล้าไม้ สวนป่าโคกโจด จากการเพาะกล้าไม้เพื่อปลูกสร้างสวนป่า มาเป็นเพาะกล้าไม้ผล แจกจ่ายและจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร


**ผลการปฏิบัติตามมาตรการ :** ศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด เป็นหน่วยงานในรับผิดชอบของกรมป่าไม้ ทำให้กรมท่าอากาศยานจึงไม่สามารถดำเนินการปรับเปลี่ยนบทบาทหรือหน้าที่ในการดำเนินงานของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด ดังนั้นกรมท่าอากาศยาน ควรทำหนังสือประสานงานแจ้งให้ศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจดทราบ และขอความร่วมมือให้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
1. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และใต้ดิน	1) จัดสรรงบประมาณ ขนาด 3-5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 คัน	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีรถบรรทุกน้ำ จำนวน 1 คัน ประจำอยู่ที่อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย	ไม่มี	 รถบรรทุกน้ำ
2. สภาพนิเวศวิทยาบนบก	1) ส่งเสริม/สนับสนุนโครงการด้านเกษตรของสำนักงานเกษตรจังหวัด 2) การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำ เพื่อการเกษตร ต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม	●  ⊗	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้สนับสนุนโครงการด้านการเกษตรของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อขอเช่าพื้นที่ป่าที่หายไปจากก่อสร้างท่าอากาศยาน สำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ได้ให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม	ไม่มี  ไม่มี	-  -

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระยะดำเนินการ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
2. สภาพนิเวศวิทยา บนบก (ต่อ)	3) ปรับเปลี่ยนบทบาทของศูนย์เพาะชำกล้าไม้ สวนป่าโคกโจด จากการเพาะชำกล้าไม้เพื่อปลูก สร้างสวนป่า มาเป็นเพาะชำกล้าไม้ผล แจกจ่าย และจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร	⊗	ศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด เป็นหน่วยงาน ในรับผิดชอบของกรมป่าไม้ ทำให้กรมท่าอากาศ ยานจึงไม่สามารถดำเนินการปรับเปลี่ยนแปลงกล้าไม้ หรือหน้าที่ในการดำเนินงานของศูนย์เพาะชำกล้าไม้ สวนป่าโคกโจด ควรทำหน้าที่สืบสานป่าโคกโจดทราบ แจ้งให้ศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจดทราบ และขอความร่วมมือให้ปฏิบัติตามมาตรการที่ กำหนด	ไม่มี	-
3. การใช้ที่ดิน	1) กรมการบินพาณิชย์ประสานงานกับกรม ป่าไม้เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินบนพื้นที่ป่าสงวน	●	กรมท่าอากาศยาน (เดิม กรมการบินพาณิชย์) ได้ ประสานงานกับกรมป่าไม้เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดิน และพื้นที่ป่าสงวนเพื่อเป็นพื้นที่ดำเนินโครงการท่า อากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	-
	2) กรมการบินพาณิชย์ประสานงานกับสำนัก ผังเมือง สำนักงานที่ดินจังหวัดเพื่อควบคุมการ ใช้ที่ดิน	●	ปัจจุบันได้มีการประกาศผังเมืองรวมจังหวัดบุรีรัมย์ พ.ศ.2560 เพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินภายใน พื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ โดยบริเวณโดยรอบท่าอากาศ ยานบุรีรัมย์ส่วนใหญ่ถูกกำหนดเป็นที่ดินประเภท อนุรักษ์ป่าไม้ ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม และมีบางส่วนถูกกำหนดเป็นที่ดินประเภทชุมชน รวมทั้งพื้นที่โดยรอบยังถูกกำหนดเป็นพื้นที่ ปลอดภัยอันตรายที่มีความควบคุมความสูงของสิ่ง ปลูกสร้างและการใช้ที่ดิน จึงทำให้ไม่มีการสร้าง สิ่งปลูกสร้างที่จะกระทบกับการเดินทางอากาศ	ไม่มี	-



ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระยะดำเนินการ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
4. การระบายน้ำ	1) ทำคลองระบายน้ำ รอบบริเวณพื้นที่โครงการ	●	มีคลองระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ไม่มีปัญหาด้านการ ระบายออกจากท่าอากาศยานแต่อย่างใด	ไม่มี	 ร่างระบายน้ำ
	2) สร้างสถานีสูบน้ำ ทางใต้ของพื้นที่โครงการ	○	ไม่มีสถานีสูบน้ำ ทางทิศใต้ของพื้นที่ ท่าอากาศยาน แต่จากการตรวจสอบไม่พบ ปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด	หากพบปัญหาด้านการระบายน้ำควร จัดทำสถานีสูบน้ำเพื่อช่วยในการ ระบายน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน	 คลองระบายน้ำ

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระยะดำเนินการ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง
5. การสาธารณสุข	สิ่งแวดลอมที่ระบุไว้ในรายงานฯ 1) ควรจะมีการเตรียมจัดทำแผนอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นพร้อมทั้ง รายละเอียดของการดำเนินงานในแต่ละหน่วยงานเพื่อให้เกิดการประสานที่ดี	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการจัดทำแผนอุบัติเหตุ โดยมีกระบวนการรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานและการสั่งงานในแต่ละหน่วยงาน โดยในวันที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา มีการฝึกซ้อมแผนเผชิญกรณีเกิดเหตุระเบิด	ไม่มี	 การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน
6. สังคม-เศรษฐกิจ	เมื่อจัดทำแล้วควรมีการปรับปรุงอย่างน้อย 2 ปี ต่อ 1 ครั้ง 1) ตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรในบริเวณใกล้เคียงรอบสนามบิน	●	ในช่วง 5 ปีแรกของการก่อสร้างท่าอากาศยานได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อติดตามดูแลความเป็นอยู่ของประชาชน ในพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยาน และในปัจจุบันท่าอากาศยานได้มีการระบบการรับเรื่องร้องเรียน เพื่อรับฟังปัญหาของประชาชนโดยรอบ เพื่้นำไปแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินการของท่าอากาศยาน	ไม่มี	-

### 4.3 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) พบว่าส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ ดังนี้ (ตารางที่ 4.3-1)

#### 1) มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

**1.1) รายละเอียดมติคณะกรรมการ :** กรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ

**ผลการปฏิบัติตามมติ :** กรมท่าอากาศยานมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) บางส่วน ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรดำเนินการตามที่มาตรการกำหนดให้ครบถ้วน

#### 2) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

**2.1) รายละเอียดมาตรการ :** ในกรณีที่กรมท่าอากาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย

**ผลการปฏิบัติตามมาตรการ :** ปัจจุบันกรมท่าอากาศยาน ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมท่าอากาศยานต้องปฏิบัติ 1.1) กรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	●	กรมท่าอากาศยานมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) บางส่วน		
1.2) กรมท่าอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)	●	กรมท่าอากาศยานได้กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)		

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1.3) กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดทำบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) โดยตั้งงบประมาณอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยานและแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดบุรีรัมย์ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 11 (นครราชสีมา) ผู้แทนจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและ ผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและ การปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	●	กรมท่าอากาศยาน ได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผล การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ใน ปีงบประมาณ พ.ศ.2565 เพื่อเสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม (สน.) ตามสัญญาเลขที่ จท.18/2565 ลงวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2565 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 365 วัน		

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
1.4) กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	●	กรมท่าอากาศยาน ได้แจ้งบริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรวจการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในปัจจุบันประมาณ พ.ศ.2565 เพื่อเสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) ตามสัญญาเลขที่ จท.18/2565 ลงวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2565 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 365 วัน		
2. ในกรณีที่กรมท่าอากาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้	⊗	ปัจจุบันกรมท่าอากาศยาน ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้		

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติฯ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
2.1) หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับการจัดทำสำเนางานนโยบายและแผนมาตรการการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ				
2.2) หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการดังนี้				



ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
<ul style="list-style-type: none"> <li>กรณีโครงการหรือกิจกรรมหรือการดำเนินการของหน่วยงานรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความต่อ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการ พิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดของโครงการหรือกิจกรรมหรือดำเนินการของ หน่วยงานรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการ พิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้น่วยงานที่ มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือ หน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณีจัดส่งรายงานการ ปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้นำนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบ ก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และ นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตาม ระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้มีความเห็นชอบของ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อ ประกอบพิจารณาต่อไป</li> </ul>				

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตราการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย				
<ul style="list-style-type: none"> <li>กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานรองรับ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อการประกอบการศึกษาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจกรรมการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>				

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจกรรมมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไข มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้วหากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย				
3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมท่าอากาศยานต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนที่ประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยาน และมีหมายเลขติดต่อของผู้รับผิดชอบการก่อสร้างไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ประชาชนสามารถร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะได้ โดยจากการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา ยังไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด		

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน*	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติฯ	เหตุการณ์เปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	ภาพประกอบ/เอกสารอ้างอิง
4. กรมท่าอากาศยานต้องจัดตั้งหน่วยงานประชาชนสัมพันธ์ โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การปกครองท้องถิ่น บ้าน หนองไผ่ หมู่ที่ 9 ตำบลสตึก บ้านโคกสุพรรณ หมู่ที่ 17 ตำบล ร้อนทอง องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการ ก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะ เกิดขึ้นรวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจน เปิดโอกาสให้ส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขึ้นการ ดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	●	กรมท่าอากาศยานได้จัดตั้งหน่วยงานประชาชนสัมพันธ์โครงการ ให้กับประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทราบถึง การดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และ ตรวจสอบการดำเนินการ		

## บทที่ 5

### การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำใช้ การจัดการน้ำเสีย ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานก ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม มีรายละเอียดการดำเนินงานดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5-1)

#### 5.1 คุณภาพอากาศ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

##### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

##### 2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ:** ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณที่พักผู้โดยสาร โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ (รูปที่ 5.1-1)

2.2) **ดัชนีตรวจวัด :** ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) และทิศทางและความเร็วลม

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

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
TSP (24 ชม.)	High-Volume Air Sampler	Gravimetric	US.EPA.
PM-10 (24 ชม.)	High-Volume PM-10 Size Selective Inlet	Gravimetric	US.EPA.
NO <sub>2</sub> (1 ชม.)	NO <sub>2</sub> -Analyzer	Chemiluminescence	US.EPA
CO (1 ชม.)	CO-Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	US.EPA.
ทิศทางและความเร็วลม	Davis Anemometer	Anemometer	ISO

ตารางที่ 5-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด				
1. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ฝุ่นละอองรวม (TSP)</li> <li>- ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>)</li> <li>- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)</li> <li>- ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO)</li> <li>- ปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC)</li> <li>- ทิศทางและความเร็วลม</li> </ul>	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)</li> <li>- โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ</li> <li>- ชุมชนบ้านหนองไผ่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●</li> </ul>	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.1) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ. 2565 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ. 2565 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้	ไม่มี	
2. ระดับเสียง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L<sub>eq</sub> 24 ชั่วโมง</li> <li>- L<sub>dn</sub></li> <li>- L<sub>max</sub></li> </ul>	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)</li> <li>- โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ</li> <li>- ชุมชนบ้านหนองไผ่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●</li> </ul>	- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.2) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ. 2565 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ. 2565	ไม่มี	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

\* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติม โดยบริษัทที่ปรึกษา ในการศึกษาครั้งนี้

ตารางที่ 5-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	มาตรการ	มาตรการ				
3. ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด</li> <li>- ค่าความถี่</li> </ul>	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)</li> <li>- โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ</li> <li>- ชุมชนบ้านหนองไผ่</li> </ul>	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนจำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.3)</li> <li>ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ. 2565</li> <li>ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ. 2565</li> </ul>	ไม่มี	
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- อุณหภูมิ</li> <li>- pH</li> <li>- DO</li> <li>- BOD</li> <li>- SS</li> <li>- TDS</li> </ul>	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ</li> <li>- บ่อน้ำบ้านหนองไผ่</li> </ul>	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.4)</li> <li>ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 21 มีนาคม พ.ศ. 2565 เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูแล้ง</li> <li>ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2565 เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูฝน</li> </ul>	ไม่มี	
5. การจัดการน้ำใช้	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pH</li> <li>- ความขุ่น</li> <li>- TDS</li> <li>- Total Hardness</li> <li>- Sulfate- Chloride</li> <li>- Nitrate</li> <li>- Total Coliform Bacteria</li> <li>- Fecal Coliform Bacteria</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- น้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> <li>- น้ำใช้ในบ้านพักเจ้าหน้าที่</li> <li>- บ่อพักน้ำบาดาล บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> <li>- บ่อพักน้ำบาดาล บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่</li> </ul>	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูร้อน และฤดูฝน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.5)</li> <li>ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2565</li> <li>ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2565</li> </ul>	ไม่มี	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

\* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ตามมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติม โดยบริษัทที่ปรึกษา ในการศึกษาคำนี้



ตารางที่ 5-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)						
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	มาตรการ	สถานีตรวจวัด				
6. การจัดการน้ำเสีย	<p>พารามิเตอร์</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pH</li> <li>- BOD</li> <li>- SS</li> <li>- TDS</li> <li>- Settleable Solids</li> <li>- TKN</li> <li>- Sulfide</li> <li>- Oil &amp; Grease</li> <li>- Residual Chlorine</li> <li>- Total Coliform Bacteria</li> <li>- Fecal Coliform Bacteria</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร</li> </ul>	ปีละ 2 ครั้ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงตั้งข้อ 5.6) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2565 ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2565</li> </ul>	ไม่มี	
7. ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยาบนบก	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ชนิด และปริมาณของพืชพรรณต่างๆ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัย และแหล่งอาหารของนก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์</li> </ul>	ปีละ 1 ครั้ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยาบนบก ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2565 (รายละเอียดแสดงตั้งข้อ 5.7)</li> </ul>	ไม่มี	
8. ทรัพยากรสัตว์ป่า	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือ นิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน</li> <li>- สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ - บริเวณใกล้เคียง</li> </ul>	ปีละ 2 ครั้ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (รายละเอียดแสดงตั้งข้อ 5.8) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 30 เมษายน-1 พฤษภาคม พ.ศ.2565 ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-15 สิงหาคม พ.ศ. 2565</li> </ul>	ไม่มี	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

\* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ตามมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติม โดยบริษัทที่ปรึกษา ในการศึกษาค้นคว้า

ตารางที่ 5-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ		การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค
	มาตรการ	สถานที่ตรวจวัด			
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคมเมื่อมีโครงการ</li> <li>- ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย</li> <li>- ระดับความรู้สึกรับรู้ต่อการถูกรบกวนโดยเสียง</li> <li>- โอกาสในการสร้างงาน</li> <li>- การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน</li> <li>- ทัศนคติต่อโครงการ</li> <li>- ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ชุมชนหนองไผ่</li> <li>- ชุมชนบ้านสระกอ</li> <li>- ชุมชนบ้านไทรงาม</li> <li>- ชุมชนโคกสุพรรณ</li> <li>- ชุมชนบ้านโนนโสกลอง</li> </ul>	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 (รายละเอียดแสดงตั้งข้อ 5.9)</li> </ul>	ไม่มี

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

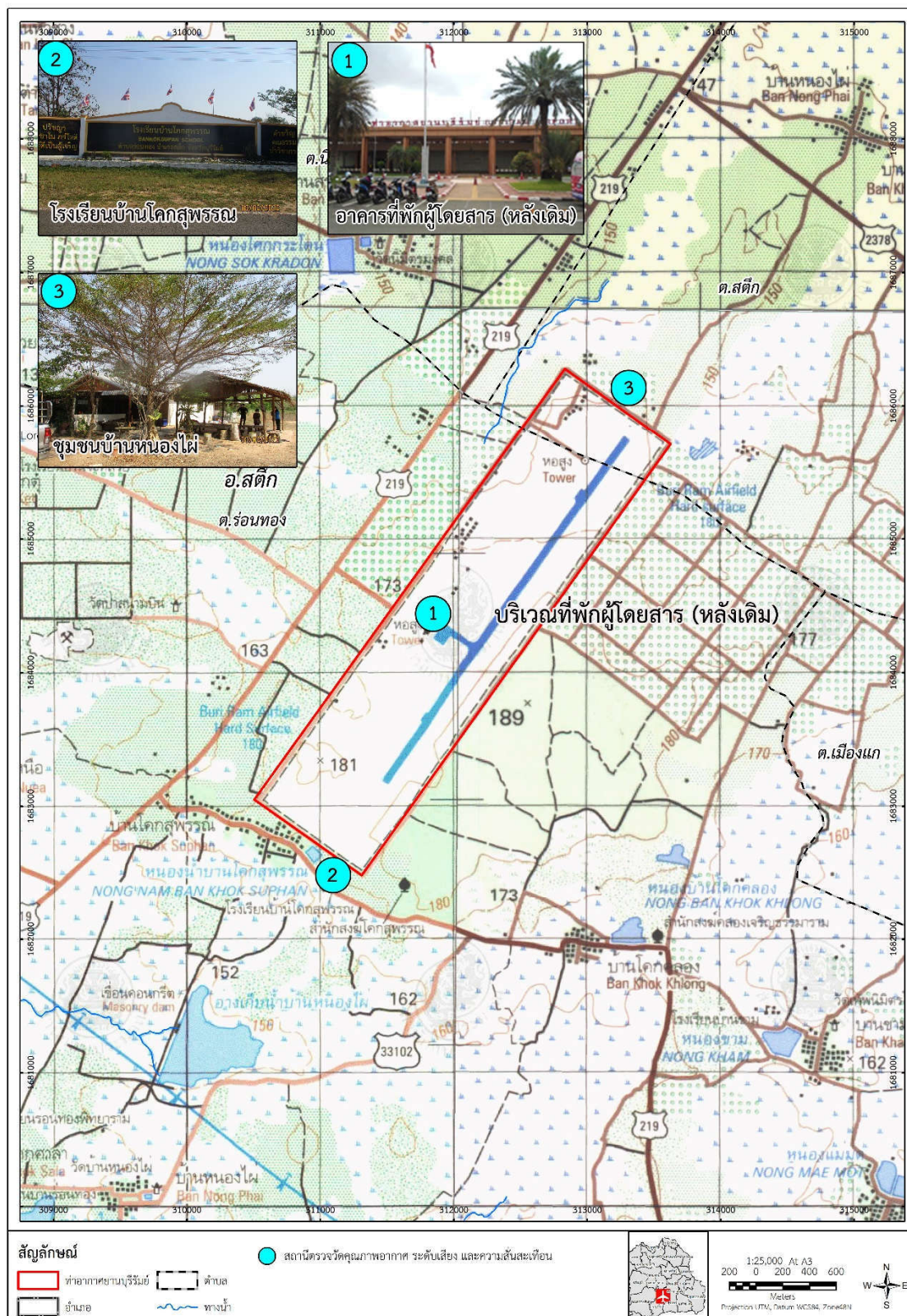
⊗

ไม่สามารถประเมินผลได้

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

\* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

\*\* เสนอแนะเพิ่มเติม โดยบริษัทที่ปรึกษา ในการศึกษาคำนี้



รูปที่ 5.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ.2535-พ.ศ.2564) และเพิ่มเติมจนถึงปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์ รวมถึงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาซึ่งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้เก็บสถิติบันทึกไว้ (หากมี)

**2.4) ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกันและครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 12 เดือน โดยพิจารณาช่วงเวลาในการตรวจวัดให้สอดคล้องกับลมมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ฤดูแล้ง) กับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ (ฤดูฝน) รวมจำนวนการตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 2 ครั้ง โดยในระยะเวลาที่ผ่านมาได้ดำเนินการตรวจวัดแล้ว จำนวน 2 ครั้ง (ภาพที่ 5.1-1) ดังนี้

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ.2565 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ.2565 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ภาพที่ 5.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ครั้งที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2565)



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ภาพที่ 5.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ครั้งที่ 2 สิงหาคม พ.ศ.2565)

2.5) การประเมินผลการศึกษา : นำข้อมูลคุณภาพอากาศ ที่ได้จากการตรวจวัดและวิเคราะห์ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย

2.5.1) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

2.5.2) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

2.5.3) มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

## 2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อคุณภาพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

## 3) ผลการศึกษา

### 3.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า ได้มีการรวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศ ซึ่งตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ ท่าอากาศยาน (อาคารที่พักผู้โดยสาร) และบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ โดยทำการตรวจวัด 2 ครั้ง ซึ่งเป็นตัวแทนของฤดูแล้งและฤดูฝน ครั้งที่ 1 ดำเนินการตรวจวัด ระหว่างวันที่ 27 กุมภาพันธ์-2 มีนาคม พ.ศ.2562 เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูแล้ง และ ครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 14-17 มิถุนายน พ.ศ.2562 เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูฝน ตามลำดับ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานรายละเอียดดังนี้

**ท่าอากาศยาน (อาคารที่พักผู้โดยสาร) :** ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวมเท่ากับ 0.091 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.0141 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าเท่ากับ 0.57 ส่วนในล้านส่วน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวมเท่ากับ 0.017 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.0146 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าเท่ากับ 0.58 ส่วนในล้านส่วน

**โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ :** ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวมเท่ากับ 0.062 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.0141 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าเท่ากับ 0.53 ส่วนในล้านส่วน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวมเท่ากับ 0.022 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.0138 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าเท่ากับ 0.57 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD พบว่า ในปี พ.ศ. 2575 มีจำนวนเที่ยวบินไม่เกิน 8 เที่ยวบินต่อวัน และ พ.ศ. 2585 มีจำนวนเที่ยวบินไม่เกิน 13 เที่ยวบินต่อวัน ตามลำดับ โดยฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในปี พ.ศ.2575 และ พ.ศ.2585 ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางอากาศในพื้นที่โดยรอบโครงการอย่างมีนัยสำคัญ

### 3.2 ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานการผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ งบประมาณปี พ.ศ. 2564 ของ บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวม 3 สถานี คือ (1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 และเดือนกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ค่าฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

### 3.3 ผลการดำเนินการปัจจุบัน

#### 3.3.1) ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศ

จากการทบทวนสถิติภูมิอากาศคาบ 30 ปี (ปี พ.ศ.2535-พ.ศ.2564) ของสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์ พบว่า มีปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปี เท่ากับ 1,328.1 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 17.7 วัน โดยมีความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 2.6 น็อต โดยช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมฝ่ายใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 2.0-2.8 น็อต ส่วนในเดือนตุลาคม ถึงเดือนกุมภาพันธ์ ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 2.3-2.9 น็อต (ตารางที่ 5.1-1)

#### 3.3.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2-2, รูปที่ 5.2-2 และรูปที่ 5.2-3) สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

**ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ:** ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ค่าฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดแยกตามสถานี ดังนี้

**อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) :** มีปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.054-0.094 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.074 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ระหว่าง 0.028-0.035 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.032 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.0110-0.0118 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0118 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.43-0.49 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.49 ส่วนในล้านส่วน และมีปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม ระหว่าง 2.49-2.60 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 2.60 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.99 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน โดยมีลมสงบคิดเป็น ร้อยละ 15.28 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง



ตารางที่ 5.1-1

สถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2535-พ.ศ. 2564) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2003-2021

Station	BURIRUM	Elevation of station above MSL	182 Meters												
Index Station		48437 Height of barometer above MSL	184 Meters												
Latitude	15° 13' 32.7" N	Height of Thermometer above ground	2 Meters												
Longitude	103° 14' 53.1" E	Height of wind vane above ground	11.3 Meters												
		Height of rainguage	0.9 Meters												
	Elements	N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual
Pressure(hPa)	Mean	19	1014	1012.4	1010.5	1009.1	1007.6	1006.7	1006.6	1006.7	1008.3	1010.8	1012.3	1014	1009.92
	Mean Daily Range	19	5.2	5.6	5.7	5.4	4.8	4	3.9	3.9	4.5	4.4	4.6	4.9	4.74
	Ext.Max.	19	1026.74	1024.97	1028.15	1020.27	1022.25	1020.3	1014.37	1013.65	1018.22	1018.46	1021.06	1024.04	1028.15
	Ext.Min.	19	1005.12	1002.23	997.62	999.39	997.96	998.67	999.16	998.39	996.88	1001.28	999.18	1002.85	996.88
	Temperature(Celsius)														
Temperature(Celsius)	Mean Max.	19	30.8	33.5	35.7	36.5	35.2	34.1	33.1	32.6	31.9	31.4	31.5	30.2	33
	Ext.Max.	19	37.3	39.2	41.5	43.2	42.2	40.3	40.2	36.3	35.5	36.9	36.5	36	43.2
	Mean Min.	19	17.4	19.6	22.8	24.4	24.8	24.6	24	24.1	23.8	22.5	20.5	17.7	22.2
	Ext.Min.	19	9	8.5	0.6	16	20.6	20.7	18.6	19.6	16.7	16	12.5	9.3	0.6
	Mean	19	23.6	26.2	28.8	29.7	29.1	28.6	27.9	27.5	27	26.3	25.3	23.3	26.9
Dew Point Temp.(Celsius)															
Relative Humidity(%)	Mean	19	65	17.7	20	22.2	24	24.3	24.1	24.3	24.4	23	20.5	17.2	21.5
	Mean	22	67	62	62	66	76	79	81	84	87	83	76	71	74.6
	Mean Max.	22	87	84	83	86	92	93	94	95	97	95	92	89	90.7
	Mean Min.	22	44	39	40	44	55	59	63	66	69	65	55	49	54
	Ext.Min.	22	19	14	14	19	28	35	34	44	42	32	34	18	14
Visibility(Km.)															
Visibility(Km.)	Mean	19	9.4	8.8	8.8	9.5	10	10.3	10.2	12.1	9.8	9	9.3	9.3	9.7
	07.00LST	19	8.1	7.6	7.8	8.6	9.1	9.5	9.3	9.3	8.5	7.5	8.1	7.9	8.4
	Mean	19	2.1	2.2	3.3	4.1	5.5	6.1	6.7	7.3	6.6	4.7	2.9	2.3	4.5
	Prev.Wind	17	NE	NE	S	S	S	S	S	SW	S	NE	NE	NE	-
	Mean	19	2.7	2.6	2.6	2.5	2.3	2.8	2.8	2.8	2	2.3	2.7	2.9	2.6
Max.	18	36	29	34	48	40	34	34	37	38	28	30	38	48	
Pan Evaporation(mm.)															
Rainfall(mm)	Total	19	121.1	131.1	164.7	170	157.6	136.3	130.1	120.2	101	107.5	110.7	117.8	1568.1
	Total	22	13.1	13.6	37.2	71.6	172.5	150.1	222.1	248.2	250.7	122.3	21.2	5.5	1328.1
	Num. of Days	22	1.5	2.2	5	6.8	13.8	14.1	16.8	17.5	17.7	9.8	3	1.1	109.3
	Daily Max.	22	37	57.1	78.7	57.3	106.7	103.9	115.1	166.8	157.2	110.1	77	19.4	166.8
	Mean			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Sunshine Duration(hr.)															
Phenomena(Days)	Fog	19	0	0	0.2	0	0.1	0	0	0.1	0.4	0.5	0.2	0	1.5
	Haze	19	16.2	21.3	23.4	13.9	6.2	2.2	1.9	0.7	1.2	6.3	7.5	13	113.8
	Hail	19	0	0.1	0	0.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	ThunderStorm	19	0.3	0.8	3.2	5.6	10.9	8.4	6.3	8.1	8.2	3.3	0.5	0	55.6
	Squall	19	0	0	0.1	0.7	0.7	0.6	0.5	0.2	0.2	0.1	0	0	3.1

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2565

**โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ :** มีปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.108-0.125 มก./ลบ.ม.คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.115 มก./ลบ.ม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ระหว่าง 0.033-0.042 มก./ลบ.ม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.037 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.0115-0.0126 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0126 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.42-0.43 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.43 ส่วนในล้านส่วน และมีปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม ระหว่าง 2.44-2.52 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 2.52 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงใต้และลมตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.63 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน โดยมีลมสงบคิดเป็น ร้อยละ 16.67 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากเป็นลมอ่อน จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างได้

**ชุมชนบ้านหนองไผ่ :** มีปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.091-0.098 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.095 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ระหว่าง 0.039-0.045 มก./ลบ.ม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.042 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.0117-0.0127 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0127 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.43-0.49 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.49 ส่วนในล้านส่วน และมีปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม ระหว่าง 2.54-2.59 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 2.59 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงใต้และลมมรสุมตะวันตกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.92 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน โดยมีลมสงบคิดเป็น ร้อยละ 12.50 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง

**ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ :** ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ค่าฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดแยกตามสถานี ดังนี้

**อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) :** มีปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.064-0.076 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.070 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ระหว่าง 0.022-0.026 มก./ลบ.ม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.024 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.0095-0.0100 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0100 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.46-0.48 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.48 ส่วนในล้านส่วน และมีปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม ระหว่าง 2.45-2.55 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 2.55 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 1.17 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน โดยมีลมสงบคิดเป็น ร้อยละ 2.78 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง จึงอาจจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง

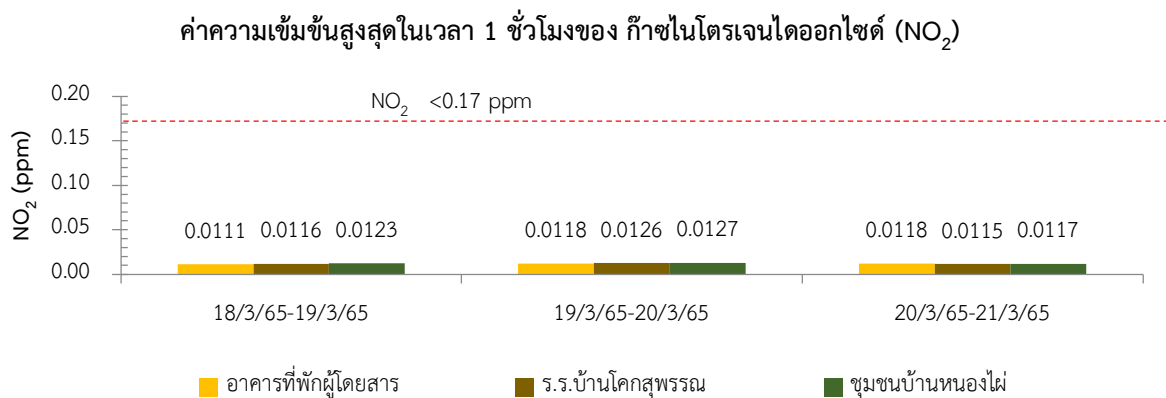
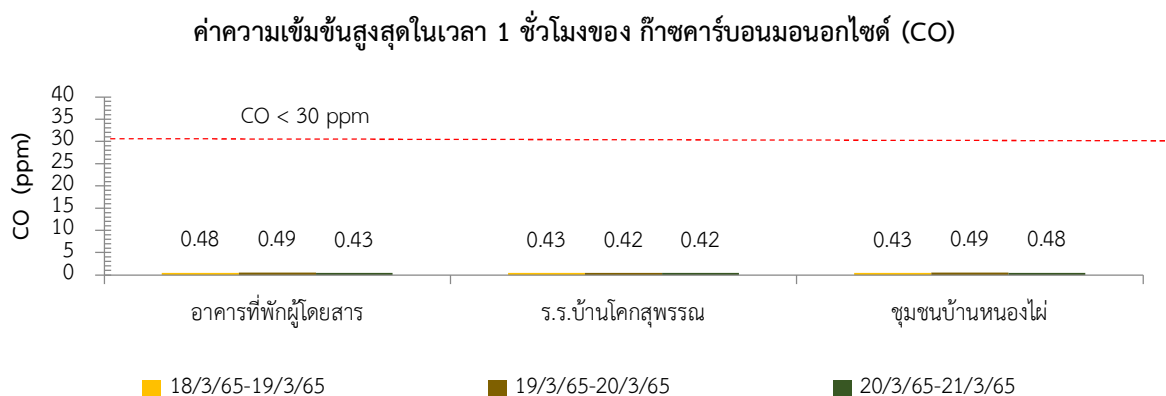
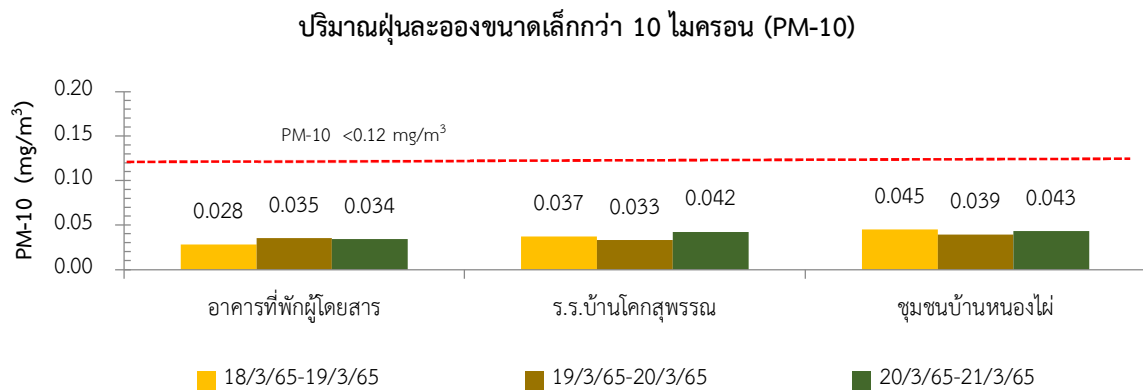
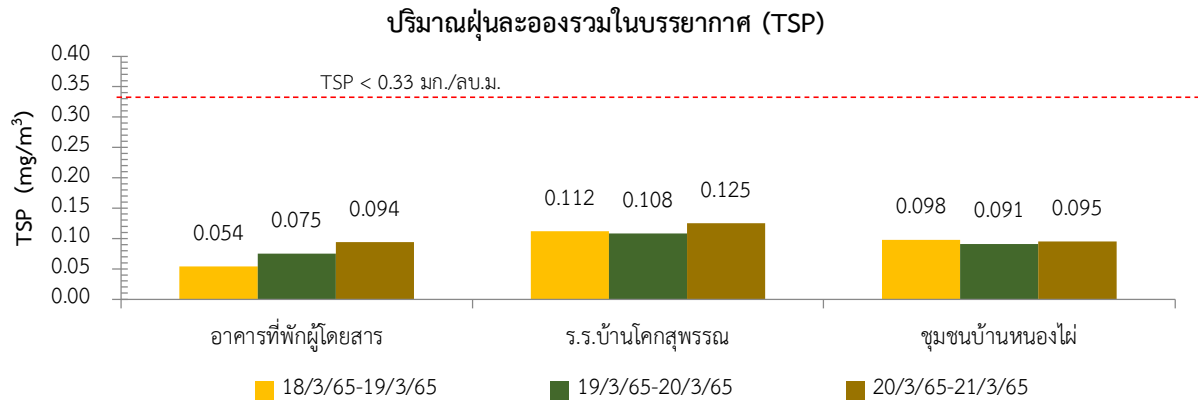
ตารางที่ 5.1-2							
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์							
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		(TSP) (มก./ลบ.ม.)	(PM <sub>10</sub> ) (มก./ลบ.ม.)	(NO <sub>2</sub> ) (ส่วนในล้าน ส่วน)	(CO) (ส่วนในล้าน ส่วน)	(THC) (ส่วนใน ล้านส่วน)
1. อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	ครั้งที่ 1	18-19 มี.ค.65	0.054	0.028	0.0111	0.48	2.49
		19-20 มี.ค.65	0.075	0.035	0.0118	0.49	2.60
		20-21 มี.ค.65	0.094	0.034	0.0118	0.43	2.52
		ค่าเฉลี่ย	0.074	0.032	0.0118*	0.49*	2.60*
	ครั้งที่ 2	19-20 ส.ค.65	0.076	0.025	0.0100	0.46	2.55
		20-21 ส.ค.65	0.064	0.026	0.0099	0.48	2.45
		21-22 ส.ค.65	0.071	0.022	0.0095	0.46	2.45
		ค่าเฉลี่ย	0.070	0.024	0.0100	0.48*	2.55*
2. โรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ	ครั้งที่ 1	18-19 มี.ค.65	0.112	0.037	0.0116	0.43	2.44
		19-20 มี.ค.65	0.108	0.033	0.0126	0.42	2.52
		20-21 มี.ค.65	0.125	0.042	0.0115	0.42	2.49
		ค่าเฉลี่ย	0.115	0.037	0.0126*	0.43*	2.52*
	ครั้งที่ 2	19-20 ส.ค.65	0.090	0.026	0.0096	0.53	2.46
		20-21 ส.ค.65	0.105	0.032	0.0092	0.53	2.54
		21-22 ส.ค.65	0.098	0.030	0.0100	0.53	2.52
		ค่าเฉลี่ย	0.098	0.029	0.0100	0.53*	2.54*
3. ชุมชนบ้านหนอง ไผ่	ครั้งที่ 1	18-19 มี.ค.65	0.098	0.045	0.0123	0.43	2.54
		19-20 มี.ค.65	0.091	0.039	0.0127	0.49	2.59
		20-21 มี.ค.65	0.095	0.043	0.0117	0.48	2.56
		ค่าเฉลี่ย	0.095	0.042	0.0127*	0.49*	2.59*
	ครั้งที่ 2	19-20 ส.ค.65	0.092	0.029	0.0091	0.55	2.41
		20-21 ส.ค.65	0.087	0.031	0.0093	0.50	2.55
		21-22 ส.ค.65	0.090	0.030	0.0098	0.48	2.38
		ค่าเฉลี่ย	0.090	0.030	0.0098*	0.55*	2.55*
มาตรฐาน			0.33 <sup>1</sup>	0.12 <sup>1</sup>	0.17 <sup>2</sup>	30 <sup>3</sup>	-

หมายเหตุ : <sup>1</sup> มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

<sup>2</sup> มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

<sup>3</sup> มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

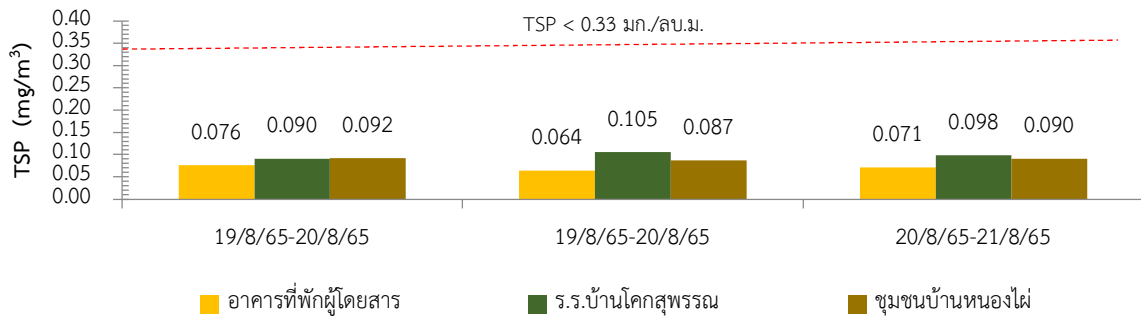
\* ค่าสูงสุด



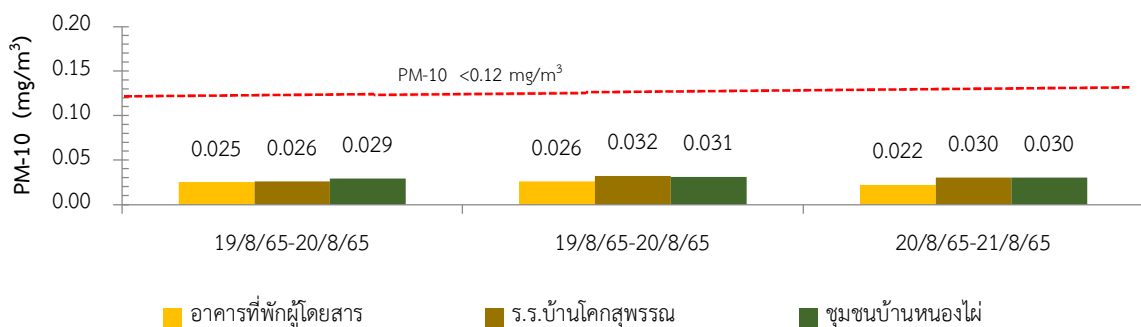
ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ.2565

รูปที่ 5.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

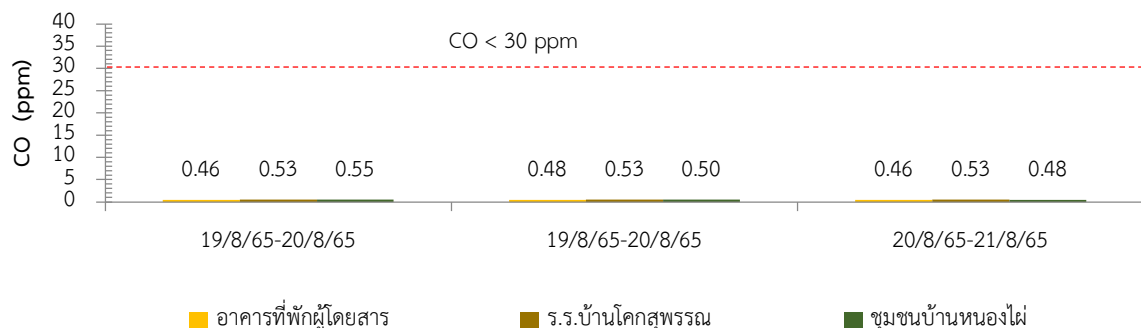
### ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)



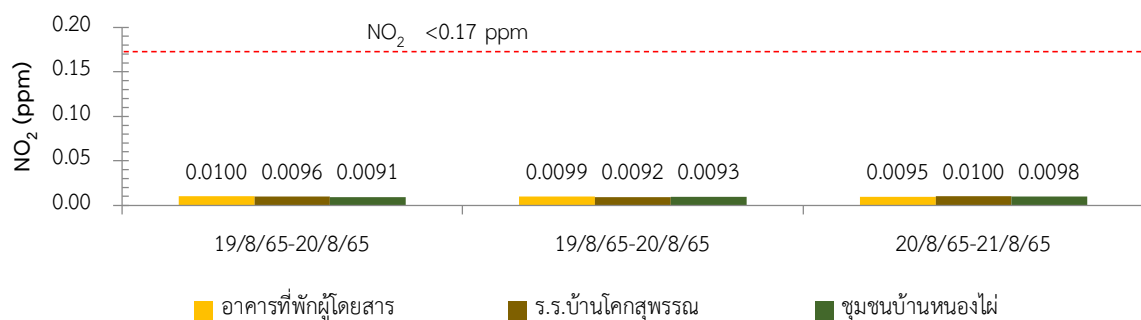
### ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10)



### ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)

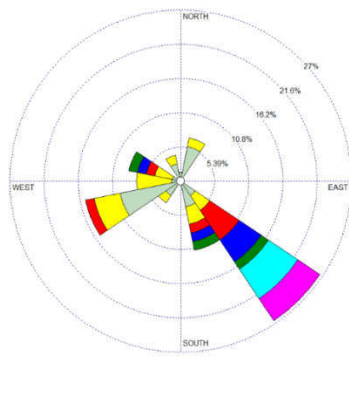


### ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)

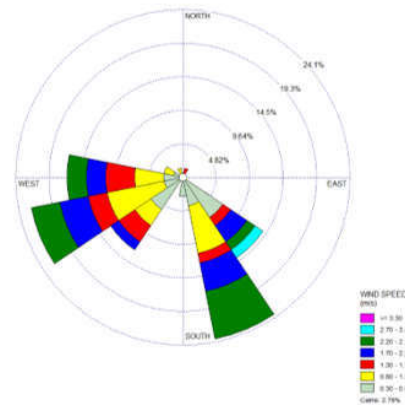


ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ.2565

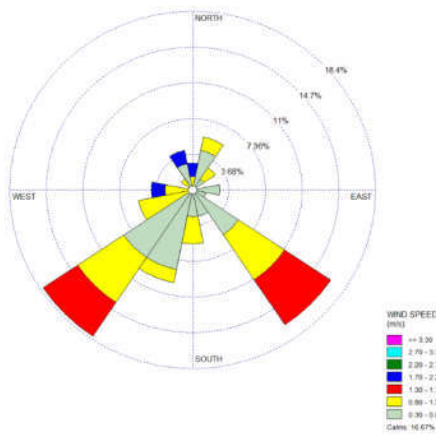
รูปที่ 5.1-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)



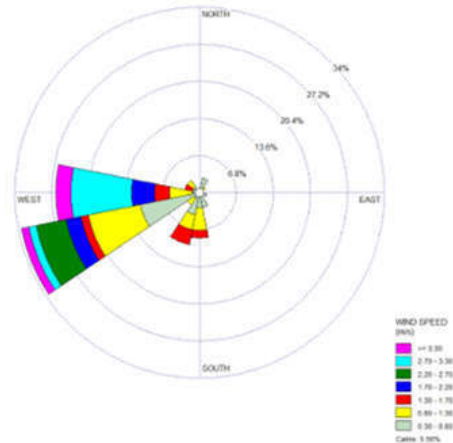
อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



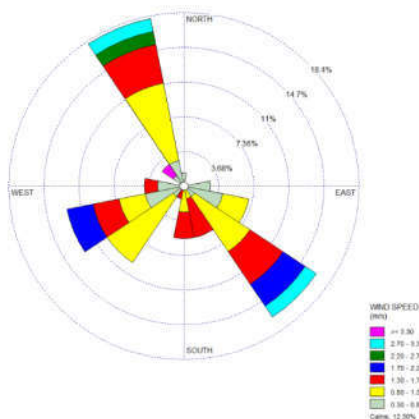
อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



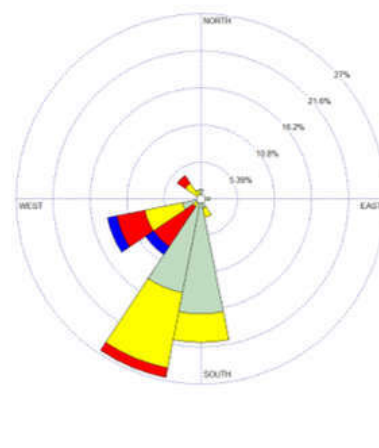
โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ.2565

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ.2565

รูปที่ 5.1-3 ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

**โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ :** มีปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.090-0.105 มก./ลบ.ม.คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.098 มก./ลบ.ม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ระหว่าง 0.026-0.032 มก./ลบ.ม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.029 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.0092-0.0100 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0100 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าเท่ากับ 0.53 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.53 ส่วนในล้านส่วน และมีปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม ระหว่าง 2.46-2.54 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 2.54 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 1.22 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน โดยมีลมสงบคิดเป็น ร้อยละ 5.56 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง

**ชุมชนบ้านหนองไผ่ :** มีปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.087-0.092 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.090 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ระหว่าง 0.029-0.031 มก./ลบ.ม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.030 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.0091-0.0098 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0098 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.48-0.55 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.55 ส่วนในล้านส่วน และมีปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม ระหว่าง 2.38-2.55 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 2.55 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากลมตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.63 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน โดยมีลมสงบคิดเป็น ร้อยละ 18.06 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากเป็นลมอ่อน จึงอาจจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง

#### 4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (มกราคม พ.ศ.2564) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562, สิงหาคม พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และกันยายน พ.ศ.2564) มีรายละเอียดแยกแต่ละฤดูกาลดังนี้ (ตารางที่ 5.1-3 และ รูปที่ 5.1-4)

**ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ :** ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในการศึกษารั้งนี้ (มีนาคม พ.ศ. 2565) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานีดังนี้

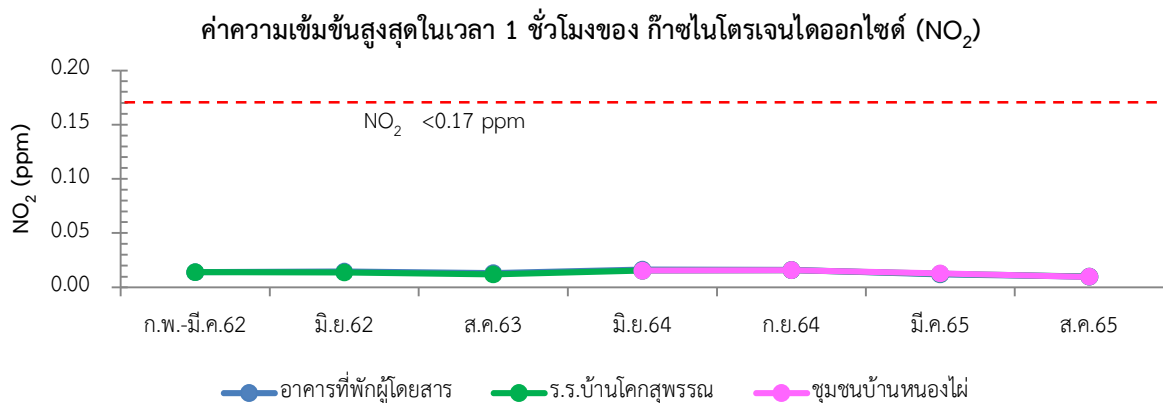
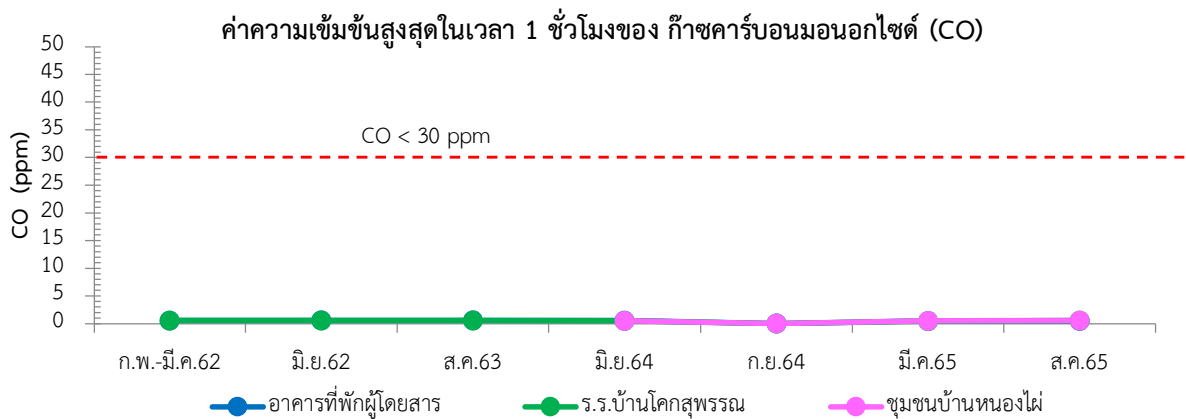
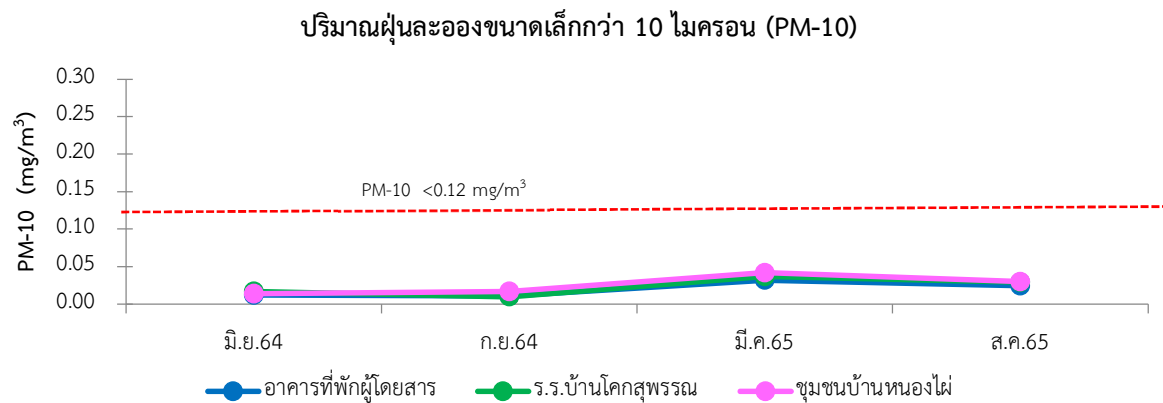
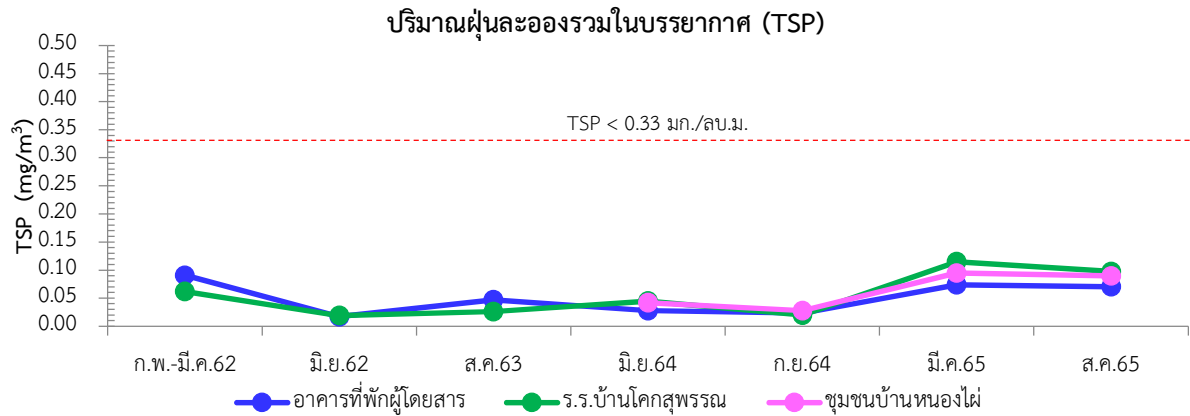
**อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) :** ค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม, ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

**โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ :** ค่าปริมาณฝุ่นละอองรวมมีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ส่วนความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

**ชุมชนบ้านหนองไผ่ :** ไม่สามารถเปรียบเทียบค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง เนื่องจากไม่มีการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562







รูปที่ 5.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

**ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ :** ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในการศึกษารั้งนี้ (สิงหาคม พ.ศ. 2565) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562, สิงหาคม พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564, กันยายน พ.ศ.2564) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานีดังนี้

**อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) :** ค่าปริมาณฝุ่นละอองรวมมีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ส่วนค่าฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน, ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

**โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ :** ค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม และค่าฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนมีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการวัดในระยะที่ผ่านมา ส่วนความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา และความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

**ชุมชนบ้านหนองไผ่ :** ค่าปริมาณฝุ่นละอองรวมและค่าฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายนและกันยายน พ.ศ.2564 ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง ใกล้เคียงกับผลตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 แต่เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 และความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายนและกันยายน พ.ศ.2564 โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

## 5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณและชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าฝุ่นละอองรวมและฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ส่วนดัชนีคุณภาพอากาศอื่นๆ มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดปริมาณฝุ่นละอองรวมไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ไว้ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน

เมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนเที่ยวบินในระยะที่ผ่านมา (พ.ศ.2563-2565) พบว่า จำนวนเที่ยวบินในปี พ.ศ.2565 มีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากจำนวนเที่ยวบินในปี พ.ศ.2564 ในขณะที่จำนวนเที่ยวบินในปี พ.ศ.2564 มีจำนวนเที่ยวบินลดลงจากปี พ.ศ.2563 แต่เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างปี พ.ศ.2563-2565 พบว่ามีค่าใกล้เคียงกัน จึงสรุปได้ว่า ผลการตรวจวัดที่เปลี่ยนแปลงไปไม่ได้เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินในช่วงที่มีการตรวจวัด และกิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศต่อชุมชนในบริเวณใกล้เคียง

## 5.2 ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการฯ

1.2) เพื่อคาดการณ์ระดับเสียงที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการฯ

1.3) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการฯ

1.4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

### 2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานที่ติดตามตรวจสอบ / ดัชนีตรวจวัด :** ติดตามตรวจสอบระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกันกับสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ (รูปที่ 5.1-1)

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

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. $L_{eq}$ (24 ชม.) 2. $L_{dn}$ 3. $L_{max}$	Integrating Sound Level Meter	Sound Level Recording ตาม ISO 1996-1	ISO

2.3) **ระยะเวลาตรวจสอบ :** ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกันและครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 12 เดือน โดยดำเนินการตรวจวัดช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวมจำนวนการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 2 ครั้ง โดยดำเนินการที่ผ่านมา ได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมแล้ว 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.2-1)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ. 2565

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-22 สิงหาคม พ.ศ. 2565

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



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-22 สิงหาคม พ.ศ. 2565

ภาพที่ 5.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

ค่า NEF	ผลกระทบ
$\geq 40$	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนต่อโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของท่าอากาศยานควรติดตั้งอุปกรณ์เสียงรบกวน
30-40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้าง ที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว ควรได้รับการป้องกันด้วยวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
$< 30$	ค่าระดับเสียงจากโครงการได้รับการยอมรับในพื้นที่นี้

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

สำหรับการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการในปัจจุบัน จะใช้โปรแกรม Aviation Environmental Design Tool (AEDT 3d) แบบจำลอง AEDT 3d 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 ช่วงเวลา กลางวัน (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/วิเคราะห์ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนที่ยอมรับได้ในพื้นที่ต่างๆ 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/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต



### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า มีการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ หรืออยู่ในแนวขึ้น-ลง ของเครื่องบิน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ โดยดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 hr) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 5 ( $L_5$ ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 ( $L_{10}$ ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 ( $L_{50}$ ) และ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{90}$ ) ระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) และค่าระดับการรับเสียง (SEL) ครั้งที่ 1 ดำเนินการตรวจวัด ระหว่างวันที่ 27 กุมภาพันธ์ -2 มีนาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 14-17 มิถุนายน พ.ศ.2562 ตามลำดับ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

**ท่าอากาศยาน (อาคารที่พักผู้โดยสาร) :** ผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 ชม.) เท่ากับ 56.57 dB(A) มีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าเท่ากับ 88.1 dB(A) และค่าเฉลี่ยระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าเท่ากับ 62.59 dB(A) ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 ชม.) เท่ากับ 55.76 dB(A) มีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าเท่ากับ 88.2 dB(A) และค่าเฉลี่ยระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าเท่ากับ 60.62 dB(A)

**โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ :** ผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 ชม.) เท่ากับ 59.32 dB(A) มีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าเท่ากับ 88.1 dB(A) และค่าเฉลี่ยระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าเท่ากับ 64.95 dB(A) ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}$  24 ชม.) เท่ากับ 57.04 dB(A) มีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าเท่ากับ 99.0 dB(A) และค่าเฉลี่ยระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าเท่ากับ 62.87 dB(A)

ผลการคาดการณ์ระดับเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า ในปี พ.ศ.2575 และ พ.ศ.2585 ในกรณีที่มีเครื่องบินพาณิชย์ให้บริการสูงสุดไม่เกิน 8 เที่ยวบิน/วัน ระดับเสียงที่อาจส่งผลกระทบต่อหรือรบกวนประชาชน (NEF > 30) ยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวัง

#### 3.2 ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานการผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ งบประมาณปี พ.ศ. 2564 ของ บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานีตรวจวัด ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมิถุนายน และเดือนกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชม. ( $L_{eq}$  24 ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

### 3.3 ผลการดำเนินการปัจจุบัน

#### 3.3.1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง

ผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2-1 และรูปที่ 5.2-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดัง (ภาคผนวก ค)

**ครั้งที่ 1 :** ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A) มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

**อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) ระหว่าง 51.2-53.2 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 52.45 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 55.5-57.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 56.97 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 78.6-90.4 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 90.4 dB(A)

**โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) ระหว่าง 54.8-56.5 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 55.62 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 62.8-63.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 63.21 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 88.2-97.2 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 97.2 dB(A)

**ชุมชนบ้านหนองไผ่ :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) ระหว่าง 52.3-60.7 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 57.34 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 57.5-69.7 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 65.68 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 90.2-103.2 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 103.2 dB(A)

**ครั้งที่ 2 :** ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A) มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

**อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) ระหว่าง 53.9-55.3 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 54.48 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 55.9-63.5 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 60.91 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 82.4-91.3 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 91.3 dB(A)

**โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) ระหว่าง 51.9-59.3 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 56.70 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 57.6-69.2 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 66.09 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 89.4-94.5 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 94.5 dB(A)

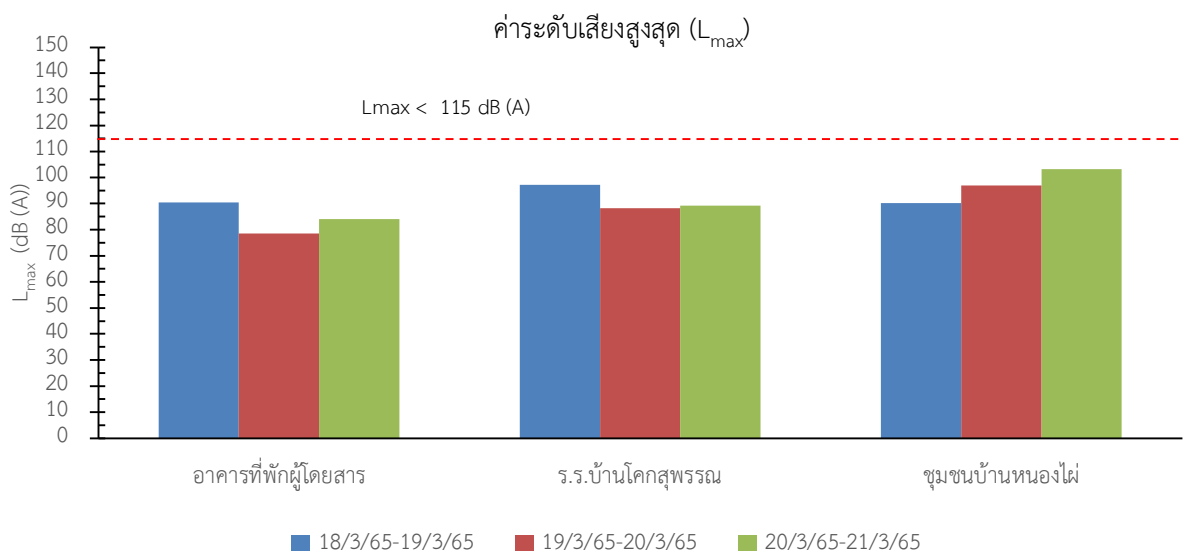
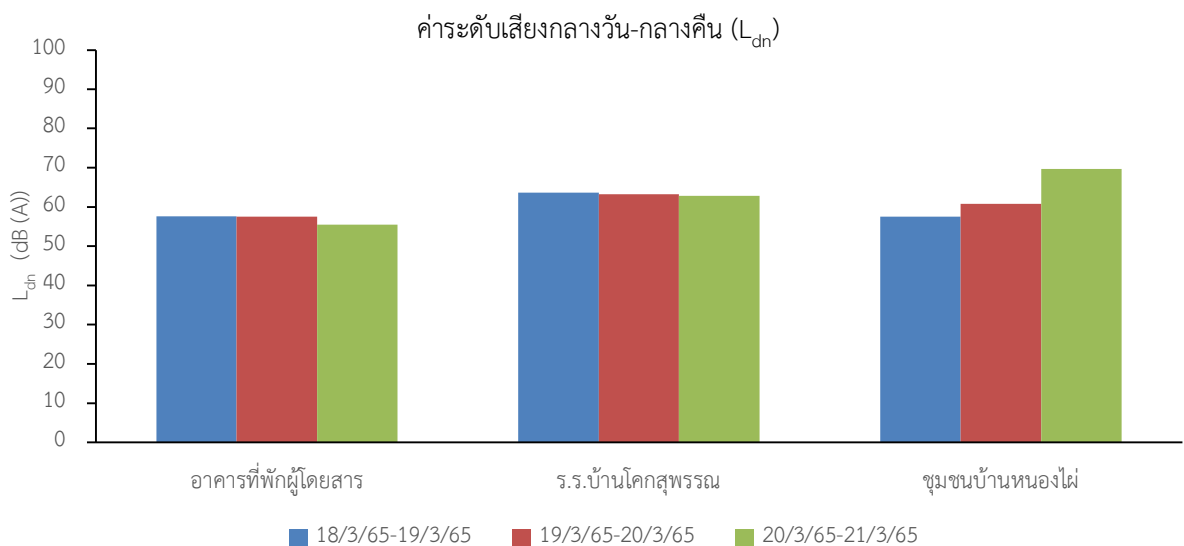
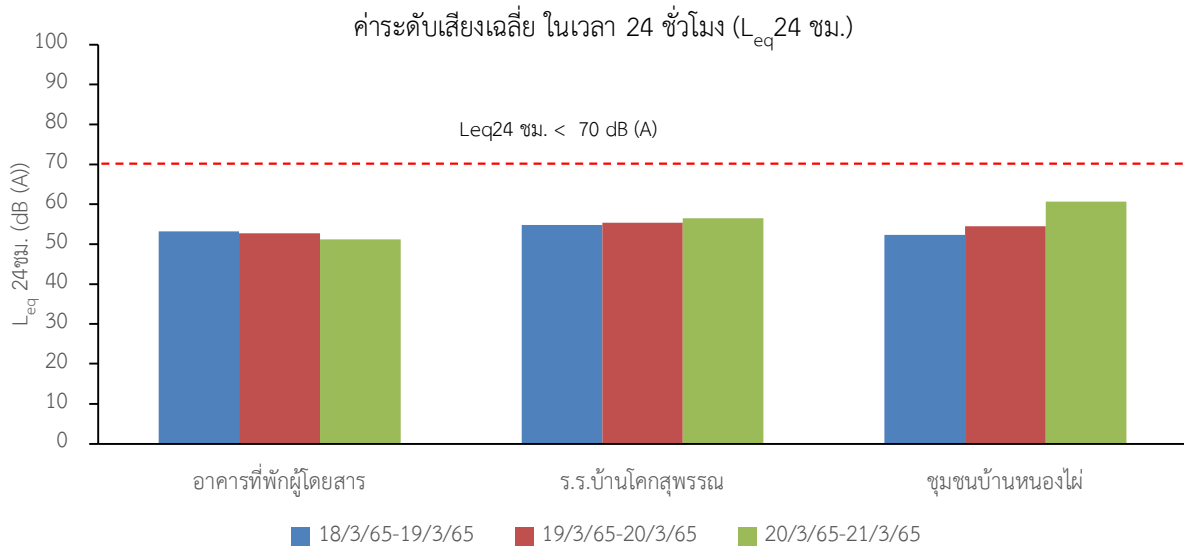
**ชุมชนบ้านหนองไผ่ :** มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) ระหว่าง 55.1-61.8 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 58.90 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) มีค่าระหว่าง 60.5-69.9 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 67.01 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ระหว่าง 86.2-89.9 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 89.9 dB(A)

ตารางที่ 5.2-1					
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด		ระดับเสียง dB(A)		
			L <sub>eq</sub> 24 hr	L <sub>dn</sub>	L <sub>max</sub> *
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	ครั้งที่ 1	18-19 มี.ค.65	53.2	57.6	90.4
		19-20 มี.ค..65	52.7	57.5	78.6
		20-21 มี.ค.65	51.2	55.5	84.1
		ค่าเฉลี่ย	52.45	56.97	90.4*
	ครั้งที่ 2	19-20 ส.ค.65	54.1	60.3	91.3
		20-21 ส.ค..65	55.3	63.5	83.9
		21-22 ส.ค.65	53.9	55.9	82.4
		ค่าเฉลี่ย	54.48	60.91	91.3*
2.โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	ครั้งที่ 1	18-19 มี.ค.65	54.8	63.6	97.2
		19-20 มี.ค..65	55.4	63.2	88.2
		20-21 มี.ค.65	56.5	62.8	89.2
		ค่าเฉลี่ย	55.62	63.21	97.2*
	ครั้งที่ 2	19-20 ส.ค.65	56.0	65.2	94.5
		20-21 ส.ค..65	59.3	69.2	89.4
		21-22 ส.ค.65	51.9	57.6	91.5
		ค่าเฉลี่ย	56.70	66.09	94.5*
3.ชุมชนบ้านหนองไผ่	ครั้งที่ 1	18-19 มี.ค.65	52.3	57.5	90.2
		19-20 มี.ค..65	54.5	60.8	97.0
		20-21 มี.ค.65	60.7	69.7	103.2
		ค่าเฉลี่ย	57.34	65.68	103.2*
	ครั้งที่ 2	19-20 ส.ค.65	56.9	66.2	88.5
		20-21 ส.ค..65	61.8	69.9	86.2
		21-22 ส.ค.65	55.1	60.5	89.9
		ค่าเฉลี่ย	58.90	67.01	89.9*
มาตรฐาน**			70	-	115

หมายเหตุ : \* ใช้ค่าสูงสุด

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

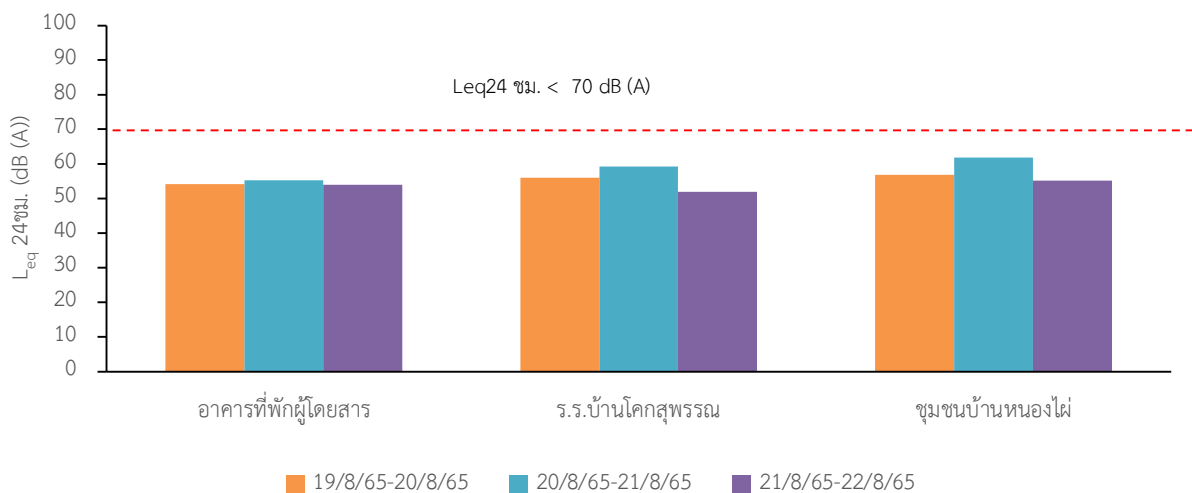
- ไม่ได้กำหนด



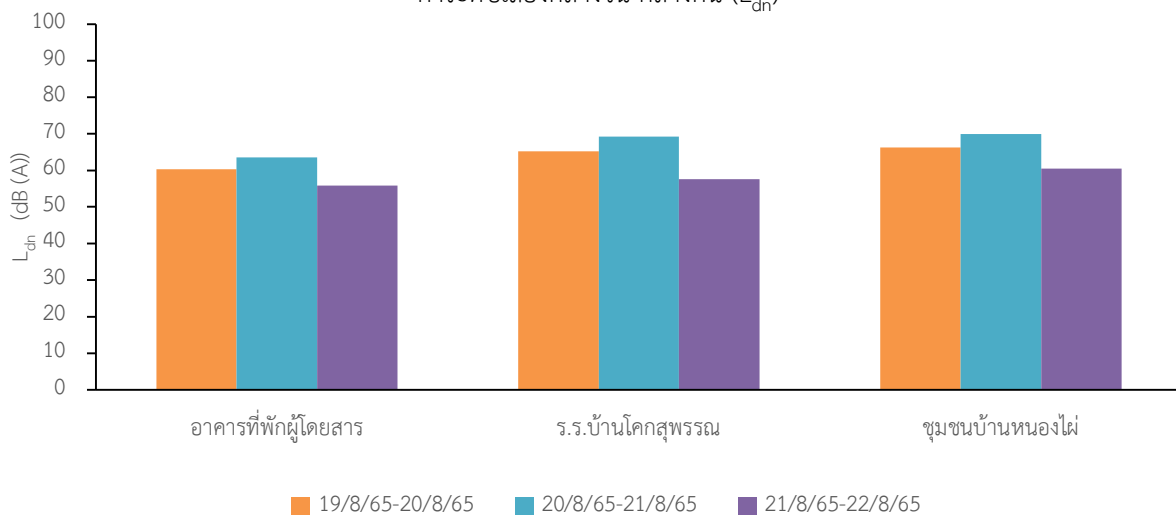
ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ.2565

รูปที่ 5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

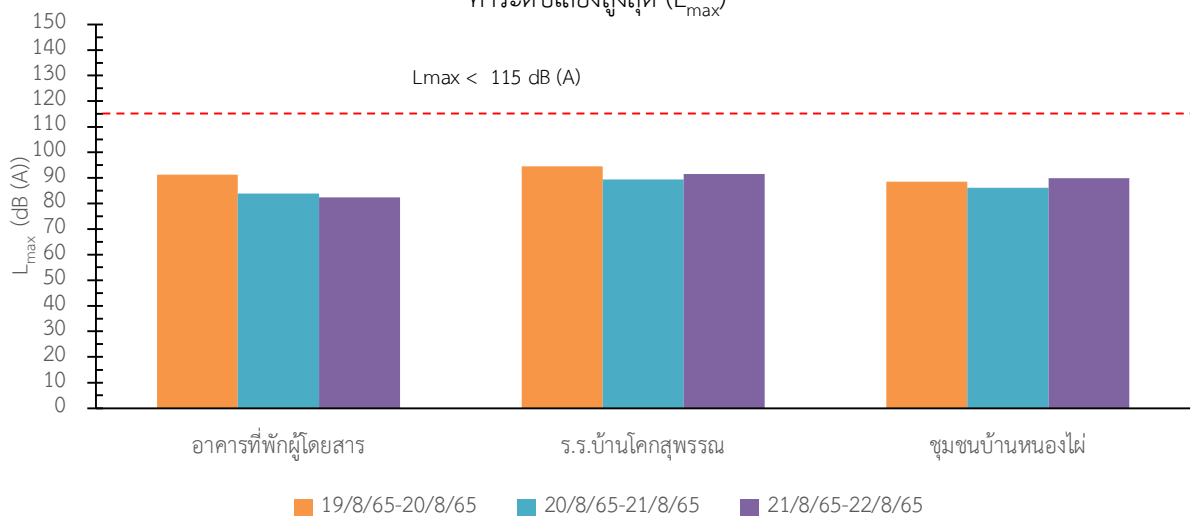
### ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq, 24 \text{ ชม.}}$ )



### ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ )



### ค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ )



ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ.2565

รูปที่ 5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

### 3.3.2 ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ได้ดำเนินการครั้งที่ 1 ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 และครั้งที่ 2 ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2565 มีรายละเอียดผลการประเมินดังนี้

**ครั้งที่ 1 :** จากการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า จำนวนเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินที่ขึ้น-ลงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2-2 และรูปที่ 5.2-2

ตารางที่ 5.2-2 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย (เที่ยว/วัน)
A-320	4	2
C-172	14	8
Bombardier Dash8 Q400	-	2
<b>รวม</b>	<b>18</b>	<b>12</b>

**หมายเหตุ** เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริษัทที่ปรึกษาจึงเลือกวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดของเดือนมกราคม-เมษายน พ.ศ.2565 และเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 โดยวันที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2565 และในการประเมินได้เลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

**ที่มา :** กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2565

สำหรับการทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบินระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่ามีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 04 ในการบินขึ้นและร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 80 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด และมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 22 ในการบินขึ้นและร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 20 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด ดังนี้

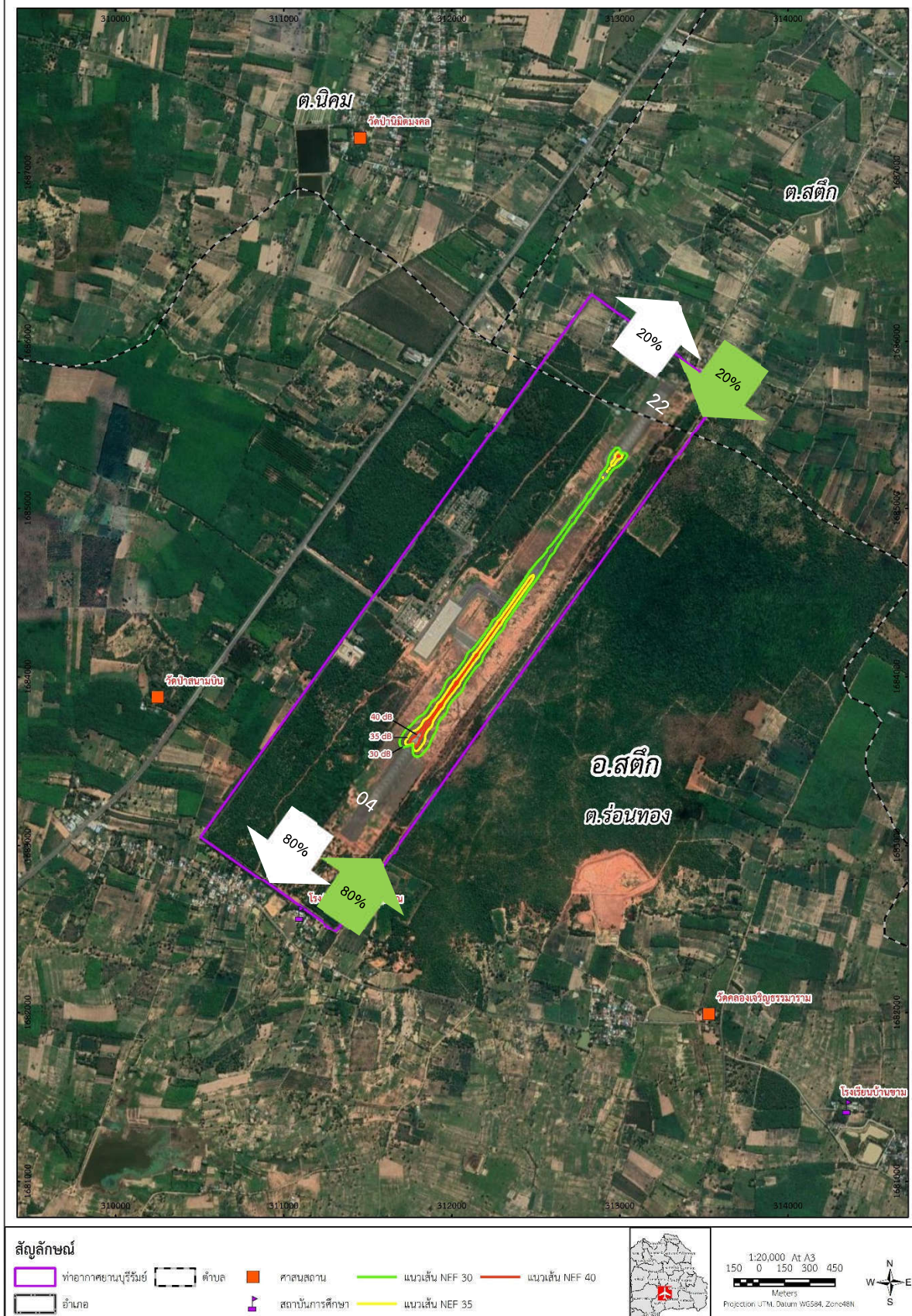
ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง	บินขึ้น
ทางวิ่งหมายเลข 04	80%	80%
ทางวิ่งหมายเลข 22	20%	20%

ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์โดยนำเข้าชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 2,105 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 18 เที่ยวบินต่อวัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 12 เที่ยวบินต่อวัน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2-2)

#### กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.149 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.045 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.015 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง

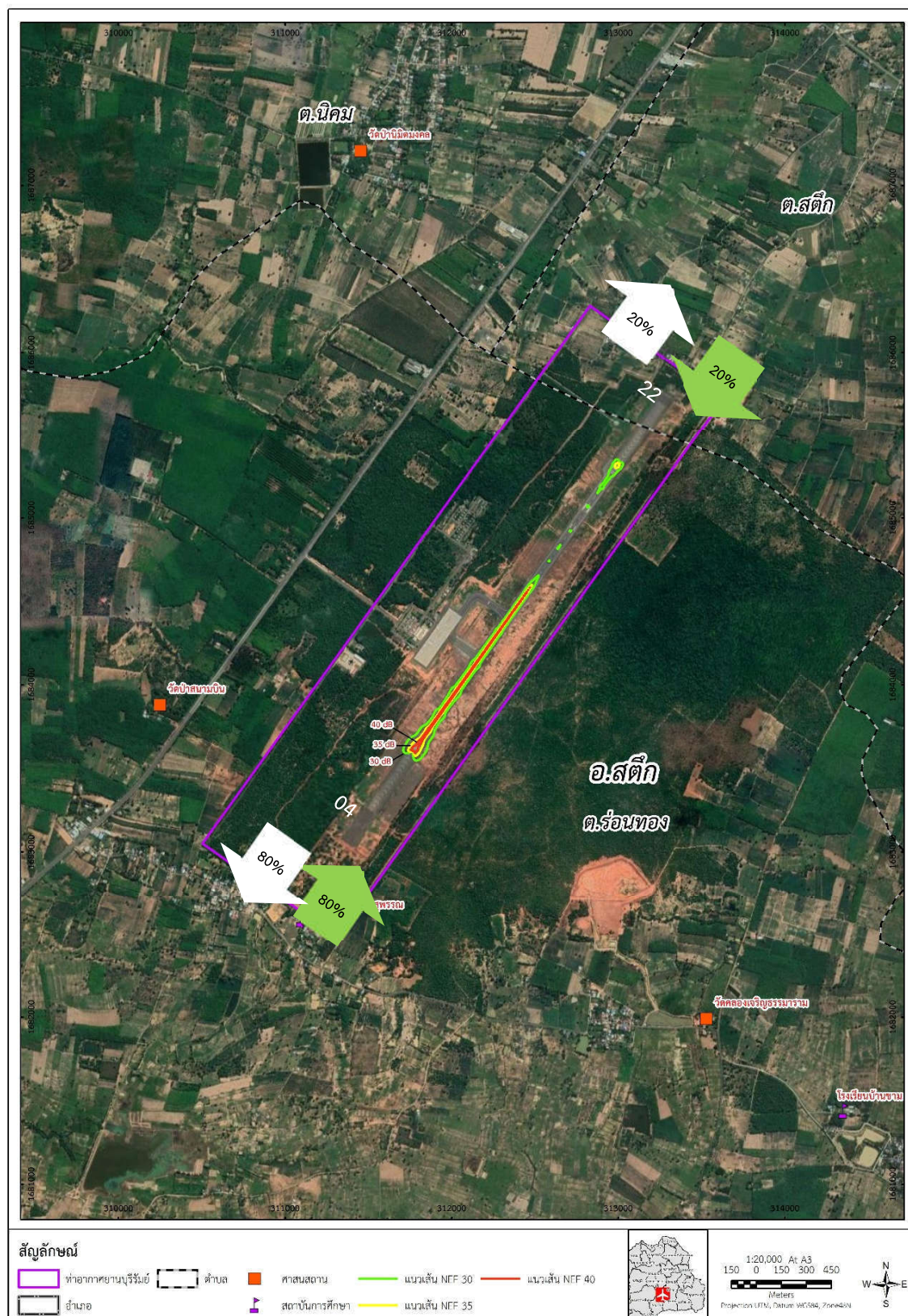




### ก. กรณีสถานที่เกี่ยวพันสูงสุด

รูปที่ 5.2-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565





### ข. กรณีสถานที่เกี่ยวเนื่อง

รูปที่ 5.2-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565

กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.073 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง

- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.023 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง

- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.007 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง

**ครั้งที่ 2 :** จากการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่า จำนวนเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินที่ขึ้น-ลงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5.2-3

ตารางที่ 5.2-3 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย (เที่ยว/วัน)
A-319	5	-
A-320	18	2
AT72	1	1
AT-75	2	-
B737-800	12	4
CIRRUS SR22T	2	-
HA-420	2	-
HAWKER 850XP(H25B)	2	-
TMB850	2	-
TMB930	1	-
<b>รวม</b>	<b>47</b>	<b>7</b>

**หมายเหตุ** เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนกรกฎาคม-พฤศจิกายน พ.ศ.2565 และเดือนธันวาคม พ.ศ.2564 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2565 และวันที่มีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2565 และในการประเมินได้เลือกเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

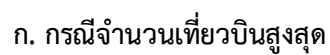
**ที่มา :** กรมท่าอากาศยาน, ธันวาคม พ.ศ.2565

สำหรับการทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบินระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่ามีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 04 ในการบินขึ้นและร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 80 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด และมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 22 ในการบินขึ้นและร่อนลง คิดเป็นร้อยละ 20 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด ดังนี้

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง	บินขึ้น
ทางวิ่งหมายเลข 04	80%	80%
ทางวิ่งหมายเลข 22	20%	20%

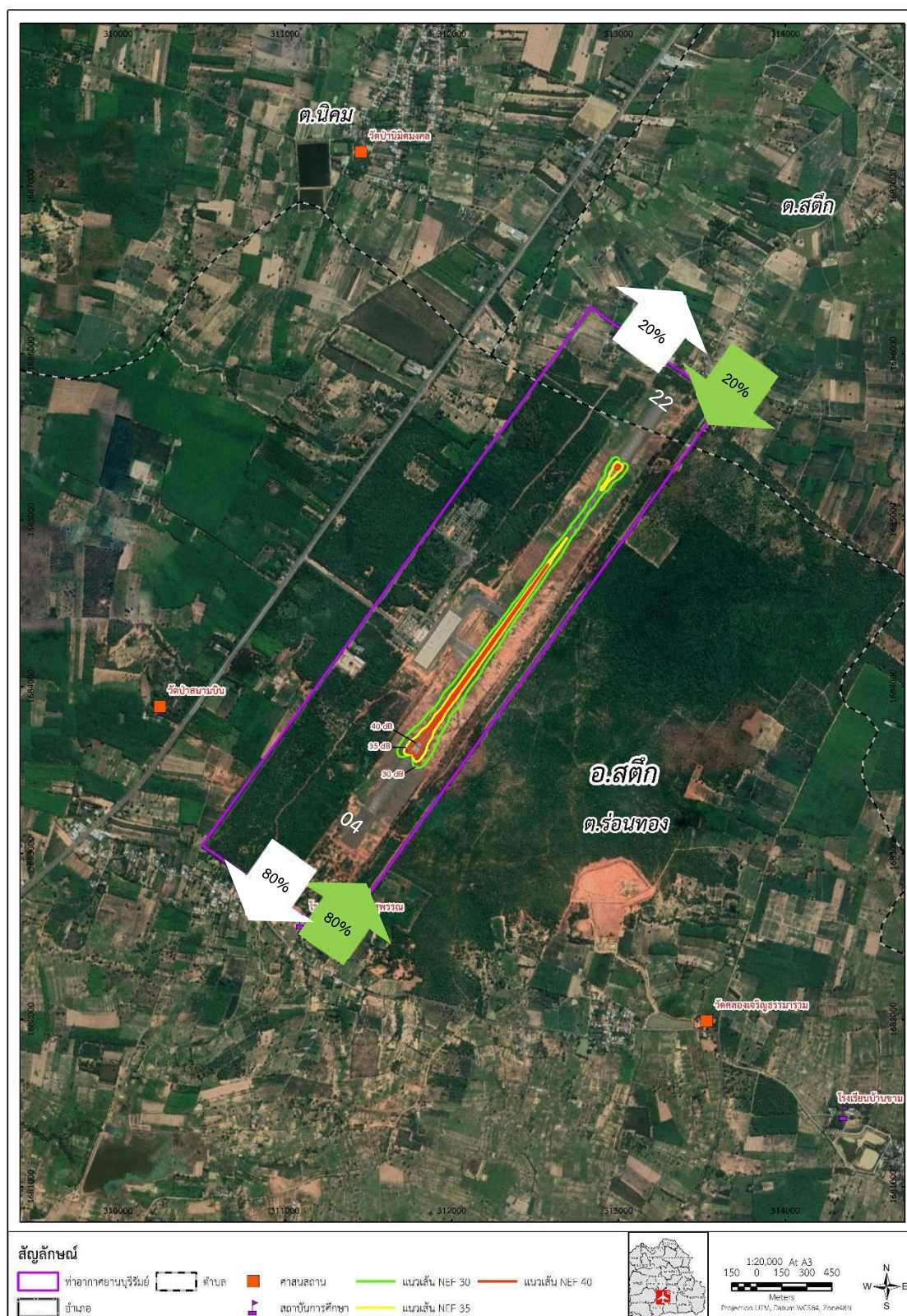
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์โดยนำเข้าชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบิน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 ประกอบด้วย ความยาวทางวิ่ง 2,105 เมตร โดยมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 47 เที่ยวบินต่อวัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 7 เที่ยวบินต่อวัน มีรายละเอียดดังนี้ (รูปที่ 5.2-4)





รูปที่ 5.2-3 ผลการประเมินแนวเส้นเสี่ยง NEF ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565





### ข. กรณีสถานการณ์เที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2-3 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565

#### กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.640 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.320 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.126 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง

#### กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.192 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.063 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 พบว่าครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.020 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง

### 4) การเปรียบเทียบผล

#### 4.1 การเปรียบเทียบระดับเสียง

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา มีรายละเอียดแยกราชการดังนี้ (ตารางที่ 5.2-4 และ รูปที่ 5.2-4)

**อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) :** ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq24}$  ชม.) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ส่วนค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564, กันยายน พ.ศ.2564 และ มีนาคม พ.ศ.2565 และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 และ มีนาคม พ.ศ.2565 โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq24}$  ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq24}$  ชม.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A)

**โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ :** ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq24}$  ชม.) และค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564, กันยายน พ.ศ.2564 และ มีนาคม พ.ศ.2565 ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 และ มีนาคม พ.ศ.2565 โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq24}$  ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq24}$  ชม.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A)

**ชุมชนบ้านหนองไผ่ :** ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq24}$  ชม.) และค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564, กันยายน พ.ศ.2564 และ มีนาคม พ.ศ.2565 ส่วนค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 และ มีนาคม พ.ศ.2565 โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq24}$  ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq24}$  ชม.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A)

## 4.2 การเปรียบเทียบผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง

การเปรียบเทียบผลการผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง (ระหว่างเดือนมกราคมถึง ธันวาคม พ.ศ.2565) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่า แนวเส้น NEF 30 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยมีพื้นที่ทั้งหมดยังอยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 5.2-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง dB(A)		
		L <sub>eq</sub> 24 hr	L <sub>dn</sub>	L <sub>max</sub> *
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	กุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ.2562 <sup>1</sup>	56.57	62.59	88.10
	มิถุนายน พ.ศ.2562 <sup>1</sup>	55.76	60.62	88.20
	มิถุนายน พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	56.80	57.60	88.70
	กันยายน พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	54.20	56.50	97.20
	มีนาคม พ.ศ.2565	52.45	56.97	90.40
	สิงหาคม พ.ศ.2565	54.48	60.91	87.70
2.โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	กุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ.2562 <sup>1</sup>	59.32	64.95	93.50
	มิถุนายน พ.ศ.2562 <sup>1</sup>	57.04	62.87	99.00
	มิถุนายน พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	49.40	54.90	85.50
	กันยายน พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	50.80	55.30	94.30
	มีนาคม พ.ศ.2565	55.62	63.21	97.20
	สิงหาคม พ.ศ.2565	56.70	66.09	92.31
3.ชุมชนบ้านหนองไผ่	กุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ.2562 <sup>1</sup>	***	***	***
	มิถุนายน พ.ศ.2562 <sup>1</sup>	***	***	***
	มิถุนายน พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	46.70	51.80	84.80
	กันยายน พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	49.80	54.70	98.20
	มีนาคม พ.ศ.2565	57.34	65.68	103.20
	สิงหาคม พ.ศ.2565	58.90	67.01	88.46
มาตรฐาน**		70	-	115

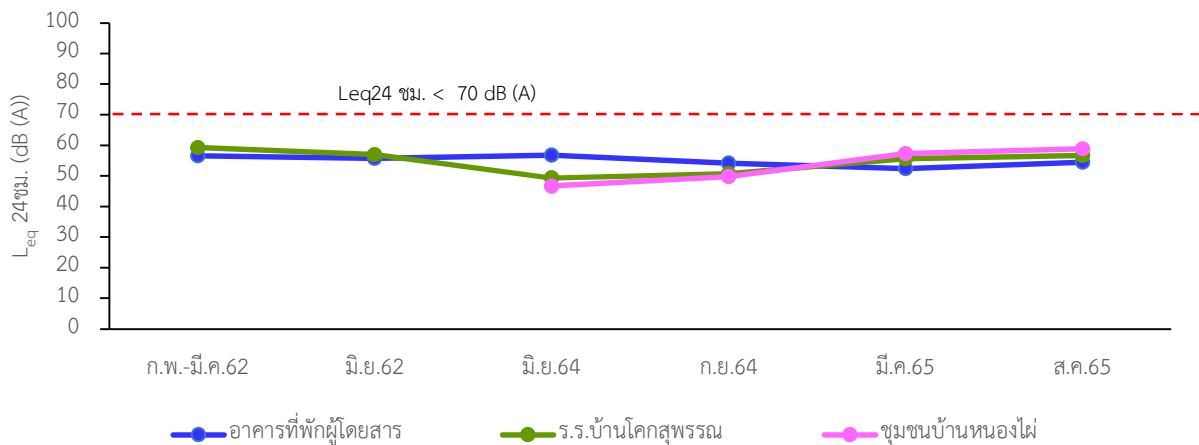
หมายเหตุ : \*\* มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

- ไม่ได้กำหนด \* ใช้ค่าสูงสุด \*\*\* ไม่ได้ตรวจวัด

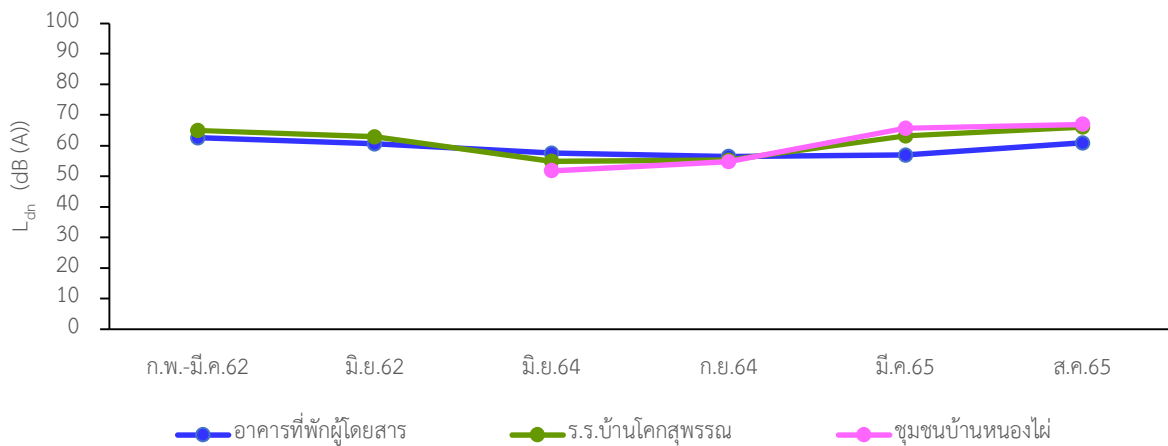
<sup>1</sup> รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564)

<sup>2</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), ธันวาคม พ.ศ.2564

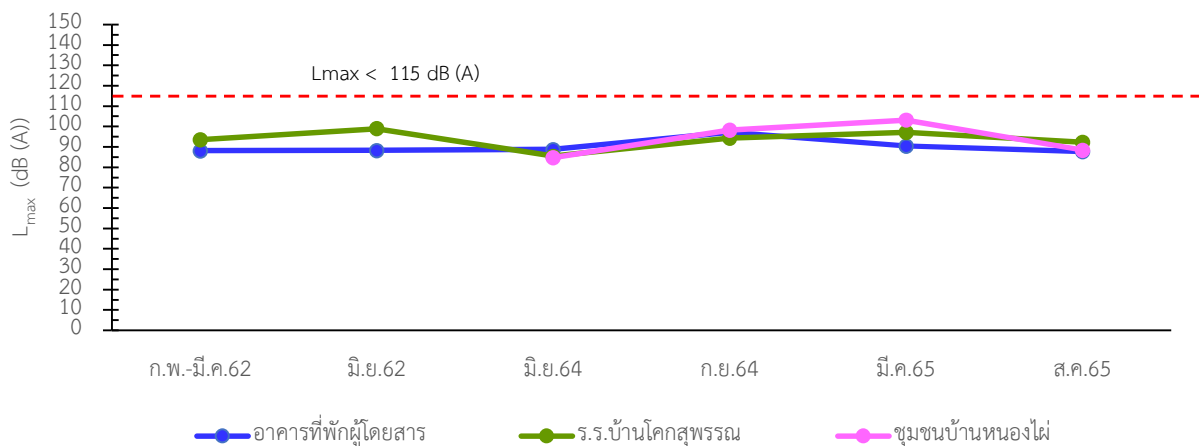
### ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$ ชม.)



### ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ )



### ค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ )



รูปที่ 5.2-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



## 5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร(หลังเดิม) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา แต่บริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) และค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายนและกันยายน พ.ศ.2564 โดยทุกสถานีตรวจวัดยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ( $L_{eq}24$  ชม.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) ไม่เกิน 115 dB(A)

และจากผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงในปัจจุบัน พบว่า แนวเส้น NEF 30 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

อย่างไรก็ตาม กรมควบคุมมลพิษได้ออกมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ (คพ.03-130) โดยคณะทำงานจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน ซึ่งเอกสารฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 6/2562 เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2562 ได้ระบุแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงอากาศยานระดับสากล และมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ เพื่อกำหนดท่าอากาศยานได้นำมาเป็นแนวทางในการจัดการผลกระทบเสียงจากสนามบินต่อไป

## 5.3 ความสั่นสะเทือน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือน โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.2) เพื่อคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.4) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

### 2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ :** ติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน จำนวน 3 สถานี ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกันกับสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ และระดับเสียง ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ (รูปที่ 5.1-1)

2.2) **วิธีการตรวจวัด :** จะดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่าง ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด และค่าความถี่ ตามวิธีมาตรฐานของ ISO (International Standard for Organization) และจะใช้เครื่องวัดแรงสั่นสะเทือน Seismometer วิเคราะห์ด้วยวิธี Ground Vibration Recording ตามมาตรฐานของ ISO

**2.3) ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกัน มีความถี่ในการตรวจวัด ปีละ 2 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการศึกษา 12 เดือน รวม 2 ครั้ง โดยการดำเนินการที่ผ่านมาแล้ว 2 ครั้ง (ภาพที่ 5.3-1)

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ.2565

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ.2565



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่  
ครั้งที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2565



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่  
ครั้งที่ 2 สิงหาคม พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

## 2.4) การประเมินผลกระทบการศึกษา

2.4.1) ในการประเมินผลกระทบระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้และอาจส่งผลกระทบต่อมนุษย์จะเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard และมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ระดับความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการประเมินผลกระทบต่อระดับความสั่นสะเทือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

2.4.2) นำค่าระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ในพื้นที่โครงการมาเปรียบเทียบกับมาตรฐาน Reicher & Meister Scale (1931) และมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

2.4.3) สรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และจัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสม หรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.4) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard เรื่อง ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้าง			
ระดับความสั่นสะเทือน	ความเร็วอนุภาคสูงสุด มม./วินาที (นิ้ว/วินาที)	ผลกระทบต่อมนุษย์	ผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร
ระดับที่ 1	0 ถึง 0.15 (0-0.006)	ไม่สามารถรับรู้ความรู้สึกได้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
ระดับที่ 2	0.15 ถึง 0.3 (0.006-0.012)	ระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
ระดับที่ 3	2.0 (0.079)	รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน	ระดับที่สูงขึ้นของความสั่นสะเทือนจะส่งผลกระทบต่อทำลายหรือสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน
ระดับที่ 4	2.5 (0.098)	ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ	ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม
ระดับที่ 5	5 (0.197)	ความสั่นสะเทือนรบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร (สอดคล้องกับระดับที่ส่งผลกระทบต่อคนที่อยู่บนสะพาน และได้รับในช่วงเวลาสั้นๆ)	ระดับที่จะส่งผลกระทบทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมบ้านเรือนทั่วไปที่มีผนังและเพดานเป็นแบบ Plaster (ส่วนผสมที่มีปูนทราย น้ำ และใยต่างๆ) ในกรณีที่ผนัง/ฝ้าเพดาน แบบยัดหยุ่นจะได้รับความเสียหายเล็กน้อย
ระดับที่ 6	10-15 (0.394-0.591)	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้	ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย

ที่มา: Whiffin, A.C., and Leonard, D.R., A Survey of Traffic Induced Vibration, Eng., 1971

มาตรฐานกำหนดความสัมพันธ์เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร				
อาคารประเภทที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตร/วินาที)	
			ความสัมพันธ์ กรณีที่ 1	ความสัมพันธ์ กรณีที่ 2
1	1.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	20	-
		$10 < f \leq 50$	$0.5 f + 15$	
		$50 < f \leq 100$	$0.2 f + 30$	
		$f > 100$	50	
	1.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	40*	10*
	1.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
2	2.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	5	-
		$10 < f \leq 50$	$0.25 f + 2.5$	
		$50 < f \leq 100$	$0.1 f + 10$	
		$f > 100$	20	
	2.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	15*	5*
	2.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**
3	3.1 ฐานราก หรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	3	-
		$10 < f \leq 50$	$0.125 f + 1.75$	
		$50 < f \leq 100$	$0.04 f + 6$	
		$f > 100$	10	
	3.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	8*	2.5*
	3.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20**	10**

ที่มา: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสัมพันธ์เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

หมายเหตุ: อาคารประเภทที่ 1 ได้แก่ 1) อาคารที่ใช้เป็นโรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน

- 2) อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร
- 3) อาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ในอาคารเช่นเดียวกันกับอาคารตาม 1) และ 2)

อาคารประเภทที่ 2 ได้แก่ 1) อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร

- 2) อาคารชุดตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด
- 3) หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก
- 4) อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และอาคารที่ใช้เป็นโรงพยาบาลของทางราชการ
- 5) อาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยโรงเรียนเอกชน อาคารที่ใช้เป็นโรงเรียนของทางราชการ อาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาของสถาบันอุดมศึกษาของเอกชนตามกฎหมายว่าด้วยสถาบันอุดมศึกษาเอกชน และอาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาของสถาบันอุดมศึกษาของทางราชการ
- 6) อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา
- 7) อาคารอื่นใดที่มีลักษณะของการใช้ประโยชน์ในอาคารเช่นเดียวกันกับอาคารตาม 1) 2) 3) 4) 5) และ 6)

อาคารประเภทที่ 3 ได้แก่ 1) โบราณสถานตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

- 2) อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรงแต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

ความสัมพันธ์กรณีที่ 1 คือ ความสัมพันธ์ที่ไม่ทำให้เกิดการสั่นพ้องของโครงสร้างอาคาร

ความสัมพันธ์กรณีที่ 2 คือ ความสัมพันธ์ที่ทำให้เกิดการสั่นพ้องหรือการสั่นพ้องของโครงสร้างอาคาร

$f$  = ความถี่ของความสัมพันธ์ ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุดมีหน่วยเป็นเฮิรตซ์

\* = กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนนอน

\*\* = กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

ทั้งนี้ การวัดค่าความสัมพันธ์สูงสุดสำหรับความสัมพันธ์กรณีที่ 2 ตามข้อ 1.2, 2.2 และ 3.2 ให้วัดที่ชั้นบนสุดของอาคารหรือชั้นอื่นซึ่งมีค่าความสัมพันธ์สูงสุด และการวัดค่าความสัมพันธ์ที่พื้นอาคารในแต่ละชั้นตามข้อ 1.3, 2.3 และ 3.3 ให้ยกเว้นการวัดที่ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร

### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า การตรวจวัดระดับสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ จำนวน 2 จุด ได้แก่ บริเวณท่าอากาศยาน (อาคารผู้โดยสาร) และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ โดยดำเนินการตรวจวัด จำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 22-24 ตุลาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 15-17 มกราคม พ.ศ.2563 พบว่า เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนทั้ง 2 สถานี มาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ 2 คือ ระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ จนถึงระดับที่ 3 คือ รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด โดยมีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

**ท่าอากาศยาน (อาคารที่พักผู้โดยสาร) :** การตรวจวัดครั้งที่ 1 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.27 มม./วินาที และมีความถี่เท่ากับ 6.6 Hz และการตรวจวัดครั้งที่ 2 ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.457 มม./วินาที และมีความถี่เท่ากับ 3.7 Hz

**โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ :** การตรวจวัดครั้งที่ 1 มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.804 มม./วินาที และมีความถี่เท่ากับ 73 Hz และการตรวจวัดครั้งที่ 2 ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.21 มม./วินาที และมีความถี่เท่ากับ 39 Hz

ผลการคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือน พบว่า ในระยะดำเนินการของโครงการจะไม่มีกิจกรรมตอก ขุด หรือเจาะภายในพื้นที่โครงการที่จะก่อให้เกิดผลกระทบความสั่นสะเทือนต่อพื้นที่โดยรอบ ในระยะดำเนินการจะมีเพียงการขึ้นลงของเครื่องบินเท่านั้น จึงคาดว่าไม่ก่อให้เกิดผลกระทบความสั่นสะเทือนต่อพื้นที่อ่อนไหวโดยรอบ

#### 3.2 ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานการผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานัท คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.315 มม./วินาที และมีความถี่เท่ากับ 5.8 Hz โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.717 มม./วินาที และมีความถี่มากกว่า 100 Hz และชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.323 มม./วินาที และมีความถี่เท่ากับ 57 Hz เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนทั้ง 3 สถานี มาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ 2 คือ ระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

### 3.3 ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 มีรายละเอียดดังนี้  
(รูปที่ 5.3-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

ครั้งที่ 1 : ตรวจวัดระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม พ.ศ.2565 มีรายละเอียดรายสถานีดังนี้

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.757 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุด 39.4 Hz

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.746 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุด 78.8 Hz

ชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.875 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดมากกว่า 100 Hz

เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน พบว่า ทั้ง 3 สถานี มีระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ 3 คือ รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน และเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

ครั้งที่ 2 : ตรวจวัดระหว่างวันที่ 19-21 สิงหาคม พ.ศ.2565 มีรายละเอียดรายสถานีดังนี้

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.270 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุด 1.1 Hz

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 1.830 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุด 56.9 Hz

ชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.426 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุด 26.9 Hz

เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน พบว่า ทั้ง 3 สถานี มีระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ 3 คือ รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน และเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

#### 4) การเปรียบเทียบผล

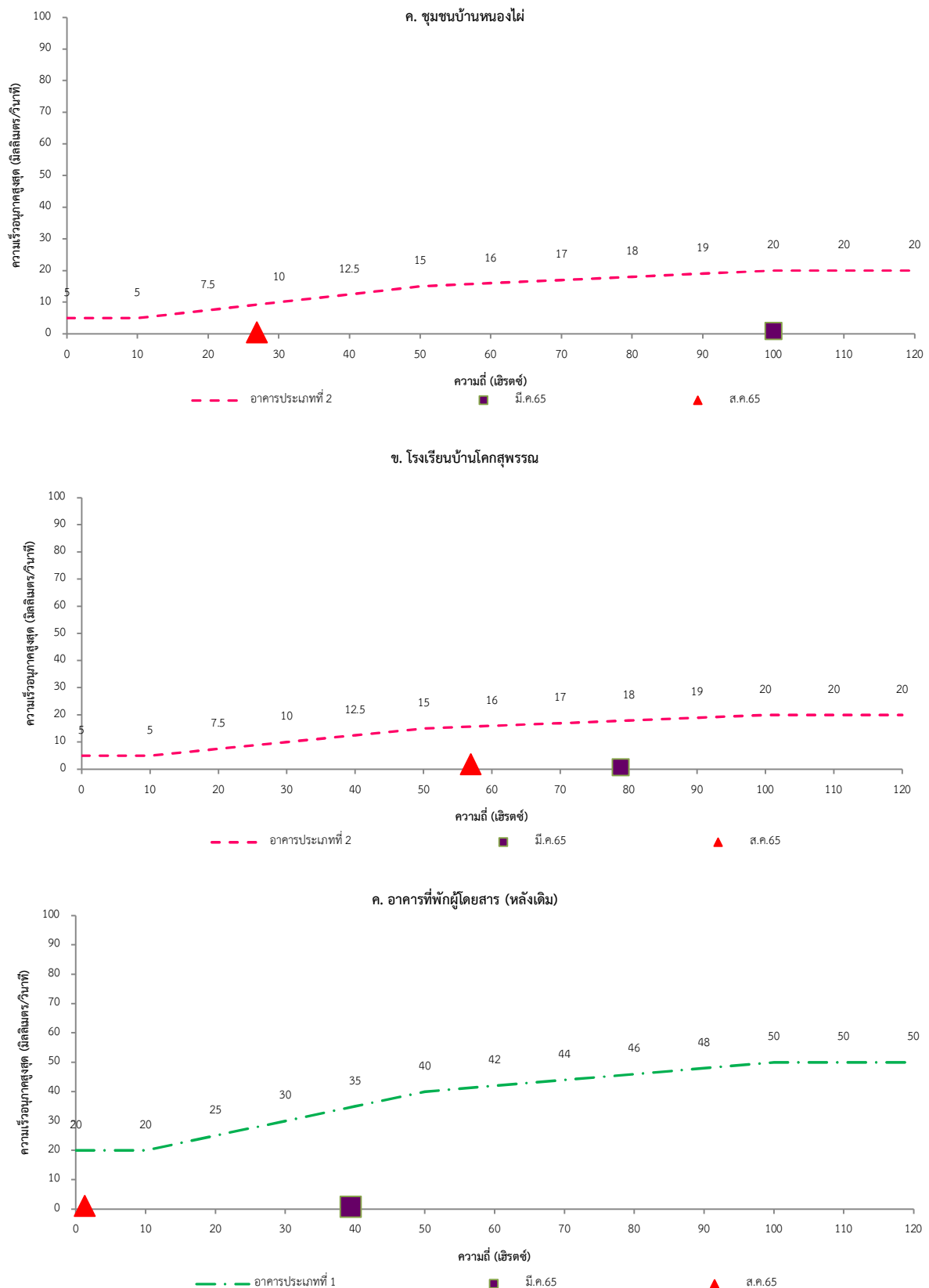
การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ. 2565 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2562, มกราคม พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และกันยายน พ.ศ.2564) พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม), โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท ตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 (ตารางที่ 5.3-2)



ตารางที่ 5.3-1 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
สถานที่	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน				
		ความเร็วอนุภาค สูงสุด (mm/s)	ความถี่สูงสุด (Hz)	มาตรฐาน (mm/s)	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐาน	
1. บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	ครั้งที่ 1	18-19 มี.ค.2565	39.4	34.7*	อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ถึงความสั่นสะเทือนได้ แต่ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงขึ้นจะสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffik and Leonard แต่ยังก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553	
		19-20 มี.ค.2565	85.3	57.7*		
		20-21 มี.ค.2565	30.1	30.1*		
	ครั้งที่ 2	19-20 ส.ค.2565	1.1	20.0*		
		20-21 ส.ค.2565	73.1	51.6*		
2. โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	ครั้งที่ 1	21-22 ส.ค.2565	>100	65.0*	อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ถึงความสั่นสะเทือนได้ แต่ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงขึ้นจะสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffik and Leonard แต่ยังก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553	
		18-19 มี.ค.2565	-	50		
		19-20 มี.ค.2565	78.8	17.9		
	ครั้งที่ 2	20-21 มี.ค.2565	36.6	11.7		
		19-20 ส.ค.2565	64.0	16.7		
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่	ครั้งที่ 1	20-21 ส.ค.2565	56.9	15.7	อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ถึงความสั่นสะเทือนได้ แต่ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงขึ้นจะสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffik and Leonard แต่ยังก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553	
		21-22 ส.ค.2565	73.1	17.3		
		18-19 มี.ค.2565	64.0	16.7		
	ครั้งที่ 2	19-20 มี.ค.2565	46.5	14.1		
		20-21 มี.ค.2565	>100	20		
		19-20 ส.ค.2565	26.9	9.2		
		20-21 ส.ค.2565	36.6	11.7		
		21-22 ส.ค.2565	26.9	9.2		

หมายเหตุ : มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่อการประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล โรงเรียน และอาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

: มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่อการประเภทที่ 1 (อาคารที่ใช้เป็นโรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร อาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ในอาคาร) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

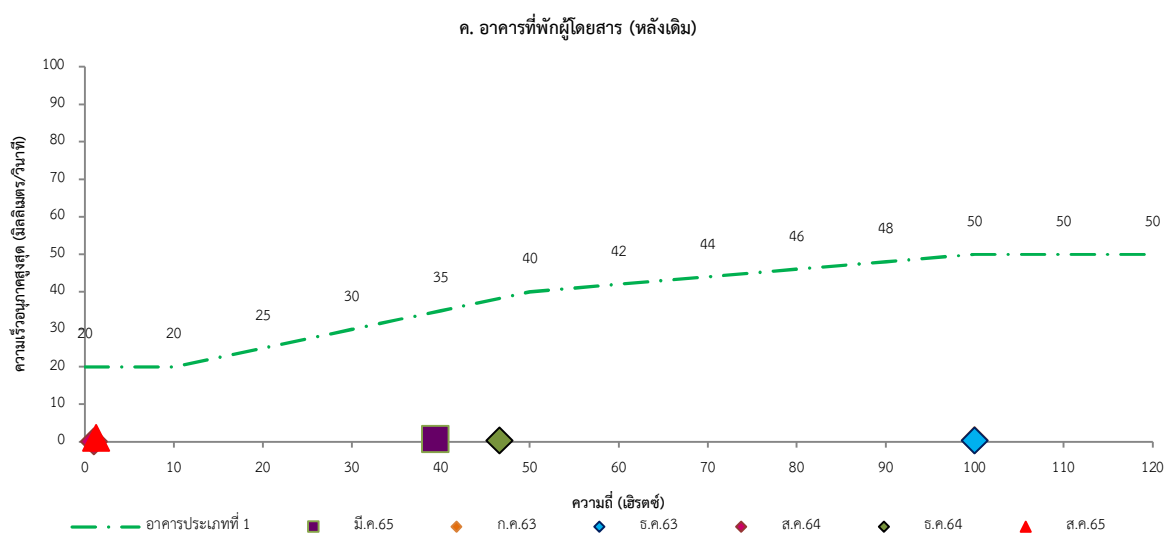
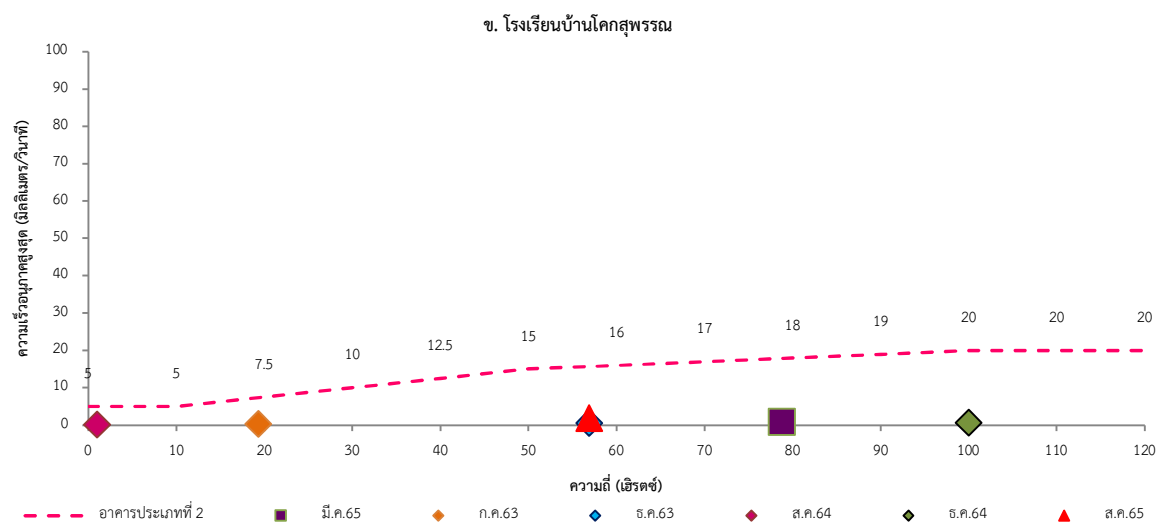
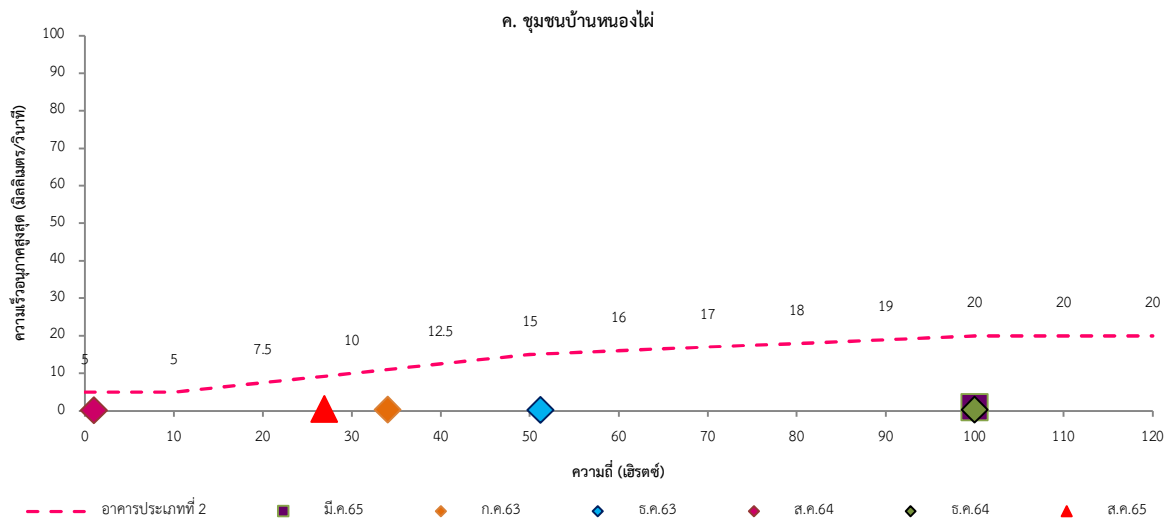


รูปที่ 5.3-1 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ตารางที่ 5.3-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
สถานที่	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน			
		ความเร็วอนุภาคสูงสุด (mm/s)	ความถี่สูงสุด (Hz)	มาตรฐาน (mm/s)	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐาน
1. บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	ตุลาคม พ.ศ.2562 <sup>1</sup>	1.27	6.6	20.0*	อยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ แต่ระดับความสั่น เทือนที่สูงขึ้นจะสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน ตามเกณฑ์ ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	มกราคม พ.ศ.2563 <sup>2</sup>	0.457	3.7	20.0*	
	กันยายน พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	0.315	58	20.0*	
	มีนาคม พ.ศ.2565 <sup>1</sup>	0.757	39.4	34.7*	
	สิงหาคม พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	1.270	1.1	20.0*	
2. โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	ตุลาคม พ.ศ.2562 <sup>1</sup>	0.804	73	17.3	อยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ แต่ระดับความสั่น เทือนที่สูงขึ้นจะสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน ตามเกณฑ์ ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	มกราคม พ.ศ.2563 <sup>2</sup>	1.21	39	12.2	
	กันยายน พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	0.717	>100	20.0	
	มีนาคม พ.ศ.2565 <sup>1</sup>	0.746	78.8	17.9	
	สิงหาคม พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	1.830	56.9	15.7	
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่	กันยายน พ.ศ.2564 <sup>2</sup>	0.323	57	15.7	อยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ แต่ระดับความสั่น เทือนที่สูงขึ้นจะสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน ตามเกณฑ์ ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	มีนาคม พ.ศ.2565 <sup>1</sup>	0.875	>100	20.0	
	สิงหาคม พ.ศ.2565 <sup>2</sup>	0.426	26.9	9.2	

หมายเหตุ : <sup>1</sup> มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้างสรรพสินค้า บ้านแถว บ้านเดี่ยว ตึกแถว) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

: <sup>2</sup> มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 1 (อาคารที่ใช้เป็นโรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ตามกฎหมายว่าด้วย การควบคุมอาคาร อาคารอื่นใดที่มี  
การใช้ประโยชน์อาคาร) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)



รูปที่ 5.3-2 การเปรียบเทียบการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

## 5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า สถานีตรวจวัดทั้ง 3 สถานี ได้แก่อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม), โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท ตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 จึงสรุปได้ว่า การดำเนินการโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนบริเวณชุมชนโดยรอบแต่อย่างใด

## 5.4 คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเป็นแหล่งน้ำสำคัญที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้

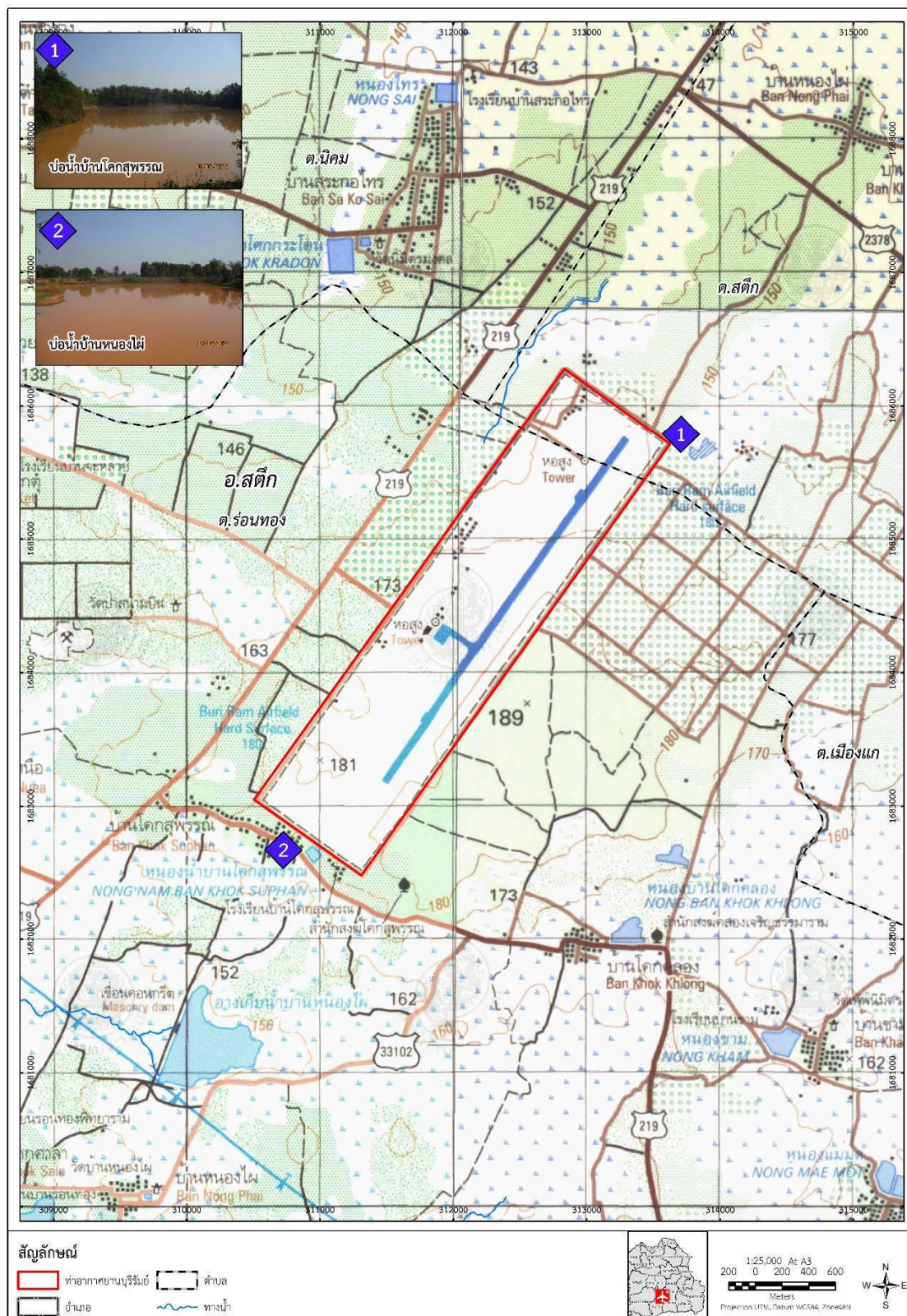
1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

### 2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ (รูปที่ 5.4-1)

2.2) ดัชนีตรวจวัด : การเก็บตัวอย่างจะดำเนินการเก็บที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดกึ่งกลางความกว้างของลำน้ำ ซึ่งเป็นไปตามวิธีที่กำหนดไว้ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) และวิธีเก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่างจะดำเนินการตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 23<sup>rd</sup> Edition, 2017) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาภาวตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. อุณหภูมิ	วิเคราะห์ทันที	Laboratory and Field
2. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
3. ออกซิเจนละลายน้ำ (DO)	วิเคราะห์ทันที	Membrane Electrode
4. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
5. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $103-105^{\circ}\text{C}$
6. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $108^{\circ}\text{C}$



รูปที่ 5.4-1 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์





บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ



บ่อน้ำบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2565



บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ



บ่อน้ำบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 2 สิงหาคม พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



**2.3) ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 12 เดือน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดย การดำเนินการที่ผ่านมา ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินแล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.4-1)

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 21 มีนาคม พ.ศ.2565 เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูแล้ง

ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ.2565 เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูฝน

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

### **2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :**

2.5.1) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาฯ หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

## **3) ผลการศึกษา**

### **3.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

จากการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่าได้มีการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ หนองน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำหนองไผ่ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2562 พบว่า คุณภาพน้ำทั้ง 2 สถานี มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐาน โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบ พบว่า การพัฒนาโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จะไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการไหลของน้ำ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในหนองน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำหนองไผ่ที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

### **3.2 ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา**

จากการทบทวนรายงานการผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้เก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบริเวณบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนพฤษภาคมและเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 พบว่า คุณภาพน้ำทั้ง 2 สถานี มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐาน โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

### 3.3 ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์ ดังนี้ (ตารางที่ 5.4-1 และรูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ใน ภาคผนวก ค)

**ครั้งที่ 1 :** ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 21 มีนาคม พ.ศ.2565 เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้

**บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ:** มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 28.6 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.22 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 4.5 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 0.76 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 31 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 136 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร

**บ่อน้ำบ้านหนองไผ่:** มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 28.8 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.18 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 4.6 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 3.68 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 100 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 717 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม

**ครั้งที่ 2 :** ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ.2565 เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูฝน มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้

**บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ :** มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 28.9 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.15 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 4.8 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 2.23 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 46 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 250 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม

**บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ :** มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 29.2 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.21 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 4.8 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.68 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 368 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 117 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อนและการเกษตร

ตารางที่ 5.4-1								
ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*			บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ		บ่อน้ำบ้านหนองไผ่	
		2	3	4	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2
1.อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	๓'	๓'	๓'	28.6	28.9	28.8	29.2
2.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	7.22	7.15	7.18	7.21
3.ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	≥6.0	≥4.0	≥2.0	4.5	4.8	4.6	4.8
4.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤1.5	≤2.0	≤4.0	0.76	2.23	3.68	1.68
5.ปริมาณของแข็งแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	31	46	100	368
6.ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	136	250	717	117
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					3	4	4	3

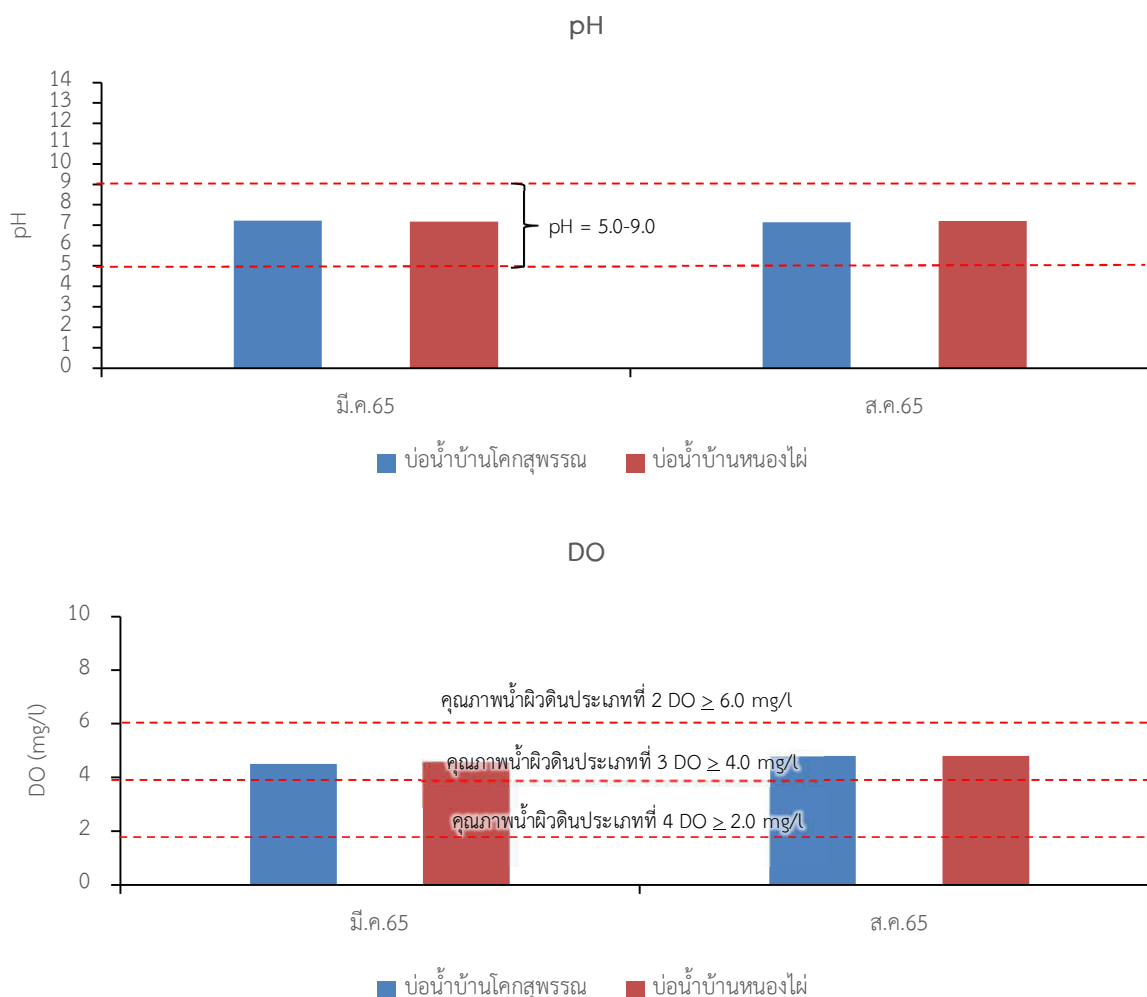
หมายเหตุ : \* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

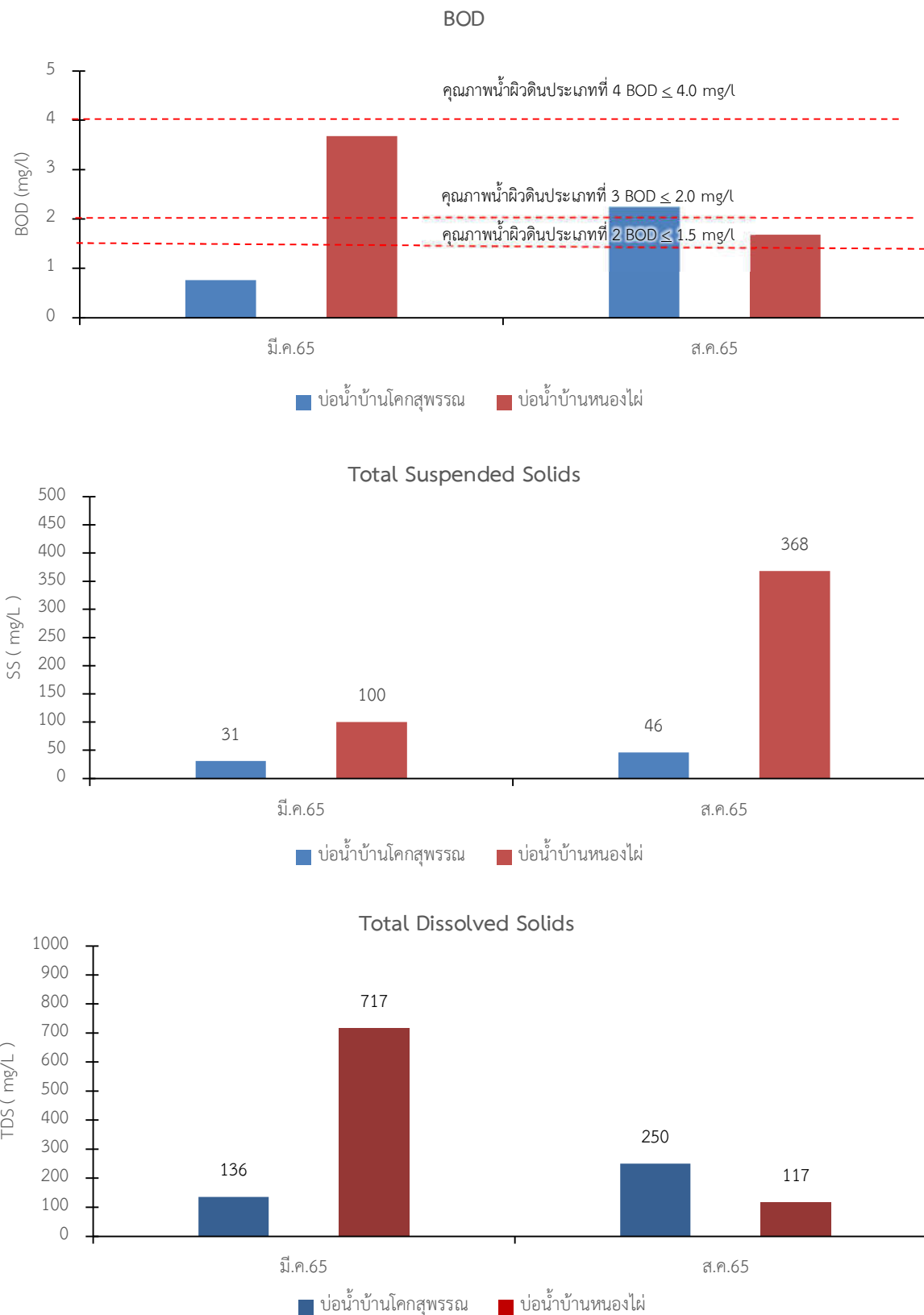
- ไม่ได้กำหนด

ครั้งที่ 1 = วันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2565

ครั้งที่ 2 = วันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ.2565



รูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

#### 4) เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2562, พฤษภาคม พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และกันยายน พ.ศ.2564) สามารถอธิบายแยกในแต่ละช่วงฤดูกาลได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.4-2 และ รูปที่ 5.4-2)

**ฤดูแล้ง :** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563) สามารถอธิบายแยกสถานที่ได้ดังนี้

**บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ :** พบว่า คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

**บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ :** พบว่า คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีคุณภาพน้ำด้อยลงจากผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 โดยมีค่าคุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

**ฤดูฝน :** ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2564 และกันยายน พ.ศ.2564) สามารถอธิบายแยกสถานที่ได้ดังนี้

**บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ :** พบว่า คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2562 และกันยายน พ.ศ.2564 ซึ่งจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 แต่มีคุณภาพน้ำด้อยลงจากผลการตรวจวัดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2

**บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ :** พบว่า คุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

#### 5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ มีคุณภาพลดลง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงตามช่วงฤดูกาล เนื่องจากลำน้ำมีลักษณะแห้ง ส่วนบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณมีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในระยะที่ผ่านมา และจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณและบ้านหนองไผ่ มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในระยะที่ผ่านมา จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงค่าคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

ตารางที่ 5.4-2												
เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์												
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ					
		1	2	3	4	5	ส.ค.62 <sup>1</sup>	ด.ค.62 <sup>1</sup>	พ.ค.63 <sup>2</sup>	มิ.ย.64 <sup>2</sup>	ก.ย.64 <sup>2</sup>	มี.ค.65
1.อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	**	**	**	**	28.6
2.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.2	7.1	7.9	7.7	7.8	7.22
3.ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	7.8	7.1	8.2	7.8	6.9	4.5
4.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.1	1.9	1.7	1.0	1.8	0.76
5.ปริมาณสารแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	101	25	13	16	32	31
6.ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	394	223	**	174	456	136
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							2	3	3	2	3	3

ที่มา : <sup>1</sup> รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงสภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่, มกราคม พ.ศ.2564

<sup>2</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี

นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), ธันวาคม พ.ศ.2564

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

เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินที่พึงมีในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำที่ทั้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน,

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำที่ทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ,

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำที่ทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำที่ทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำที่ทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลกระทบจากกระทำของมนุษย์

- ไม่ได้กำหนดค่า \*\* ไม่ได้ตรวจวัด

ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

ไม่ได้กำหนดค่า \*\* ไม่ได้ตรวจวัด



ตารางที่ 5.4-2 เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)												
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					บ่อน้ำบ้านหนองไม้					
		1	2	3	4	5	ส.ค.62 <sup>1</sup>	ต.ค.62 <sup>1</sup>	พ.ค.63 <sup>2</sup>	มิ.ย.64 <sup>2</sup>	ก.ย.64 <sup>2</sup>	มี.ค.65
1.อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	**	**	**	**	28.8
2.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	6.9	7.2	6.8	7.7	7.3	7.18
3.ออกซิเจนละลาย	มก./ล.	ธ	>6.0	>4.0	>2.0	-	5.4	7.6	7.2	7.2	6.5	4.6
4.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.8	1.6	1.4	1.6	1.9	3.68
5.ปริมาณสารแขวนลอย	มก./ล.	-	-	-	-	-	45	11	89	40	44	100
6.ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด	มก./ล.	-	-	-	-	-	200	78	**	486	10	717
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							3	3	2	3	3	4

ที่มา : <sup>1</sup> รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่, มกราคม พ.ศ.2564

<sup>2</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), ธันวาคม พ.ศ.2564

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

เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินที่พิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน,

2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

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

3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

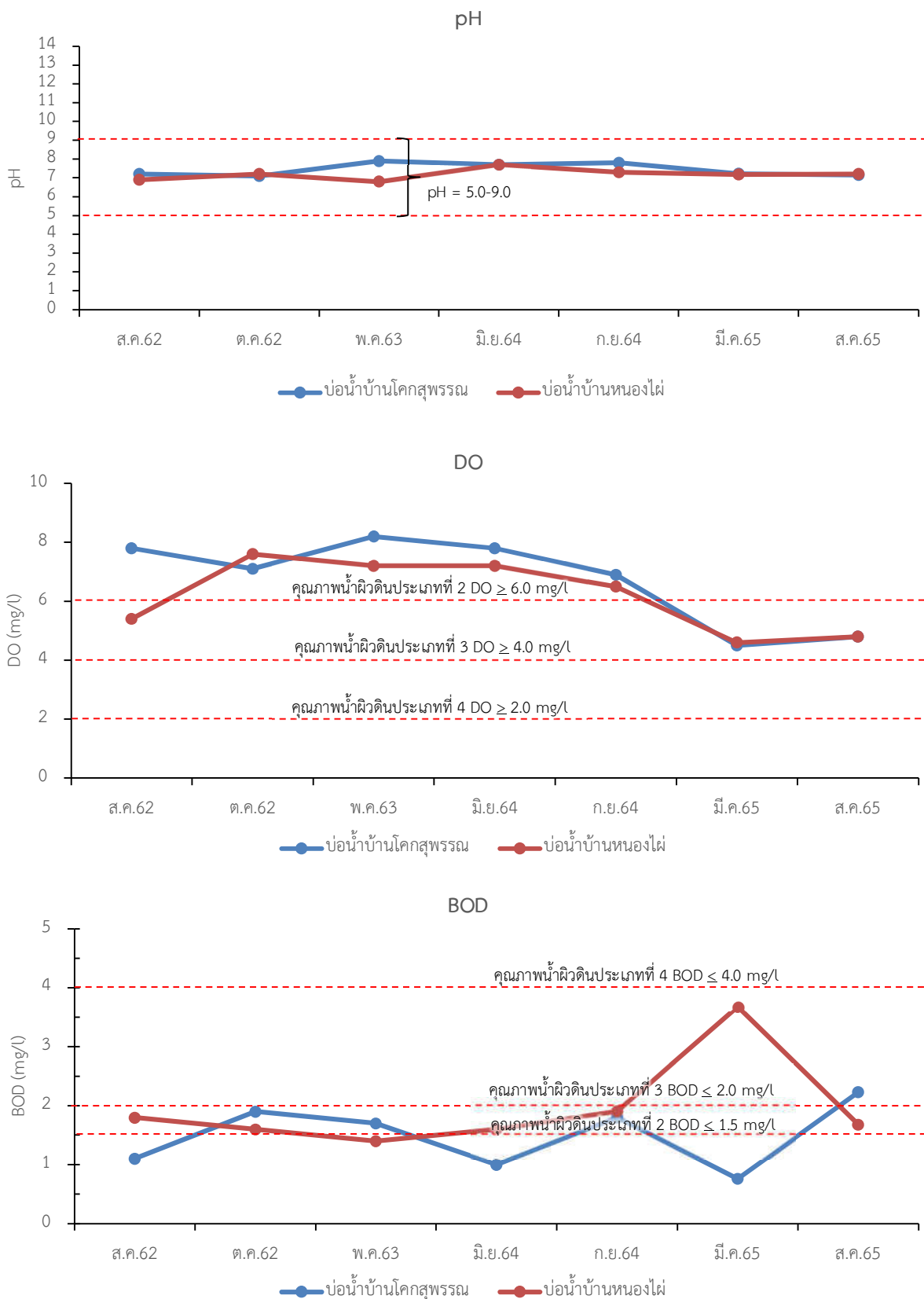
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

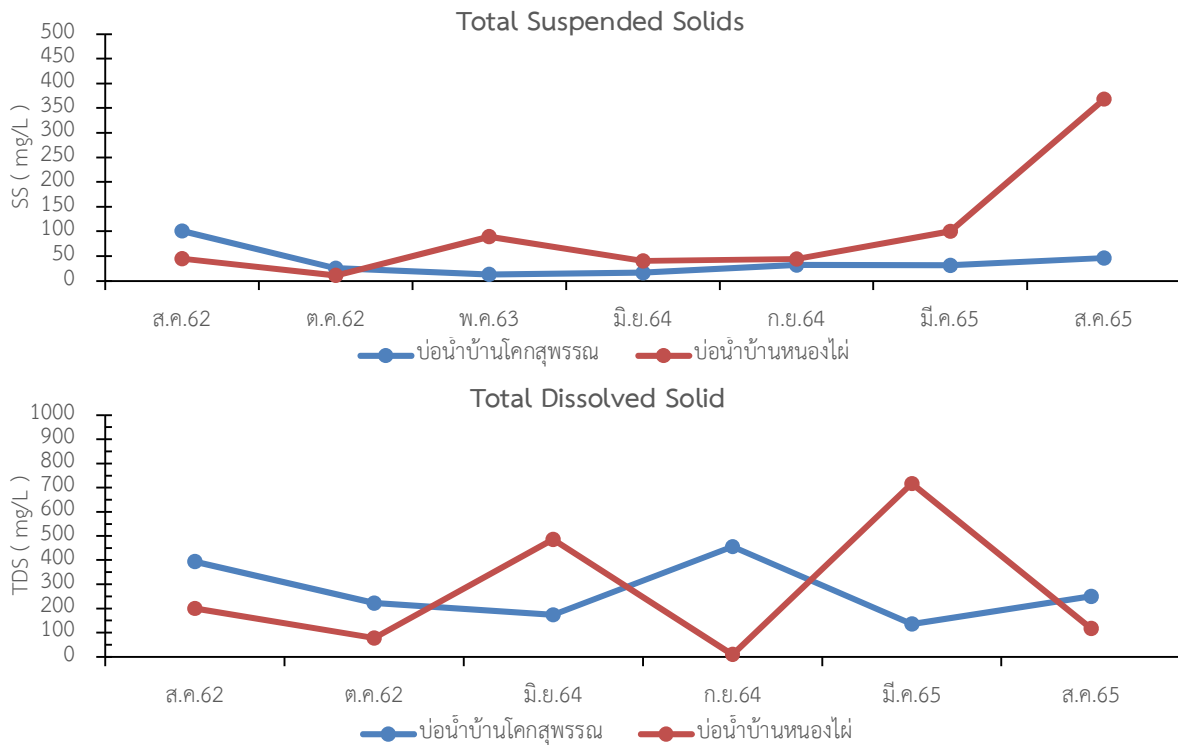
ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับการกระทำของมนุษย์

ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่ได้กำหนดค่า \*\* ไม่ได้ตรวจวัด



รูปที่ 5.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

## 5.5 การจัดการน้ำใช้

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเพิ่มเติมการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ รวมทั้งคุณภาพน้ำในก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพทั้ง 2 สถานี

### 1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

### 2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 1 สถานี คือ น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร แต่จากการตรวจสอบในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า ในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ดังนั้น การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 จึงได้เพิ่มเติมสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้เป็น จำนวน 4 สถานี ดังนี้

- บ่อพักน้ำบาดาล บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร
- บ่อพักน้ำบาดาล บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
- น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
- น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

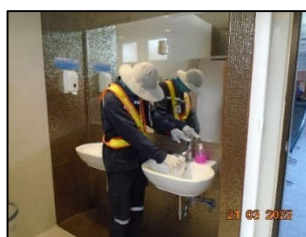
**2.2) วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีวิเคราะห์ :** จะดำเนินการเก็บตัวอย่าง เก็บรักษาและวิเคราะห์ตัวอย่าง ตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 23<sup>rd</sup> Edition, 2017) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความขุ่น	เก็บไว้ในที่มืด, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Nephelometric
2. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
3. ความกระด้าง (Hardness)	เติมกรดซัลฟริกจน $\text{pH} < 2$ , แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	EDTA Titrimetric
4. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $108^{\circ}\text{C}$
5. Sulfate ( $\text{SO}_4$ )	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Turbidimetric
6. Chloride	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Argentometric
7. Nitrate ( $\text{NO}_3\text{-N}$ )	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Cadmium Reduction
8. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique
9. ฟีคอลลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

**2.3) ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 12 เดือน โดยการดำเนินการที่ผ่านมาได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้แล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.5-1)

ครั้งที่ 1 วันที่ 21 มีนาคม พ.ศ.2565

ครั้งที่ 2 วันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ.2565



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร

ครั้งที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2565



บ่อพักน้ำบาดาล บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร



บ่อพักน้ำบาดาล บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่



น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

ครั้งที่ 2 สิงหาคม พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

## 2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (พ.ศ. 2550)

2.4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านการจัดการน้ำใช้จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำใช้ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

## 3) ผลการศึกษา

### 3.1 ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานการผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานेट คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนมิถุนายนและกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า ดัชนีคุณภาพน้ำใช้โดยส่วนใหญ่มีค่าไม่แตกต่างกันมาก และเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (พ.ศ. 2550) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าไม่เกินไปตามค่ามาตรฐาน

### 3.2 ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ในอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.5-1 และรูปที่ 5.5-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ค)

**ครั้งที่ 1 :** ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้เมื่อวันที่ 21 มีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 26.6 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.25 ความขุ่นเท่ากับ 0.56 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 1,455 มก./ล ปริมาณของแข็งที่ละลายทั้งหมด เท่ากับ 1,990 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 55.2 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 1,123 มก./ล. และไนเตรท มีค่าเท่ากับ 2.71 มก./ล. ซึ่งมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

**ครั้งที่ 2 :** ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ.2565 โดยมีรายละเอียดแยกสถานียังดังนี้

**บ่อเก็บน้ำบาดาลของอาคารที่พักผู้โดยสาร :** พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 27.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.26 ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 0.61 เอ็นทียู ค่าความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 892 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 3.95 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 701 มก./ล. ค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด เท่ากับ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และมีค่าฟิโคลโคลิฟอร์มแบคทีเรียเท่ากับ 11 เอ็มพีเอ็น/100 มล. ซึ่งมีค่าความกระด้างทั้งหมด ซัลเฟต และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

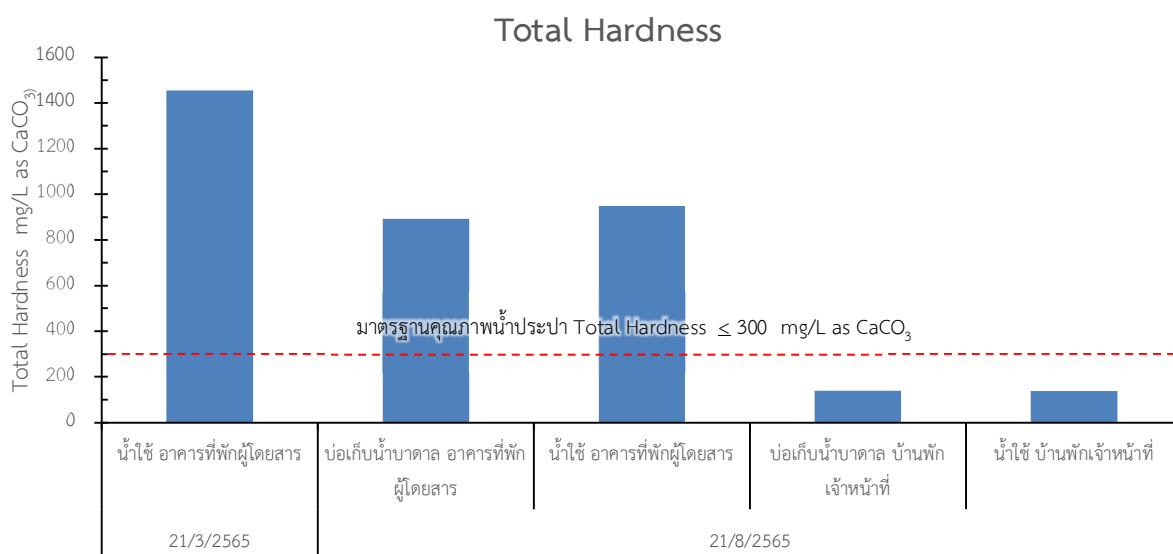
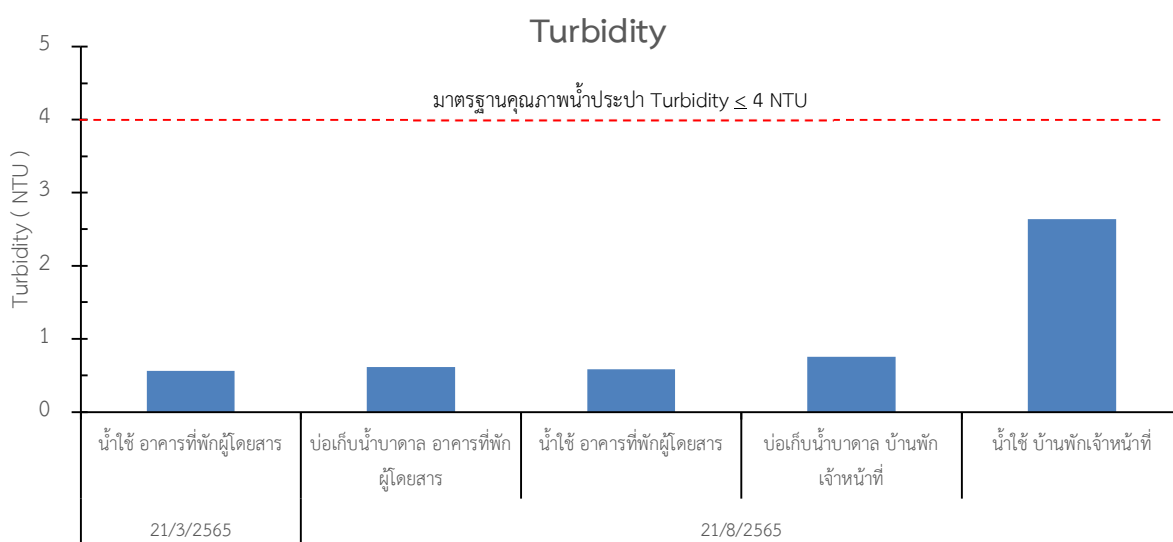
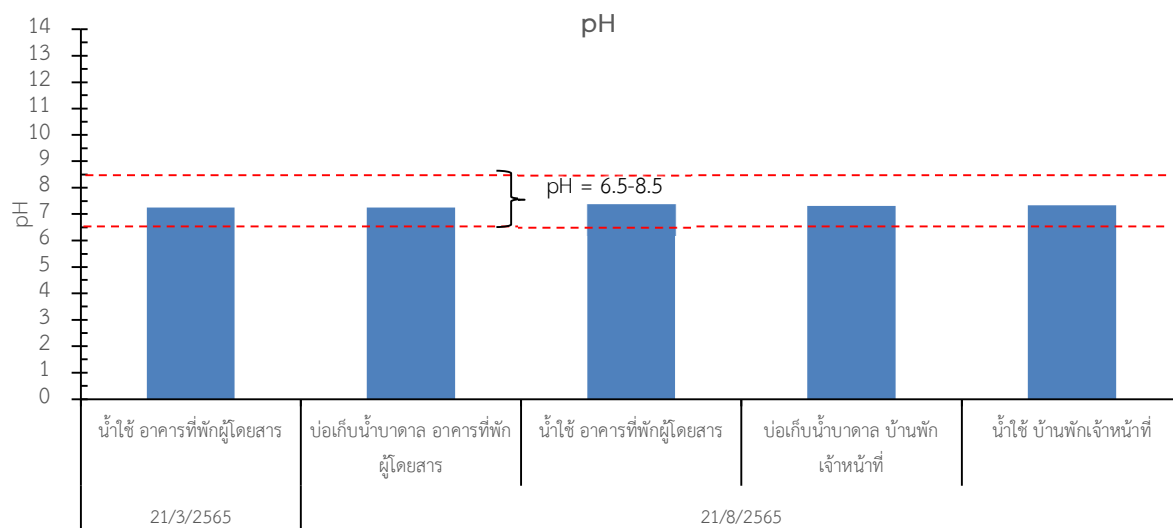
**อาคารที่พักผู้โดยสาร :** พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 27.4 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.41 ความชื้นเท่ากับ 0.58 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 948 มก./ล ปริมาณของแข็งที่ละลายทั้งหมด เท่ากับ 1,489 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 30.6 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 736 มก./ล. และไนเตรท มีค่าเท่ากับ 3.79 มก./ล. ซึ่งมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

**บ่อเก็บน้ำบาดาลของบ้านพักเจ้าหน้าที่ :** พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 27.2 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.32 ค่าความชื้นมีค่าเท่ากับ 0.75 เอ็นทียู ค่าความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 139 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 3.27 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 66.9 มก./ล. ค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และตรวจไม่พบฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

**บ้านพักเจ้าหน้าที่ :** พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 27.2 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.34 ความชื้นเท่ากับ 2.64 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 137 มก./ล ปริมาณของแข็งที่ละลายทั้งหมด เท่ากับ 318 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 14.2 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 71.7 มก./ล. และไนเตรท มีค่าเท่ากับ 3.17 มก./ล. ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

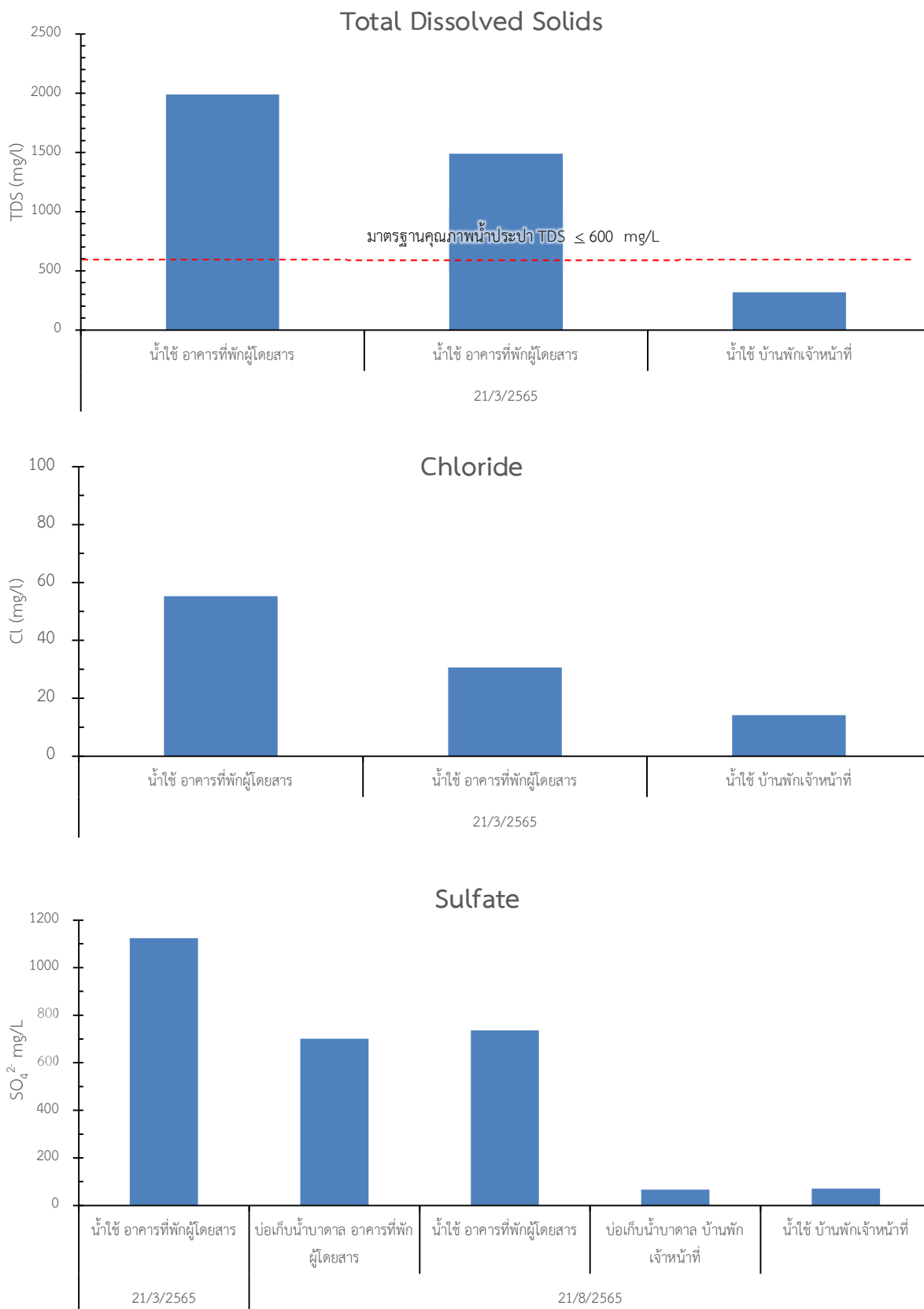
ตารางที่ 5.5-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์							
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	อาคารที่พักผู้โดยสาร			บ้านพักเจ้าหน้าที่	
			21 มี.ค.65	21 ส.ค.65		21 ส.ค.65	
				บ่อเก็บ น้ำบาดาล	น้ำใช้	บ่อเก็บ น้ำบาดาล	น้ำใช้
1.อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	-	26.6	27.0	27.4	27.2	27.2
2.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	6.5-8.5	7.25	7.26	7.41	7.32	7.34
3.ความชื้น	เอ็นทียู	≤4	0.56	0.61	0.58	0.75	2.64
4.ความกระด้างทั้งหมด	มก./ล.	≤300	1,455	892	948	139	137
5.ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	≤600	1,990	-	1,489	-	318
6.คลอไรด์	มก./ล.	≤250	55.2	-	30.6	-	14.2
7.ซัลเฟต	มก./ล.	≤250	1,123	701	736	66.9	71.1
8.ไนเตรท	มก./ล.	≤50	2.71	3.95	3.79	3.27	3.17
9.ฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย	MPN/100 มล.	-	-	11	-	ตรวจไม่พบ	-
10.โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	-	3.5×10 <sup>2</sup>	-	<1.8	-

หมายเหตุ : \*มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011)



รูปที่ 5.5-1 ผลการตรวจวัดวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์





รูปที่ 5.5-1 ผลการตรวจวัดวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

#### 4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในปัจจุบัน (มีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2562, สิงหาคม พ.ศ.2563, มิถุนายน พ.ศ.2564 และกันยายน พ.ศ.2564) มีรายละเอียดรายสถานดังนี้ (ตารางที่ 5.5-2 และ รูปที่ 5.5-2)

**อาคารที่พักผู้โดยสาร :** คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 มีค่าความขุ่น ความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด คลอไรด์ ซัลเฟต และไนเตรท เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา จนมีค่าความกระด้างทั้งหมด และซัลเฟตไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

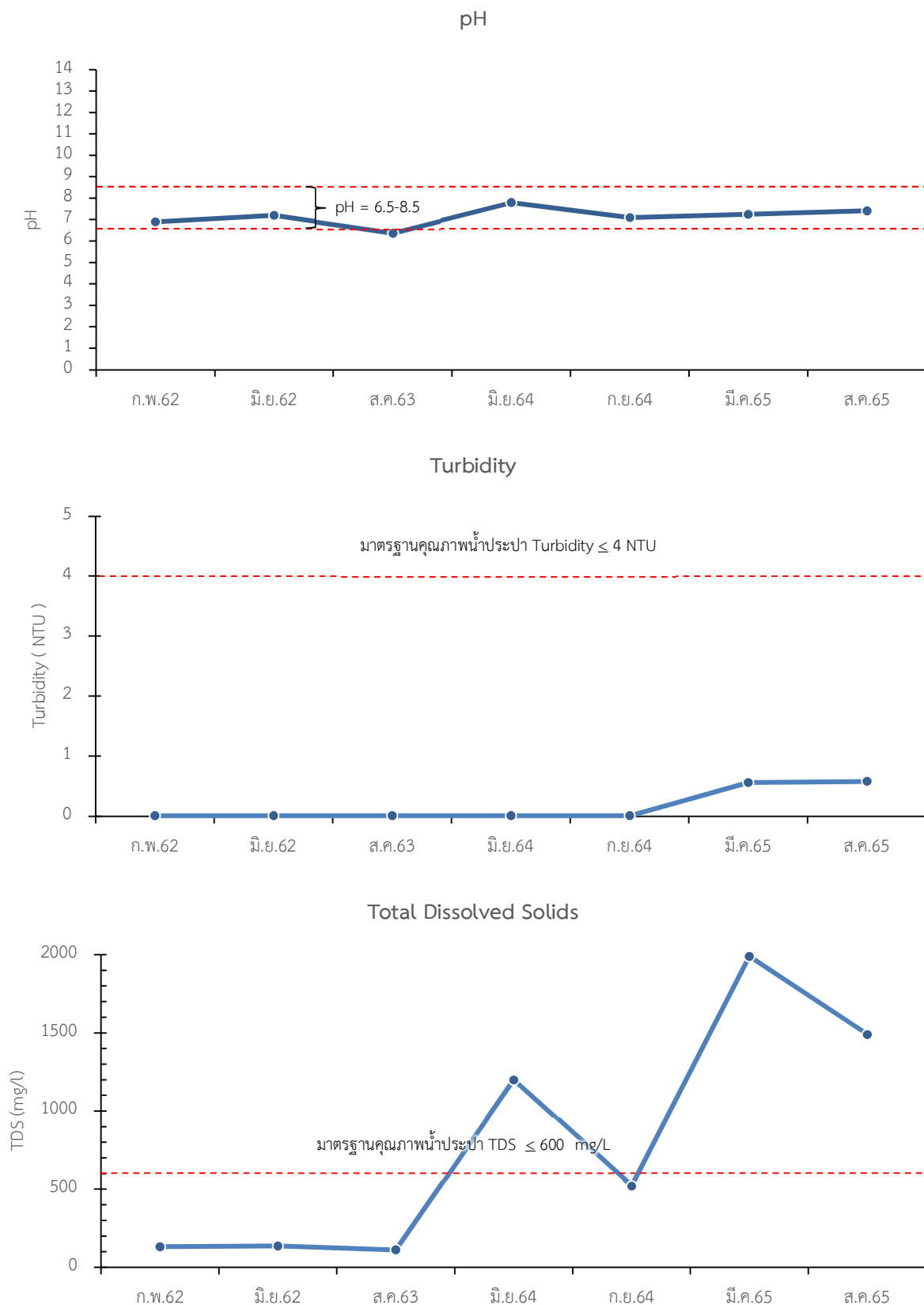
ตารางที่ 5.5-2 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์									
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ก.พ.62 <sup>1</sup>	มิ.ย.62 <sup>1</sup>	ส.ค.63 <sup>1</sup>	มิ.ย.64 <sup>1</sup>	ก.ย.64 <sup>1</sup>	มี.ค.65	ส.ค.65
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	6.5-8.5	6.9	7.2	6.4	7.8	7.1	6.6	7.41
2.ความขุ่น	เอ็นทียู	≤4	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.56	0.58
3.ความกระด้างทั้งหมด	มก./ล.	≤300	18	26	19	61	34	1,455	948
4.ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด	มก./ล.	≤600	131	136	112	1,200	520	1,990	1,489
5.คลอไรด์	มก./ล.	≤250	4	3	4	52	7	55.2	30.6
6.ซัลเฟต	มก./ล.	≤250	0.04	0.05	ND	2.76	0.12	1,123	736
7.ไนเตรท	มก./ล.	≤50	0.01	0.01	0.6	0.01	0.01	2.71	3.79

ที่มา : <sup>1</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), ธันวาคม พ.ศ.2564

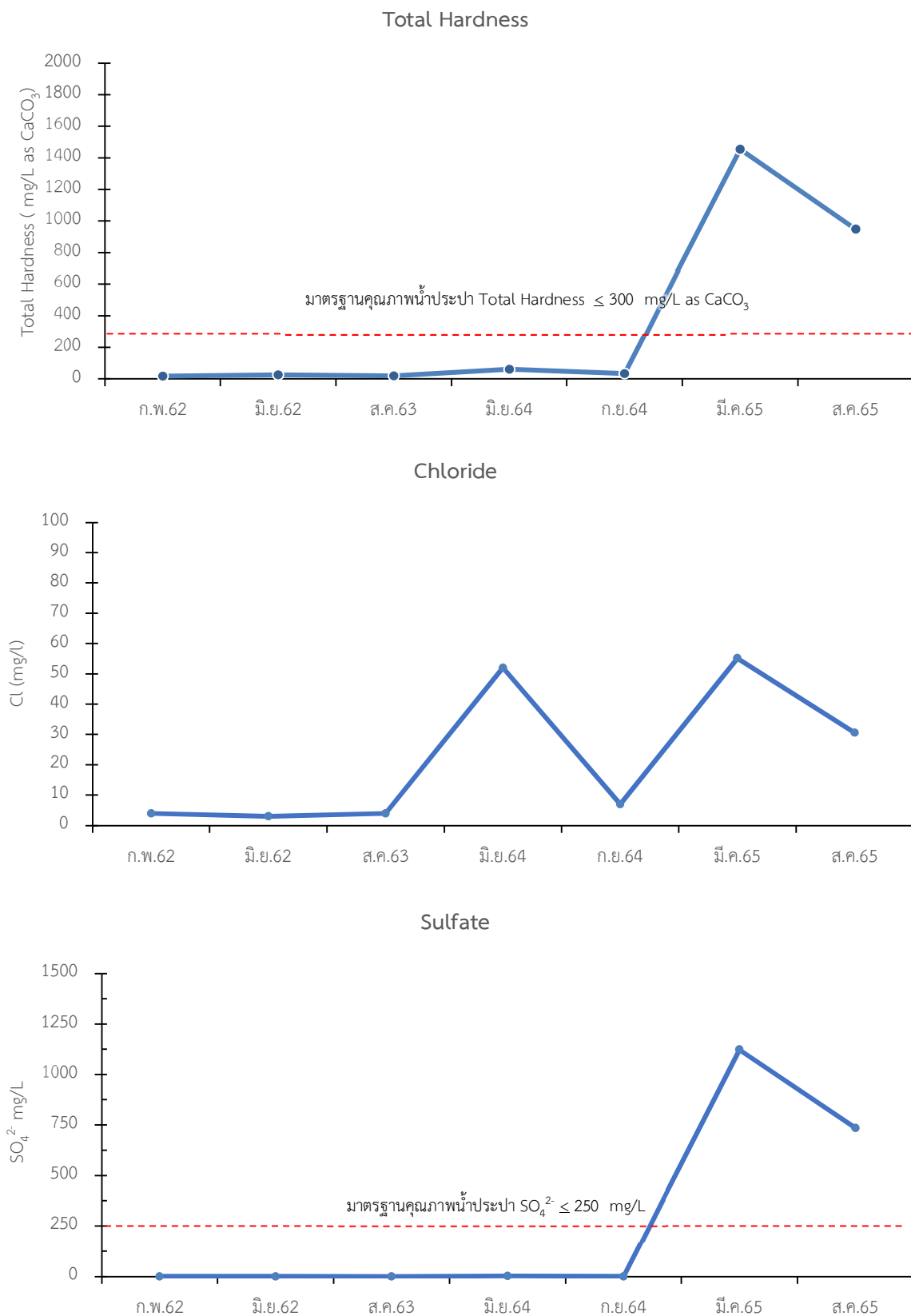
หมายเหตุ : \*มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011)

#### 5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อเก็บน้ำบาดาลของอาคารที่พักผู้โดยสาร ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และน้ำใช้ที่อาคารที่พักผู้โดยสาร ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ส่วนคุณภาพน้ำในบ่อเก็บน้ำบาดาลของบ้านพักเจ้าหน้าที่ และคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ทั้งนี้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร หากพบว่าชำรุดควรรีบดำเนินการซ่อมแซม



รูปที่ 5.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

## 5.6 การจัดการน้ำเสีย

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้

1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำเสียจากท่าอากาศยาน

### 2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย (รูปที่ 5.6-1)

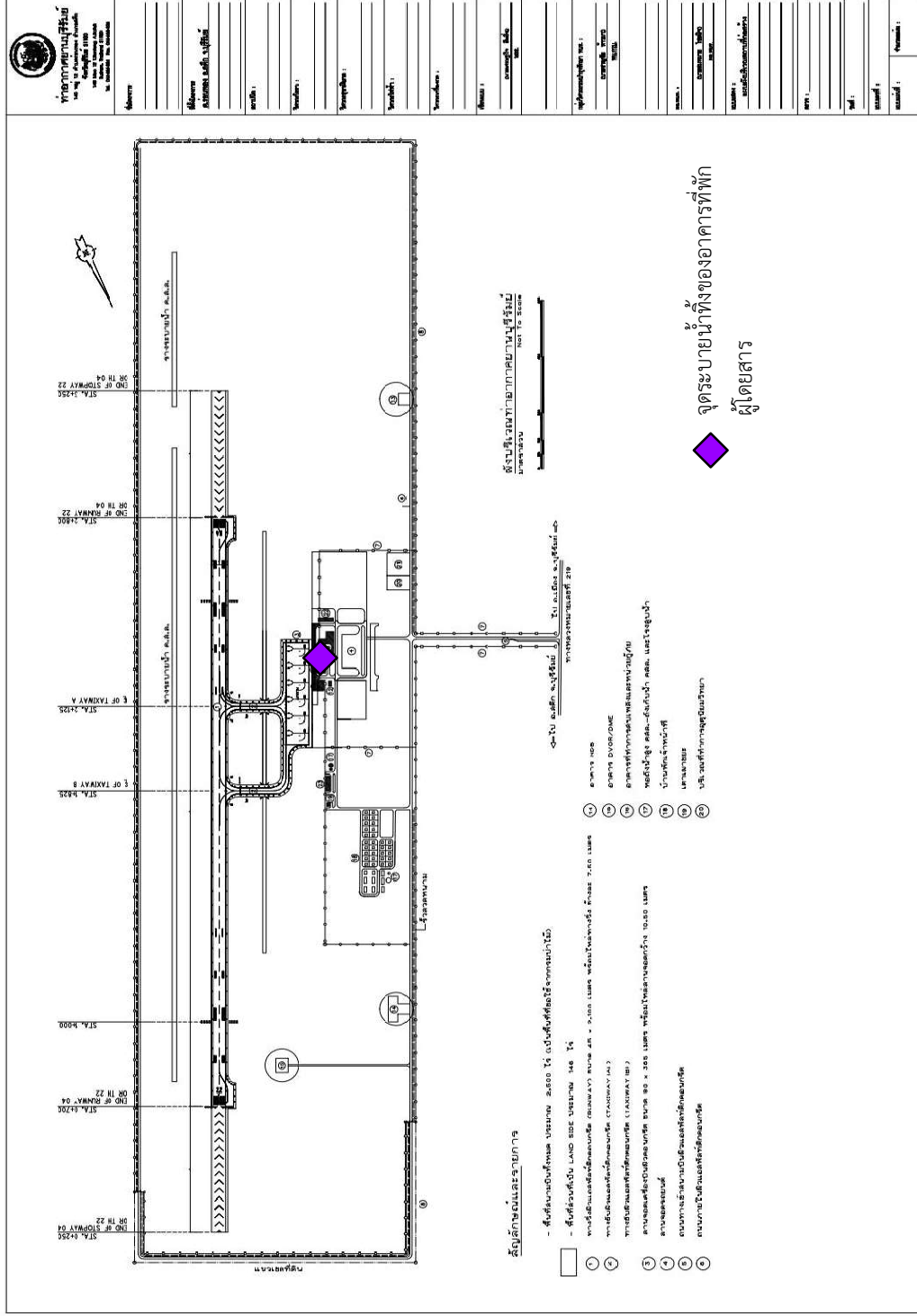
2.2) ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการเก็บตัวอย่าง เก็บรักษาสภาพและวิเคราะห์ตัวอย่าง ตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 23<sup>rd</sup> Edition, 2017) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. บีโอดี (BOD)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	5-day BOD Test, Membrane Electrode
3. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $103-105^{\circ}\text{C}$
4. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at $108^{\circ}\text{C}$
5. Settleable Solids	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Volumetric
6. TKN	เติมกรดซัลฟิวริกจน pH < 2, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Semi Micro Kjeldahl
7. Sulfide	เติม 2 N Zinc Acetate 4 หยด/100 มล. และเติม Sodium Hydroxide จน pH > 9, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Pretreatment, Iodometric
8. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน pH < 2, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric
9. Residual Chlorine	วิเคราะห์ทันที	Iodometric
10. Total Coliform Bacteria	แช่เย็นที่ $\leq 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique
11. Fecal Coliform Bacteria	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 12 เดือน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยการดำเนินการที่ผ่านมาได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้แล้ว จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้ (ภาพที่ 5.6-1)

ครั้งที่ 1 วันที่ 21 มีนาคม พ.ศ.2565

ครั้งที่ 2 วันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ.2565





ครั้งที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2565



ครั้งที่ 2 สิงหาคม พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาฯ

## 2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพทิ้งจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำเสีย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

## 3) ผลการศึกษา

### 3.1 ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานการผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีนแพลนัท คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายนและกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งได้ เนื่องจากไม่มีน้ำทิ้งที่ระบายออกจากอาคารที่พักผู้โดยสาร



### 3.2 ผลการดำเนินการปัจจุบัน

เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีขนาดพื้นที่ใช้สอย เท่ากับ 3,800 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.6-1 และรูปที่ 5.6-1 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ใน ภาคผนวก ค)

**ครั้งที่ 1 :** ดำเนินการเก็บตัวอย่าง วันที่ 21 มีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.53 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 120 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 57 มก./ล. TDS มีค่าเท่ากับ 2,730 มก./ล. Settleable Solids มีค่าน้อยกว่า 0.6 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 0.6 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 142 มก./ล. และ Chloride มีค่าเท่ากับ 0.1 มก./ล. Sulfide มีค่าเท่ากับ 1 มก./ล. Total Coliform Bacteria มีค่าเท่ากับ 920,000 มก./ล. และ Fecal Coliform Bacteria มีค่าเท่ากับ 920,000 มก./ล. โดยคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า BOD, SS, TDS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค

**ครั้งที่ 2 :** ดำเนินการเก็บตัวอย่าง เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.46 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 63.8 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 5 มก./ล. TDS มีค่าเท่ากับ 1,387 มก./ล. Settleable Solids มีค่าเท่ากับ 0.5 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 5.85 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 81.8 มก./ล. และ Chloride มีค่าน้อยกว่า 0.1 มก./ล. Sulfide มีค่าเท่ากับ 1.80 มก./ล. Total Coliform Bacteria มีค่าเท่ากับ 170 มก./ล. และ Fecal Coliform Bacteria มีค่าเท่ากับ 170 มก./ล. โดยคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค

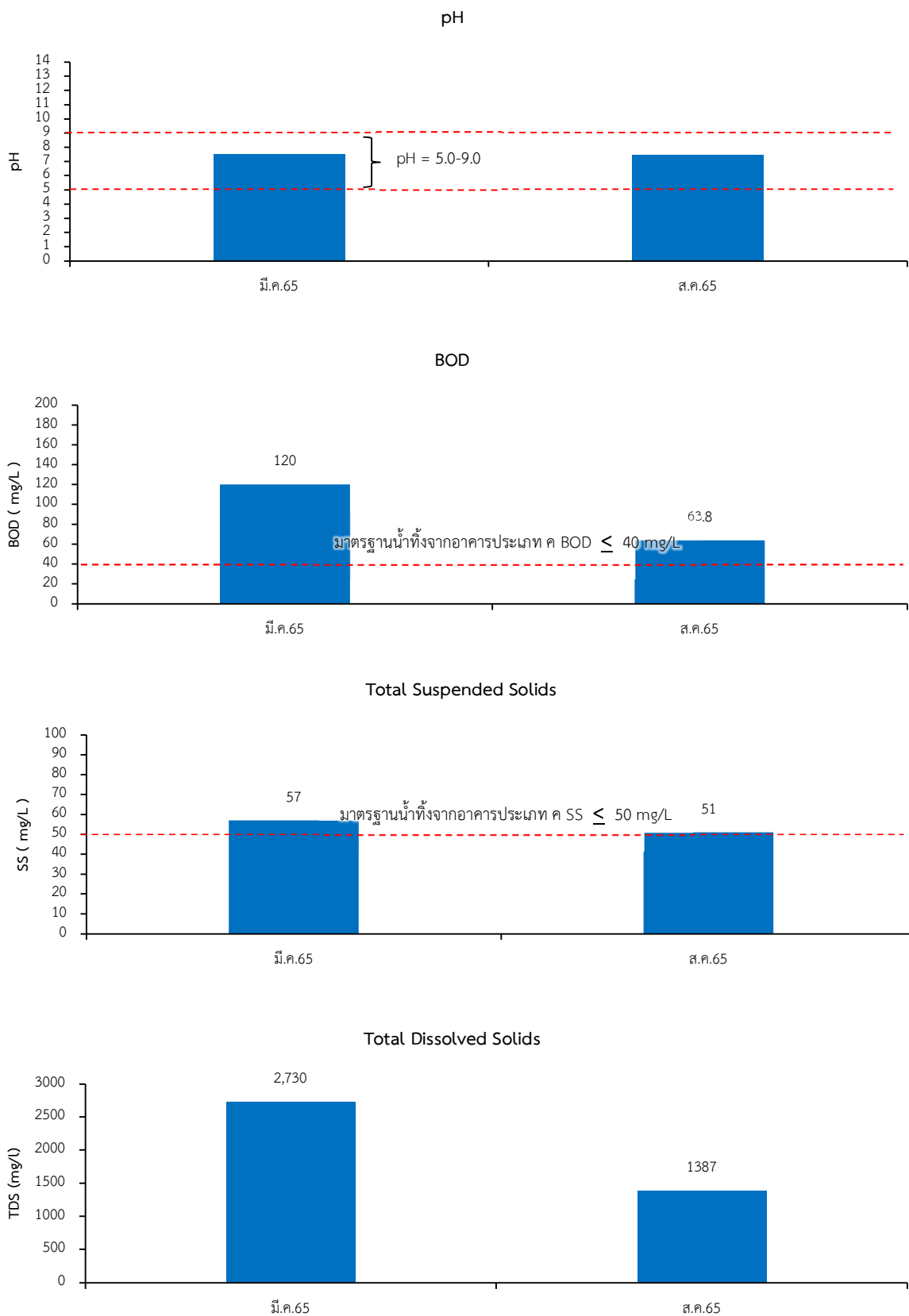
ตารางที่ 5.6-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสีย บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	21 มี.ค.65	21 ส.ค.65
1.ความเป็นกรดเป็นด่าง	-	5.0-9.0	7.53	7.46
2.ความสกปรกในรูป BOD	มก./ล.	≤40	120	63.8
3.ปริมาณตะกอนแขวนลอย	มก./ล.	≤50	57	51
4.TDS	มก./ล.	≤500**	2,730	1,387
5.Settleable Solids	มล./ล.	≤0.5	0.6	0.50
6.TKN	มก./ล.	≤40	142	81.8
7.Sulfide	มก./ล.	≤3.0	1	1.80
8.น้ำมันและไขมัน	มก./ล.	≤20	0.6	5.85
9.Chloride	มก./ล.	-	0.1	<0.1
10.Total Coliform Bacteria	มก./ล.	-	920,000	170
11.Fecal Coliform Bacteria	มก./ล.	-	920,000	170

หมายเหตุ : \* มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

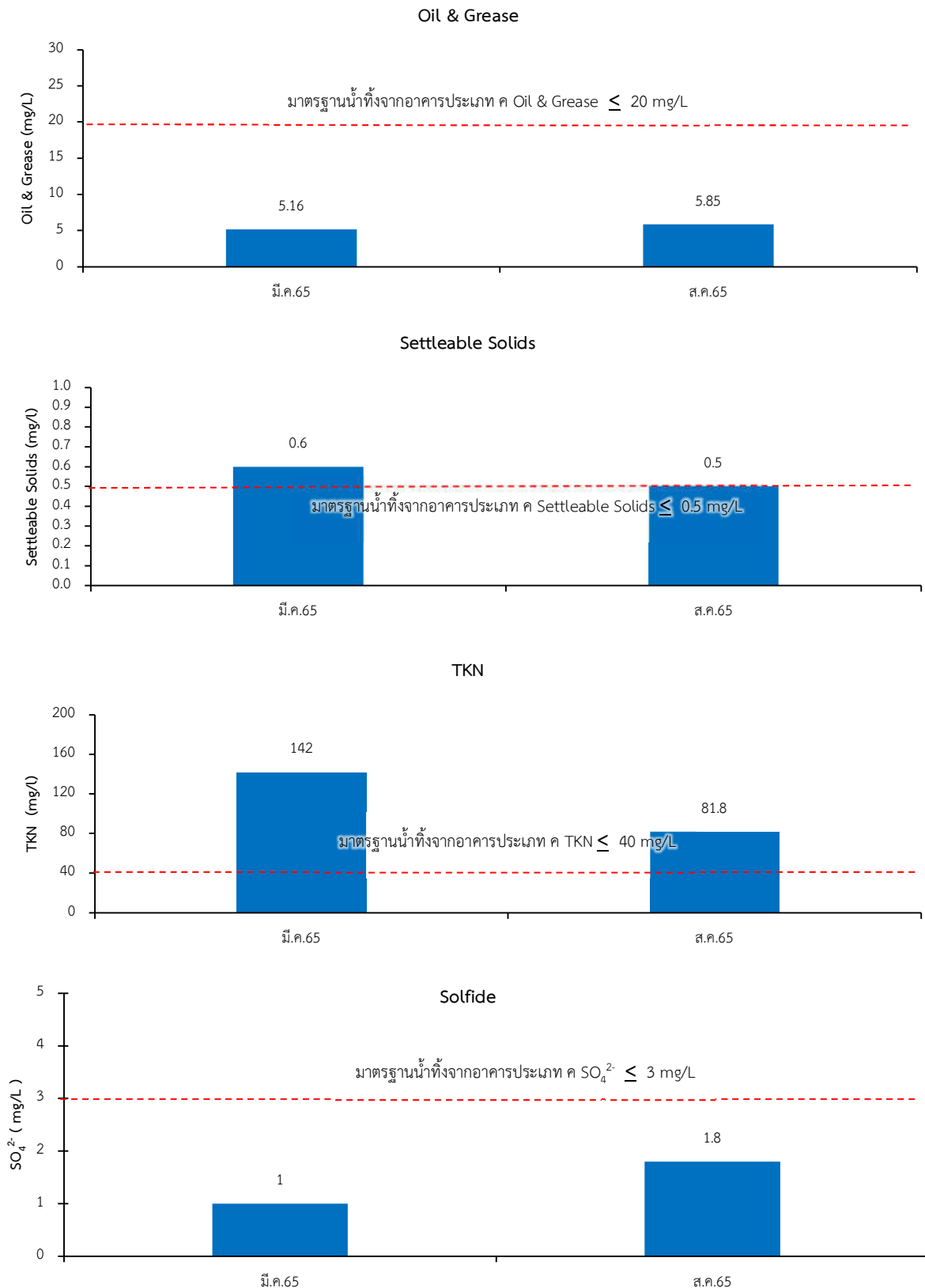
เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด

ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548

\*\* เป็นค่าที่เพิ่มขึ้นจากปริมาณสารละลายน้ำใช้ปกติ



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

#### 4) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำที่จากท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ. 2565 พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำที่จากอาคาร ประเภท ค โดยมีค่า BOD, SS, TDS, และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ทั้งนี้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย หากพบว่าชำรุดให้รีบซ่อมแซม และตรวจสอบปริมาณตะกอนภายในระบบบำบัดน้ำเสีย หากพบว่ามีปริมาณมากให้ดูดตะกอนในบ่อดังกล่าว

### 5.7 ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานบก

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบด้านป่าไม้ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบสภาพปัจจุบันนิเวศวิทยานบก และสภาพป่าไม้ ในบริเวณท่าอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียง
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานบก ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่เหมาะสมด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานบก และการติดตามตรวจสอบต่อไป

#### 2) วิธีการศึกษา

2.1) ตรวจสอบ ทบทวน และรวบรวมเอกสาร รวมถึงงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรป่าไม้ ทั้งในภาพรวมของพื้นที่ บริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงตามที่ได้มีการศึกษาไว้ เช่น รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานแผนแม่บทการจัดการพื้นที่อนุรักษ์ แผนที่ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการวางแผนการสำรวจ การวิเคราะห์ข้อมูล รวมทั้งการประเมินสถานภาพ และพิจารณาผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาของโครงการ

อนึ่ง การรวบรวมข้อมูลเชิงแผนที่ เช่น แผนที่การใช้ที่ดิน แผนที่การจำแนกเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ แผนที่พื้นที่อนุรักษ์ และพื้นที่คุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติ เป็นต้น ต้องนำมาปรับปรุงให้ถูกต้อง และสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันด้วยการตรวจสอบกับภาพถ่ายดาวเทียม หรือภาพถ่ายทางอากาศ รวมทั้งแผนที่ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจสอบในภาคสนามเพิ่มเติมเพื่อความสมบูรณ์ของข้อมูล โดยแผนที่ดังกล่าวจะใช้แทนสภาพก่อนมีโครงการ ซึ่งใช้ข้อมูลจากการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมทั้งรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สงวน และพื้นที่อนุรักษ์ต่างๆ

2.2) การสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ใช้วิธีการศึกษาโดยทำการวางแผนสำรวจในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยจะกระจายครอบคลุมทั้งพื้นที่โครงการ และพื้นที่อนุรักษ์ประเภทต่างๆ และทุกสภาพสังคมพืชให้มากที่สุด เพื่อเป็นตัวแทนของระบบนิเวศในบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง ส่วนบริเวณที่ไม่มีสภาพป่าหลงเหลือจะทำการสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land use inventory) โดยอ้างอิงตำแหน่งสำรวจป่าไม้เบื้องต้นจากรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา โดยใช้การสำรวจในภาคสนามจะดำเนินการดังนี้

การศึกษาโดยการสำรวจภาคสนาม อ้างอิงวิธีการสำรวจตามเล่มรายงานการประเมินและวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา เพื่อให้ผลการศึกษาเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยวิธีการศึกษามีรายละเอียด ดังนี้

### (1) ข้อมูลที่ทำการศึกษประกอบด้วย

- ชนิดพรรณไม้ของกลุ่มสังคมพืชป่าไม้ในป่าแต่ละประเภท
- ความหนาแน่นของพรรณไม้ (Density)
- ดัชนีความสำคัญทางนิเวศวิทยาของพรรณไม้แต่ละชนิด  
(Important Value Index, IVI)
- ความหลากหลายของชนิดพรรณไม้ (Species diversity)

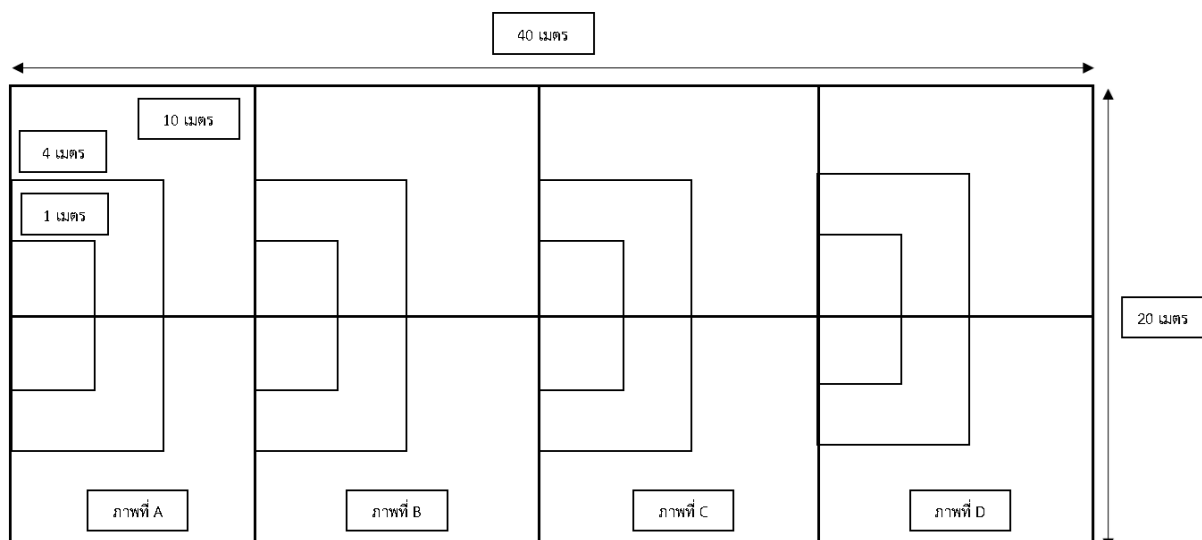
### (2) ขนาดของแปลงตัวอย่าง ใช้แปลงตัวอย่างชั่วคราว (Temporary Sampling Plots)

ขนาด 20x40 เมตร และแบ่งแปลงย่อย 10x10 เมตร 4x4 เมตร และ 1x1 เมตร ซ้อนทับในแปลงตัวอย่างขนาด 20x40 เมตร แบ่งออกได้ตามลักษณะของพรรณไม้ 3 ขนาด ดังนี้ ดังแสดงในรูปที่ 5-1

**แปลงตัวอย่างสี่เหลี่ยมขนาด 10x10 เมตร** (พื้นที่ 0.01 เฮกเตอร์) ทำการบันทึกชนิดพรรณไม้ของไม้ใหญ่ (Trees) ที่มีขนาดเส้นรอบวงที่ระดับความสูงเพิงอก (GBH: Girth at Breast High) มากกว่า 30 เซนติเมตร บันทึกขนาดเส้นรอบวง (GBH) ขนาดความสูง (Height) และจำนวน

**แปลงตัวอย่างสี่เหลี่ยมขนาด 4x4 เมตร** (พื้นที่ 0.0016 เฮกเตอร์) วางซ้อนทับตรงมุมแปลงตัวอย่างสี่เหลี่ยมขนาด 10x10 เมตร บันทึกชนิดพรรณไม้ของไม้หนุ่มหรือลูกไม้ (Saplings) ที่มีขนาดเส้นรอบวงที่ระดับความสูงเพิงอกต่ำกว่า 30 เซนติเมตร (GBH) และมีความสูงมากกว่า 1.30 เมตร วัดและบันทึกขนาดเส้นรอบวง ความสูง และจำนวน

**แปลงตัวอย่างสี่เหลี่ยมขนาด 1x1 เมตร** (พื้นที่ 0.0001 เฮกเตอร์) วางซ้อนทับตรงมุมแปลงตัวอย่างสี่เหลี่ยมขนาด 4x4 เมตร บันทึกชนิดพรรณไม้และจำนวนของกล้าไม้ (Seedlings) ที่มีขนาดความสูงน้อยกว่า 1.30 เมตร ตลอดจนไม้พื้นล่างชนิดต่างๆ (Undergrowth) ที่สำรวจพบในแปลงตัวอย่าง



รูปที่ 5.7-1 แสดงขนาดของแปลงที่ใช้ในการศึกษา

### (3) การวิเคราะห์ข้อมูล

**การวิเคราะห์ข้อมูลด้านนิเวศวิทยา :** ทำการวิเคราะห์ในเชิงปริมาณขององค์ประกอบของพรรณไม้ในสังคมพืช ซึ่งมีค่าต่างๆ ดังนี้

**ความถี่ของพรรณไม้ (Species Frequency)** เป็นค่าที่ชี้การกระจายของพรรณไม้และชนิดในพื้นที่นั้น ซึ่งมักจะบอกค่าของความถี่เป็นเปอร์เซ็นต์ ดังนี้

$$\text{ความถี่ (\%)} = \frac{\text{จำนวนแปลงตัวอย่างที่มีพืชชนิดนั้นปรากฏอยู่}}{\text{จำนวนแปลงตัวอย่างทั้งหมด}} \times 100$$

**ความหนาแน่นของพรรณไม้ (Density)** คือ จำนวนของพรรณไม้ชนิดใดชนิดหนึ่งต่อหน่วยเนื้อที่ ซึ่งหาได้จาก

$$\text{ความหนาแน่น} = \frac{\text{จำนวนต้นไม้นั้นทั้งหมด}}{\text{จำนวนแปลงตัวอย่างทั้งหมด} \times \text{ขนาดของแปลงตัวอย่าง}}$$

$$\text{ความหนาแน่นสัมพัทธ์ (Relative Density) \%} = \frac{\text{ความหนาแน่นของพรรณไม้}}{\text{ความหนาแน่นรวมของพืชทุกชนิด}} \times 100$$

**ความเด่นของพรรณไม้ (Species Dominance)** เป็นค่าที่ชี้ให้เห็นว่าพรรณไม้ชนิดนั้นมีอิทธิพลต่อสังคมพืชที่ขึ้นอยู่มากน้อยเพียงใด พรรณไม้ที่มีความเด่นมากเป็นพรรณไม้ที่มีอิทธิพลต่อพื้นที่นั้นมาก ความเด่นของพรรณไม้สามารถบอกได้ในรูปของการปกคลุม หมายถึง เนื้อที่ของพื้นที่ที่ถูกปกคลุมโดยเรือนยอดหรือส่วนที่อยู่เหนือพื้นดินของพืช โดยพื้นที่หน้าตัด (Basal area) เป็นค่าที่ชี้ถึงความเด่นชัดของพรรณไม้ได้ เนื่องจากพื้นที่หน้าตัดย่อมสัมพันธ์กับขนาดของเรือนยอด โดยหาได้จากสูตร

$$\text{เปอร์เซ็นต์พื้นที่หน้าตัดของพรรณไม้ชนิดนั้น} = \frac{\text{ผลรวมของพื้นที่หน้าตัดของพรรณไม้ชนิดนั้น}}{\text{ผลรวมของพื้นที่หน้าตัดของพรรณไม้ทุกชนิด}} \times 100$$

และความเด่นของพรรณไม้ สามารถบอกได้ในรูปของความเด่นสัมพัทธ์ (Relative Dominance) คือ

$$\text{ความเด่นสัมพัทธ์ (\%)} = \frac{\text{เปอร์เซ็นต์พื้นที่หน้าตัดของพรรณไม้ชนิดนั้น}}{\text{ผลรวมของเปอร์เซ็นต์พื้นที่หน้าตัดของพรรณไม้ทุกชนิด}} \times 100$$

**ดัชนีความสำคัญ (Important Value Index: IVI)** เป็นการรวมค่าความสัมพันธ์ความหนาแน่นสัมพัทธ์ และความเด่นสัมพัทธ์ เป็นค่าที่ใช้แสดงถึงความสำเร็จทางนิเวศวิทยาของพรรณไม้ในการครอบครองพื้นที่นั้น ซึ่งค่าดัชนีความสำคัญของพืชชนิดหนึ่งจะมีค่าตั้งแต่ 0-300 ในกรณีหาค่าดัชนีของกล้าไม้ ซึ่งไม่สามารถหาพื้นที่หน้าตัดได้ ให้หาดัชนีความสำคัญได้จากผลรวมของความถี่สัมพัทธ์ และความหนาแน่นสัมพัทธ์เท่านั้น และมีค่าตั้งแต่ 0-200

**ความหลากหลายของชนิดพันธุ์ (Species Diversity)** เป็นปริมาณความมากน้อยของสิ่งมีชีวิตซึ่งอาศัยอยู่ในระบบนิเวศหนึ่ง การหาความหลากหลายของชนิดพันธุ์โดยการนับจำนวนต้นไม้แต่ละชนิดแล้วคำนวณหาค่าดัชนีความหลากหลายต่างๆ ในที่นี้จะคำนวณโดยวิธีการของ Shannon-Wiener index (H) หรือ Shannon/s index (Shannon และ Weaver, 1949) โดยใช้ในรูปของ Log ฐาน 2 ดังนี้

$$H(s) = - \sum_{i=1}^S (P_i \log_2 P_i)$$

โดย  $P_i$  = สัดส่วนระหว่างจำนวนต้นไม้ของพันธุ์ไม้ (i) ต่อจำนวนต้นของพรรณไม้ทั้งหมด

$s$  = จำนวนพรรณไม้ทั้งหมด

2.3) เพื่อดำเนินการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในเชิงนิเวศ เช่น การลดลง/เพิ่มขึ้นของพื้นที่ป่าไม้หรือการเพิ่มขึ้น/ลดลงของแหล่งชุมชน การเพิ่มขึ้น/ลดลงของพันธุ์ไม้ท้องถิ่นที่มีอยู่เดิมเปรียบเทียบกับสภาพก่อนการดำเนินการ

2.4) สถานีติดตามตรวจสอบ / ดัชนีตรวจวัด และความถี่ในการติดตามตรวจสอบ : สำรวจชนิดและปริมาณของพืชพรรณต่างๆ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัยและแหล่งอาหารของนก ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.5) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพป่าไม้ / นิเวศวิทยาบนบก โดยเฉพาะการทำหน้าที่ในการเป็นแหล่งที่พักอาศัยและแหล่งอาหารของสัตว์ในระบบนิเวศ

2.5.2) ประเมินผลกระทบที่มีต่อกิจกรรมการบินจากสัตว์ในระบบนิเวศ โดยเฉพาะสัตว์ประเภทนก

2.5.3) สรุปผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.4) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.5) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และอาจจะมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรป่าไม้ กับสภาพปัจจุบัน

2.5.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหา หากพบว่าเกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน



### 3) ผลการศึกษา

#### 3.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) ผลการสำรวจนิเวศวิทยาบนบก/ทรัพยากรป่าไม้ พบว่า พื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบ บางส่วนซ้อนทับกับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกโจด ครอบคลุมพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 2 แห่ง คือ ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกโจด และป่าสงวนแห่งชาติโคกโจด แปลงที่สอง จากสภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่โครงการ พบว่าโดยส่วนใหญ่ของพื้นที่โครงการยังคงสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้เกือบทั้งหมด เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ส่วนพื้นที่โดยรอบโครงการถูกใช้ประโยชน์ในการเกษตรเป็นหลัก โดยในบริเวณที่ลุ่มใช้ประโยชน์ในการทำนาข้าว ในบริเวณที่ดอนถัดจากที่ลุ่มขึ้นมาใช้ประโยชน์ในการปลูกพืชไร่ พืชที่ปลูกในช่วงสำรวจ ได้แก่ อ้อย และมันสำปะหลัง นอกจากนี้ยังพบว่ามีการทำสวนป่าไม้ยูคาลิปตัส สวนยางพารา และสวนไม้สัก บางพื้นที่ยังคงมีลักษณะเป็นหย่อมป่ากระจายอยู่ห่างๆ กันในบริเวณพื้นที่รอบโครงการด้วย

ลักษณะทางนิเวศวิทยาและความหลากหลายของชนิดพรรณไม้ โดยส่วนใหญ่พื้นที่ของโครงการยังคงสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้เกือบทั้งหมด โดยพื้นที่จะถูกเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ป่าไม้เป็นพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ โดยทำการวิเคราะห์สังคมพืชเชิงปริมาณในพื้นที่ป่าไม้ พบว่า สังคมพืชที่ปรากฏเป็นสังคมพืชประเภทป่าเต็งรัง ไม้ต้นที่มีค่าดัชนีความสำคัญมากที่สุด 5 อันดับแรกในพื้นที่ ได้แก่ แดง (*Xylocarpus xylocarpa*) รองลงมา คือ เต็ง (*Shorea obtusa*) มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) ฉนวน (*Dalbergia nigrescens*) พลอง (*Dipterocarpus tuberculatus*) ส่วนไม้พุ่มที่มีค่าดัชนีความสำคัญมากที่สุด คือ เล็บเหยี่ยว (*Ziziphus oenophia*) รองลงมา คือ เต็ง (*Shorea obtusa*) ถัดมา คือ แดง (*Xylocarpus xylocarpa*) ตามลำดับ

ในประเด็นการวิเคราะห์มูลค่าทางเศรษฐกิจของป่าไม้ในพื้นที่ก่อสร้าง พบว่าปริมาตรไม้ทั้งหมดในพื้นที่โครงการ จำแนกเป็น ปริมาตรไม้รวม ปริมาตรไม้ที่ใช้แปรรูป ปริมาตรไม้ที่เป็นสินค้าได้ และปริมาตรไม้พื้น มีค่าเท่ากับ 15.98, 1.36, 7.8 และ 6.82 ลบ.ม./ไร่ ตามลำดับ

#### 3.2 ผลการดำเนินการปัจจุบัน

##### ความหลากหลายของพรรณไม้

จากการสำรวจพบพรรณไม้ทั้งสิ้นอย่างน้อย 46 ชนิด ในแปลงตัวอย่าง แต่ก็ยังมีพรรณไม้ นอกแปลงตัวอย่างอีกหลากหลายชนิดที่ไม่ได้บันทึกไว้ ได้แก่ พรรณไม้เถา ไม้เลื้อย (Climbers) ไม้ล้มลุก (Herbs) พรรณไม้ที่อิงอาศัย (Epiphytics) เป็นต้น ซึ่งเป็นพรรณไม้ดั้งเดิมที่เจริญเติบโตโดยธรรมชาติ โดยพรรณไม้ที่พบในแปลงตัวอย่างชั่วคราว และพรรณไม้จากการสำรวจสามารถจำแนกเป็น พรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ มีจำนวนชนิดเท่ากัน คือ จำนวน 28 ชนิด เช่น กาสามปึก (*Vitex peduncularis*) ปอแก้วเทา (*Grewia eriocarpa*) เต็งหนาม (*Bridelia retusa*) เม่าไขปลา (*Antidesma ghaesembilla*) หญ้าไขเหา (*Cyrtococcum patens*) เป็นต้น แสดงในตารางที่ 5.7-1 และภาพที่ 5.7-1

ตารางที่ 5.7-1 รายชื่อพรรณไม้ที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565										
ลำดับที่	วงศ์	ชนิดพรรณไม้	ชื่อวิทยาศาสตร์	ลักษณะวิสัย ของพรรณไม้	พริก.ไม้ หวงห้าม พ.ศ.2530	กลุ่มไม้			พืชอาหาร	
						ไม้ต้น	ลูกไม้	กล้าไม้	นก	สัตว์กลุ่ม อื่นๆ
1	ANACARDIACEAE	มะกอก	<i>Spondias pinnata</i> (L.f.) Kurz	T	-	x				x
2	ANNONACEAE	กลีงกล่อม	<i>Polyalthia suberosa</i> (Roxb.) Thwaites	S/ST	-	x		x	x	x
3	ANNONACEAE	นมน้อย	<i>Polyalthia evecta</i> (Pierre) Finet & Gagnep.	T	-			x	x	x
4	APOCYNACEAE	โมกมัน	<i>Wrightia arborea</i> (Dennst.) Mabb.	ST	ก		x	x	x	
5	ASTERACEAE	สาบเสือ	<i>Chromolaena odorata</i> (L.) R.M.King & H.Rob.	EXH	-			x		
6	BURSERACEAE	มะกอกเกลื่อน	<i>Canarium subulatum</i> Guillaumin	T	ก	x				x
7	CHRYSOBALANACEAE	มะพอก	<i>Parinari anamensis</i> Hance	T	ก	x				x
8	COMBRETACEAE	สมอไทย	<i>Terminalia chebula</i> Retz.	T	ก	x		x		x
9	CYCADACEAE	ปรงเหลี่ยม	<i>Cycas siamensis</i> Miq.	S	-			x		x
10	DIOSCOREACEAE	มันแดงตง	<i>Dioscorea brevipetiolata</i> Prain & Burkill	HC	-			x		x
11	DIOSCOREACEAE	มันเสา	<i>Dioscorea alata</i> L.	HC	-			x		x
12	DIPTEROCARPACEAE	เต็ง	<i>Shorea obtusa</i> Wall. ex Blume	T	ก	x			x	
13	DIPTEROCARPACEAE	พลวง	<i>Dipterocarpus tuberculatus</i> Roxb.	T	ก	x			x	
14	DIPTEROCARPACEAE	เหียง	<i>Dipterocarpus obtusifolius</i> Teijsm. ex Miq.	T	ก	x			x	
15	EBENACEAE	ตับเต่าตัน	<i>Diospyros ehereioides</i> Wall. ex G.Don	T	ก	x			x	x
16	EUPHORBIACEAE	ขึ้นทองพญาบาท	<i>Suregada multiflora</i> (A.Juss.) Baill.	S/T	-	x	x	x		x
17	FABACEAE	กระพี้เขาควาย	<i>Dalbergia cultrata</i> Graham ex Benth.	T	ก	x				
18	FABACEAE	กางจี่มอด	<i>Albizia odoratissima</i> (L.f.) Benth.	T	ก	x				
19	FABACEAE	ฉนวน	<i>Dalbergia nigrescens</i> Kurz	T	ก	x				
20	FABACEAE	แดง	<i>Xylia xylocarpa</i> (Roxb.) W.Theob. var. <i>kerrii</i> (Craib & Hutch.) I.C.Nielsen	T	ก	x	x	x		

ตารางที่ 5.7-1 รายชื่อพรรณไม้ที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 (ต่อ)										
ลำดับที่	วงศ์	ชนิดพรรณไม้	ชื่อวิทยาศาสตร์	ลักษณะวิสัย ของพรรณไม้	พริก.ไม้ หวงห้าม พ.ศ.2530	กลุ่มไม้			พืชอาหาร	
						ไม้ต้น	ลูกไม้	กล้าไม้	นก	สัตว์กลุ่ม อื่นๆ
21	FABACEAE	ประดู่ป่า	<i>Pterocarpus macrocarpus</i> Kurz	T	ก	x			x	x
22	FABACEAE	มะขามแป	<i>Archidendron clypearia</i> (Jack) I.C.Nielsen	T	-		x			x
23	FABACEAE	มะค่าแต้	<i>Sindora siamensis</i> Teijsm. ex Miq.	T	ก	x	x	x		
24	FABACEAE	มะค่าโมง	<i>Afzelia xylocarpa</i> (Kurz) Craib	T	ก	x				x
25	FABACEAE	แสสาร	<i>Senna garrettiana</i> (Craib) H.S.Irwin & Barneby	T	-	x			x	
26	FABACEAE	อะราง	<i>Peltophorum dasyrthachis</i> (Miq.) Kurz	T	ก	x	x	x	x	
27	HYPERICACEAE	ตัวเกลี้ยง	<i>Cratogeomum cochinchinense</i> (Lour.) Blume	T	ก	x	x	x	x	
28	LAMIACEAE	กาสามปีก	<i>Vitex peduncularis</i> Wall. ex Schauer	T	ก		x		x	x
29	LOGANIACEAE	ตุ้มกาขาว	<i>Strychnos nux-blanda</i> A.W.Hill	ST	ข	x				x
30	MALVACEAE	จิวป่า	<i>Bombax anceps</i> Pierre	T	-	x			x	
31	MALVACEAE	ปอแก่นเทา	<i>Grewia eriocarpa</i> Juss.	T	-		x	x	x	x
32	MALVACEAE	ปอมีน	<i>Colona floribunda</i> (Kurz) Craib	T	-			x	x	
33	MELASTOMATACEAE	พลองเหมือด	<i>Memecylon edule</i> Roxb.	S/ST	-	x	x		x	x
34	MELIACEAE	สะเดา	<i>Azadirachta indica</i> A.Juss.	T	ก	x			x	x
35	OCHNACEAE	ช้างน้าว	<i>Ochna integerrima</i> (Lour.) Merr.	S/ST	-	x			x	x
36	PHYLLANTHACEAE	เต็งหนาม	<i>Bridelia retusa</i> (L.) A.Juss.	T	-	x			x	x
37	PHYLLANTHACEAE	มะขามป้อม	<i>Phyllanthus emblica</i> L.	ST/T	-	x			x	x
38	PHYLLANTHACEAE	เมาไข่ปลา	<i>Antidesma ghaesembilla</i> Gaertn.	S/T	-		x	x	x	x
39	PHYLLANTHACEAE	เมาหลวง	<i>Antidesma punctulatum</i> Miq.	T	-		x		x	x
40	PHYLLANTHACEAE	โสด	<i>Aporosa villosa</i> (Wall. ex Lindl.) Baill.	S/ST	-	x			x	x

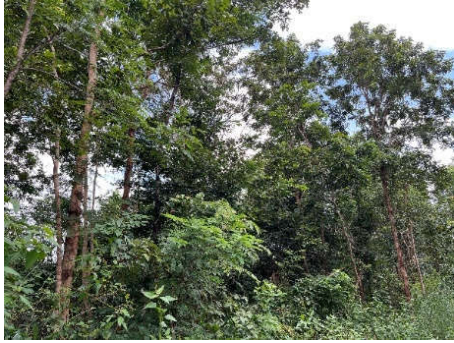
ตารางที่ 5.7-1 รายชื่อพรรณไม้ที่สำรวจพบในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 (ต่อ)										
ลำดับที่	วงศ์	ชนิดพรรณไม้	ชื่อวิทยาศาสตร์	ลักษณะวิสัย ของพรรณไม้	พริก.ไม้ หวงห้าม พ.ศ.2530	กลุ่มไม้			พืชอาหาร	
						ไม้ต้น	ลูกไม้	กล้าไม้	นก	สัตว์กลุ่ม อื่นๆ
41	POACEAE	เพ็ก	<i>Vietnamosasa pusilla</i> (A.Chev. & A.Camus) T.Q.Nguyen	B	-			x	x	x
42	POACEAE	หญ้าขจรจบดอกเล็ก	<i>Pennisetum polystachion</i> (L.) Schult.	ExG	-			x	x	
43	POACEAE	หญ้าไผ่เตา	<i>Cyrtococcum patens</i> (L.) A.Camus	G	-			x	x	
44	RUBIACEAE	ขี้วัว	<i>Halaina cordifolia</i> (Roxb.) Ridsdale	T	ก	x				
45	RUTACEAE	สันโลก	<i>Clausena excavata</i> Burm.f.	S/ST	-		x	x	x	x
46	SALICACEAE	ตะขบป่า	<i>Flacourtia indica</i> (Burm.f.) Merr.	ST	-	x			x	x
รวม						30	13	20	28	28

หมายเหตุ:

ลักษณะวิสัย: B = ไม้ไผ่ (Bamboo) C = ไม้เลื้อย (Climber) CF = ผักกูดที่ลักษณะเลื้อยพัน (Climbing Fem) Ex = พืชที่มาจากต่างประเทศ (Exotic: Ex) G = หญ้า รวมทั้งกต่าง ๆ (Grass) H = ไม้ล้มลุก (Herb: H) HC = ไม้เถาเลื้อย (Herbaceous Climber)  
 P = พืช ไม้พุ่ม (Palm) S = ไม้พุ่ม (Shrub: S) ScanS = ไม้พุ่มหรือเลื้อย (Scandent Shrub) S/ST = ไม้พุ่มถึงไม้ต้น (Shrub/Shubby Tree: S/ST) S/T = ไม้พุ่มถึงไม้ต้น (Shrub/Tree: S/T)  
 ST = ไม้ต้นขนาดเล็ก (Shubby Tree: ST) ST/T = ไม้ต้นขนาดเล็กถึงไม้ต้น (Shubby Tree/Tree: ST/T) T = ไม้ต้น (Tree: T) WC = ไม้เถาเนื้อแข็ง (Woody Climber) US = ไม้พุ่ม (Undershrub)

สถานภาพ : ไม้หวงห้ามตามกฎหมายป่าไม้ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

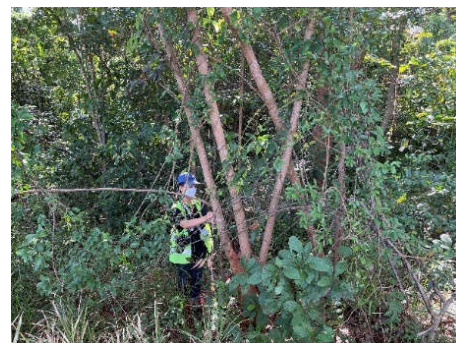
- 1) ประเภท ก ได้แก่ ไม้ซึ่งการทำให้จะต้องได้รับอนุญาตจาก พนักงานเจ้าหน้าที่หรือได้รับสัมปทานตามกฎหมาย
- 2) ประเภท ข ได้แก่ ไม้หวงห้ามพิเศษ ซึ่งเป็นไม้หายาก หรือไม้ที่รู้ชื่อการสงวนรักษาไว้เป็นพิเศษ การทำไม้เป็นประเภทนี้ โดยหลักการทำไม่ได้ เว้นแต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์จะเป็นผู้อนุญาตเป็นการนิยเทศ



สภาพทั่วไปของแปลงตัวอย่าง



สภาพภายในของแปลงตัวอย่าง



การวางแผนแปลงตัวอย่างและเก็บข้อมูลภายในแปลงตัวอย่าง

ภาพที่ 5.7-1 สภาพปัจจุบันในพื้นที่โครงการและการดำเนินงานในภาคสนาม

### ลักษณะทางนิเวศวิทยาป่าไม้

**พรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ (Tree)** พรรณไม้ในระดับไม้ใหญ่ในแปลงตัวอย่างที่ยังคงสภาพพื้นที่ป่าไม้ มีความสูงเฉลี่ย 11.4 เมตร ขนาดความโตหรือเส้นรอบวงที่ระดับความสูงเพียงอกเฉลี่ยเพียง 51.8 เซนติเมตร ความหนาแน่นของพรรณไม้มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 42 ต้นต่อไร่ แดง (*Xylia xylocarpa*) เป็นพรรณไม้ที่มีความหนาแน่นเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 34 ต้นต่อไร่ ในขณะที่ มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) เต็ง (*Shorea obtusa*) กางขี้มอด (*Albizia odoratissima*) และมะกอก (*Spondias pinnata*) มีความหนาแน่นเฉลี่ยรองลงไปเท่ากับ 26,16,12 และ 9 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 5.7-2

ตารางที่ 5.7-2 ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับพื้นที่ใหญ่ (Tree) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565								
ลำดับ ที่	ชนิดพรรณไม้	ความ หนาแน่น (ต้นต่อไร่)	ความ หนาแน่น สัมพัทธ์	ความถี่ สัมพัทธ์	ความเด่น	ความเด่น สัมพัทธ์	ดัชนี ความสำคัญ	ดัชนีความ หลากหลาย
1	กระพี้เขาควาย	3	2.16	4.08	0.069	1.72	7.96	0.08
2	กลิ้งกล่อม	1	0.54	1.02	0.003	0.08	1.64	0.03
3	กางขี้มอด	12	8.11	6.12	0.208	5.19	19.43	0.20
4	ขี้กว	2	1.08	2.04	0.014	0.36	3.48	0.05
5	ชั้นทองพยับบาท	4	2.70	3.06	0.021	0.52	6.28	0.10
6	จ๊ว	1	0.54	1.02	0.003	0.08	1.64	0.03
7	ฉนวน	1	0.54	1.02	0.113	2.82	4.38	0.03
8	ช้างน้ำว	2	1.62	2.04	0.012	0.30	3.96	0.07
9	แดง	34	23.24	14.29	1.053	26.29	63.82	0.34
10	ตะขบป่า	1	0.54	1.02	0.003	0.08	1.64	0.03
11	ตับเต่าตัน	2	1.08	1.02	0.006	0.16	2.26	0.05
12	ตัวเกลี้ยง	2	1.08	2.04	0.019	0.48	3.60	0.05
13	ตูมกาขาว	5	3.24	5.10	0.204	5.09	13.44	0.11
14	เต็ง	16	10.81	10.20	0.278	6.93	27.95	0.24
15	เต็งหนาม	1	0.54	1.02	0.008	0.20	1.76	0.03
16	ประดู่ป่า	2	1.08	1.02	0.127	3.18	5.28	0.05
17	พลวง	1	0.54	1.02	0.003	0.08	1.64	0.03
18	พลองเหมือด	2	1.08	2.04	0.037	0.92	4.04	0.05
19	มะกอก	9	5.95	4.08	0.106	2.66	12.68	0.17
20	มะกอกเกลื่อน	4	2.70	5.10	0.127	3.18	10.98	0.10
21	มะขามป้อม	2	1.08	2.04	0.030	0.74	3.86	0.05
22	มะค่าแต้	26	17.30	11.22	0.897	22.40	50.92	0.30

ตารางที่ 5.7-2 ความสัมพันธ์พื้นที่ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับพื้นที่ใหญ่ (Tree) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565									
ลำดับ ที่	ชนิดพรรณไม้	ความ หนาแน่น (ต้นต่อไร่)	ความ หนาแน่น สัมพัทธ์	ความถี่	ความถี่ สัมพัทธ์	ความเด่น	ความเด่น สัมพัทธ์	ดัชนี ความสำคัญ	ดัชนีความ หลากหลาย
23	มะค่าโมง	1	0.54	5.00	1.02	0.027	0.68	2.24	0.03
24	มะพอก	2	1.08	5.00	1.02	0.027	0.68	2.78	0.05
25	สมอไทย	5	3.24	25.00	5.10	0.210	5.23	13.58	0.11
26	สะเดา	1	0.54	5.00	1.02	0.002	0.06	1.62	0.03
27	แสลงสาร	2	1.62	10.00	2.04	0.019	0.48	4.14	0.07
28	เหมีียดโคด	2	1.08	10.00	2.04	0.008	0.20	3.32	0.05
29	เจียง	4	2.70	15.00	3.06	0.146	3.66	9.42	0.10
30	อะราง	2	1.62	15.00	3.06	0.222	5.55	10.24	0.07
รวม		42	100	490	100	4.004	100	300	2.67



เมื่อพิจารณาถึงร้อยละของความถี่หรือความถี่สัมพัทธ์ (Relative Frequency) ที่พบเห็นพรรณไม้แต่ละชนิดในแปลงตัวอย่าง พบว่า แดง (*Xylia xylocarpa*) เป็นพรรณไม้ที่มีร้อยละของความถี่สูงสุดเท่ากับ 14.29 ในขณะที่ มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) เต็ง (*Shorea obtusa*) และยางขี้มอด (*Albizia odoratissima*) มีร้อยละของความถี่รองลงไปเท่ากับ 11.22, 10.20 และ 6.12 ตามลำดับ

จากการวิเคราะห์ความเด่น โดยวิเคราะห์จากขนาดความโตของพรรณไม้ ซึ่งโดยปกติมีความสัมพันธ์ทางตรงกับขนาดของเรือนยอดนั้น เมื่อพิจารณาค่าความเด่นสัมพัทธ์ (Relative Dominant) พบว่า แดง (*Xylia xylocarpa*) มีค่าความเด่นสัมพัทธ์มากที่สุด ร้อยละ 26.29 นั่นคือมีสัดส่วนของความโตมากกว่าพรรณไม้ชนิดอื่นๆ รองลงมาได้แก่ มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) เต็ง (*Shorea obtusa*) อะราง (*Peltophorum dasyrrhachis*) และสมอไทย (*Terminalia chebula*) มีค่าความเด่นสัมพัทธ์ร้อยละ 22.40, 6.93, 5.55 และ 5.23 ตามลำดับ

และจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในทางนิเวศวิทยาป่าไม้ โดยวิเคราะห์ค่าดัชนีความสำคัญ (Important Value Index, IVI) ของพรรณไม้แต่ละชนิดที่พบในแปลงตัวอย่างว่าในแต่ละชนิดนั้น พรรณไม้ชนิดใดมีอิทธิพลต่อพื้นที่ที่เจริญเติบโตอยู่ในขณะนั้นมากกว่ากันถ้าไม่มีปัจจัยภายนอกมารบกวน โดยนำเอาค่าความสัมพัทธ์ได้แก่ ความหนาแน่นสัมพัทธ์ ความถี่สัมพัทธ์ และความเด่นสัมพัทธ์ มารวมกัน โดยผลการวิเคราะห์พบว่า แดง (*Xylia xylocarpa*) มีค่าดัชนีความสำคัญสูงสุดเท่ากับ 63.82 ซึ่งหมายถึงว่า ณ ขณะที่ทำการศึกษานั้นสภาพแวดล้อมและปัจจัยในการเจริญเติบโตของต้นไม้ไม่มีการเปลี่ยนแปลง แดง (*Xylia xylocarpa*) เป็นพรรณไม้เด่นที่มีความสำคัญกว่าพรรณไม้ชนิดอื่นๆ พรรณไม้ที่มีค่าความสำคัญรองลงมาได้แก่ มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) เต็ง (*Shorea obtusa*) ยางขี้มอด (*Albizia odoratissima*) และสมอไทย (*Terminalia chebula*) มีค่าดัชนีความสำคัญเท่ากับ 50.92, 27.95, 19.43 และ 13.58 ตามลำดับ

จากการวิเคราะห์ความหลากหลาย (Species Diversity) ของชนิดพรรณไม้ที่พบในแปลงตัวอย่าง พบว่ามีค่าความหลากหลายเท่ากับ 2.67

**พรรณไม้ในระดับลูกไม้ (Sapling)** หรือเป็นพรรณไม้ที่ขนาดความโตหรือมีขนาดเส้นรอบวงที่ความสูงเพียงน้อยกว่า 30 เซนติเมตร แต่มีความสูงมากกว่า 1.30 เมตร มีความหนาแน่นเฉลี่ย 275 ต้นต่อไร่ แดง (*Xylia xylocarpa*) เป็นพรรณไม้ที่มีความหนาแน่นเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 45 ต้นต่อไร่ รองลงมาได้แก่ มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) เต็ง (*Shorea obtusa*) ยางขี้มอด (*Albizia odoratissima*) และมะกอก (*Spondias pinnata*) มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 35, 30, 30 และ 25 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 5.7-3

เมื่อพิจารณาถึงร้อยละของความถี่หรือความถี่สัมพัทธ์ (Relative Frequency) ที่พบเห็นพรรณไม้แต่ละชนิดในแปลงตัวอย่าง พบว่า แดง (*Xylia xylocarpa*) เป็นพรรณไม้ที่มีร้อยละของความถี่สูงสุดเท่ากับ 18.92 ในขณะที่ เต็ง (*Shorea obtusa*) มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) และยางขี้มอด (*Albizia odoratissima*) มีร้อยละของความถี่รองลงไปเท่ากับ 10.81, 8.11 และ 5.41 ตามลำดับ

และจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในทางนิเวศวิทยาป่าไม้ โดยวิเคราะห์ค่าดัชนีความสำคัญ (Important Value Index, IVI) ของลูกไม้แต่ละชนิดที่พบในแปลงตัวอย่างว่าในแต่ละชนิดนั้น พรรณไม้ในระดับลูกไม้ชนิดใดมีอิทธิพลต่อพื้นที่ที่เจริญเติบโตอยู่ในขณะนั้นมากกว่ากันถ้าไม่มีปัจจัยภายนอกมารบกวน โดยนำเอาค่าความสัมพัทธ์ ได้แก่ ความหนาแน่นสัมพัทธ์ และความถี่สัมพัทธ์ มารวมกัน โดยผลการวิเคราะห์ พบว่า แดง (*Xylia xylocarpa*) มีค่าดัชนีความสำคัญสูงสุดเท่ากับ 35.28 เป็นลูกไม้เด่นที่มีความสำคัญกว่าลูกไม้ชนิดอื่นๆ รองลงมาได้แก่ เต็ง (*Shorea obtusa*) มะค่าแต้ (*Sindora siamensis*) ยางขี้มอด (*Albizia odoratissima*) และชันทองพญาบาท (*Suregada multiflora*) มีค่าดัชนีความสำคัญเท่ากับ 21.72, 20.84, 16.31 และ 15.38 ตามลำดับ พรรณไม้ในระดับลูกไม้ไม่มีค่าความหลากหลายเท่ากับ 2.71

ตารางที่ 5.7-3 ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับลูกไม้ (Sapling) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565							
ลำดับ ที่	ชนิดพรรณไม้	ความหนาแน่น (ต้นต่อไร่)	ความหนาแน่น สัมพัทธ์	ความถี่	ความถี่ สัมพัทธ์	ดัชนี ความสำคัญ	ดัชนีความ หลากหลาย
1	แดง	45	16.36	35	18.92	35.28	0.3
2	มะค่าแต้	35	12.73	15	8.11	20.84	0.26
3	กางขี้มอด	30	10.91	10	5.41	16.31	0.24
4	เต็ง	30	10.91	20	10.81	21.72	0.24
5	มะกอก	25	9.09	5	2.7	11.79	0.22
6	ชันทองพญาบาท	20	7.27	15	8.11	15.38	0.19
7	ช้างน้ำว	10	3.64	10	5.41	9.04	0.12
8	ตับเต่าตัน	10	3.64	5	2.7	6.34	0.12
9	กระพี้เขาควาย	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
10	กลิ้งกล่อม	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
11	จั่ว	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
12	ตะขบป่า	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
13	ติ้วเกลี้ยง	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
14	ตุ้มกาขาว	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
15	พลวง	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
16	พลองเหมือด	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
17	มะกอกเกลื่อน	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
18	สมอไทย	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
19	สะเดา	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
20	แสมสาร	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
21	เหมือดโลด	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
22	เหียง	5	1.82	5	2.7	4.52	0.07
รวม		275	100	185	100	200	2.71

พรรณไม้ยืนต้นในระดับกล้าไม้ (Seedling) มีความหนาแน่นเฉลี่ย 5,040 ต้นต่อไร่ พรรณไม้ระดับกล้าไม้ที่มีความหนาแน่นสูงสุดคือ สมอไทย (*Terminalia chebula*) มีความหนาแน่นเท่ากับ 1,840 ต้นต่อไร่ รองลงมาได้แก่ แดง (*Xylia xylocarpa*) ติ้วเกลี้ยง (*Cratoxylum cochinchinense*) และปอแก้วเทา (*Grewia eriocarpa*) มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 640, 480 และ 320 ต้นต่อไร่ ดังแสดงในตารางที่ 5.7-4

เมื่อพิจารณาถึงร้อยละของความถี่หรือความถี่สัมพัทธ์ (Relative Frequency) ที่พบเห็นพรรณไม้แต่ละชนิดในแปลงตัวอย่าง พบว่า สมอไทย (*Terminalia chebula*) มีความถี่สัมพัทธ์สูงสุดเท่ากับร้อยละ 22.22

และจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในทางนิเวศวิทยาป่าไม้ โดยวิเคราะห์ค่าดัชนีความสำคัญ (Important Value Index, IVI) ของกล้าไม้แต่ละชนิดที่พบในแปลงตัวอย่างนั้นว่าในแต่ละชนิดนั้น พรรณไม้ในระดับลูกไม้ชนิดใดมีอิทธิพลต่อพื้นที่ที่เจริญเติบโตอยู่ในขณะนั้นมากกว่ากันถ้าไม่มีปัจจัยภายนอกมารบกวน โดยนำเอาค่าความสัมพันธ์ได้แก่ ความหนาแน่นสัมพัทธ์ และความถี่สัมพัทธ์ มารวมกัน โดยผลการวิเคราะห์พบว่า สมอไทย (*Terminalia chebula*) มีค่าดัชนีความสำคัญสูงสุดเท่ากับ 58.73 เป็นกล้าไม้เด่นที่มีความสำคัญกว่ากล้าไม้ชนิดอื่นๆ รองลงมาได้แก่ แดง (*Xylia xylocarpa*) ติ้วเกลี้ยง (*Cratoxylum cochinchinense*) และปอแก้วเทา (*Grewia eriocarpa*) มีค่าดัชนีความสำคัญเท่ากับ 18.25, 15.08 และ 11.90 ตามลำดับ พรรณไม้ในระดับลูกไม้มีความหลากหลายเท่ากับ 2.19

ตารางที่ 5.7-4 ความสัมพันธ์ทางนิเวศวิทยาป่าไม้ของพรรณไม้ในระดับกล้าไม้ (Seedling) ในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565							
ลำดับ ที่	ชนิดพรรณไม้	ความหนาแน่น (ต้นต่อไร่)	ความหนาแน่น สัมพัทธ์	ความถี่	ความถี่ สัมพัทธ์	ดัชนี ความสำคัญ	ดัชนีความ หลากหลาย
1	สมอไทย	1840	36.51	20	22.22	58.73	0.37
2	แดง	640	12.7	5	5.56	18.25	0.26
3	ตัวเกลี้ยง	480	9.52	5	5.56	15.08	0.22
4	ปอแก้วเทา	320	6.35	5	5.56	11.9	0.18
5	มะค่าแต้	240	4.76	5	5.56	10.32	0.14
6	โมกมัน	240	4.76	5	5.56	10.32	0.14
7	อะราง	240	4.76	5	5.56	10.32	0.14
8	ชันทองพญาบาท	160	3.17	5	5.56	8.73	0.11
9	นมน้อย	160	3.17	5	5.56	8.73	0.11
10	ปรังป่า	160	3.17	5	5.56	8.73	0.11
11	ปอมีน	160	3.17	5	5.56	8.73	0.11
12	แม่ไขปลา	160	3.17	5	5.56	8.73	0.11
13	หัสคุณ	160	3.17	10	11.11	14.29	0.11
14	กลิ้งกล่อม	80	1.59	5	5.56	7.14	0.07
รวม		5040	100	90	100	200	2.19

#### 4) การเปรียบเทียบผล

จากการการศึกษาสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 พบพรรณไม้จำนวน 46 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 30 ชนิด ซึ่งมีจำนวนชนิดลดลงจากการสำรวจในปี พ.ศ.2564 ซึ่งพบพรรณไม้จำนวน 175 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 55 ชนิด โดยมีจำนวนชนิดพรรณไม้ที่พบค่อนข้างแตกต่างกัน เนื่องจากการศึกษาในครั้งนี้ ได้สำรวจเฉพาะพรรณไม้ที่ปรากฏพบในแปลงตัวอย่างชั่วคราว ส่งผลให้จำนวนชนิดพรรณไม้ลดลง นอกจากนี้ ในการสำรวจครั้งนี้ มิได้รวมเอาพรรณไม้ที่เป็นพืชสวน พืชไร่เอาไว้ด้วย

จากการวิเคราะห์ปริมาณความหนาแน่นพรรณไม้ในชั้นไม้ใหญ่ ลูกไม้ และกล้าไม้ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 มีความหนาแน่นเฉลี่ยของไม้ใหญ่ 42 ต้นต่อไร่ ลูกไม้ 275 ต้นต่อไร่ และกล้าไม้ เท่ากับ 5,040 ต้นต่อไร่ ซึ่งพบว่าไม้ใหญ่มีความหนาแน่นเฉลี่ยมากกว่าผลการศึกษาในปี พ.ศ.2564 ที่มีความหนาแน่นเฉลี่ยของไม้ใหญ่ เท่ากับ 29 ต้นต่อไร่

#### 5) สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 พบพรรณไม้ทั้งหมด จำนวน 46 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น จำนวน 30 ชนิด ลูกไม้ จำนวน 13 ชนิด และกล้าไม้ จำนวน 20 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ มีจำนวนชนิดเท่ากัน คือ จำนวน 28 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ลูกไม้ และกล้าไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 42, 275 และ 5,040 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ โดยมีพรรณไม้ที่มาก คือ แดง เต็ง มะค่าแต้ กางขี้มอด มะกอก ตัวเกลี้ยง และปอแก้วเทา โดยมีจำนวนชนิดพรรณไม้ที่พบค่อนข้างแตกต่างจากผลการศึกษาในปี พ.ศ.2564 เนื่องจากการศึกษาในครั้งนี้ ได้สำรวจเฉพาะพรรณไม้ที่ปรากฏพบในแปลงตัวอย่างชั่วคราว ส่งผลให้จำนวนชนิดพรรณไม้ลดลง นอกจากนี้ ในการสำรวจครั้งนี้ มิได้รวมเอาพรรณไม้ที่เป็นพืชสวน พืชไร่เอาไว้ด้วย จึงกล่าวได้ว่าการดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยานอก

## 5.8 ทรัพยากรสัตว์ป่า

ดำเนินการตรวจสอบสถานภาพของทรัพยากรสัตว์ป่า ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน โดยเฉพาะกลุ่มนก ซึ่งอาจมีผลต่อความปลอดภัยในการบินของอากาศยาน โดยเน้นการตรวจสอบชนิดของสัตว์ป่า/จำนวน/ความชุกชุม แหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ป่า การแพร่กระจายของสัตว์ป่า

### 1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่อาศัยหรือเข้ามาใช้ประโยชน์บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน รวมทั้งประเมินค่าความชุกชุมสัมพัทธ์ และตรวจสอบสถานภาพของสัตว์ป่าที่รวบรวมข้อมูลได้

1.2) เพื่อศึกษาลักษณะนิเวศของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบัน ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.3) เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ

1.4) เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบของโครงการต่อแหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร และการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน

1.5) เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่ามาใช้ในการปรับปรุงมาตรการและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะมีต่อสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### 2) วิธีการศึกษา

2.1) การตรวจสอบจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าจากเอกสารและรายงานการศึกษาที่ดำเนินการมาแล้วบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ ซึ่งความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าที่ได้จากวิธีการนี้ ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการสำรวจภาคสนามบริเวณใกล้เคียง หรือใช้เป็นข้อมูลเสริม โดยพิจารณาจากความทันสมัยของข้อมูล และระยะห่างจากพื้นที่ศึกษาเป็นหลัก

2.2) ค้นหาโดยตรง เป็นการสำรวจภาคสนามด้วยการเดินสำรวจเวลากลางวันและเวลากลางคืน ให้ครอบคลุมสภาพนิเวศทุกลักษณะในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน เพื่อค้นหาตัวสัตว์ป่าหรือร่องรอยและหลักฐานที่ใช้ระบุชนิดสัตว์ป่าได้ เช่น รอยตีน กองมูล ชาก ขน คราบ รูและโพรง ร่องรอยการทำรังหรือการทำเครื่องหมาย เป็นต้น และจากการฟังเสียงร้อง โดยกำหนดเส้นทางเดินสำรวจสัตว์ป่าให้ผ่านพื้นที่มีสภาพนิเวศทุกลักษณะที่มีอยู่ในพื้นที่ ซึ่งการค้นหาใช้วิธีการกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

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

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

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

**2.3) สืบถามโดยอ้อม (indirect inquiry) :** เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าระหว่างการสำรวจภาคสนามด้วยการสอบถามราษฎรผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่าและเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิดชุกชุมน้อย หรือชุกซ่อนตัว หรือออกหากินเวลากลางคืน หรือเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา เป็นบางช่วงเวลาของปี ซึ่งทำให้การสำรวจโดยตรงที่มีช่วงเวลาสั้นไม่พบเห็นสัตว์ป่าชนิดดังกล่าว ความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าจากวิธีการนี้ใช้เป็นข้อมูลเสริมชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการค้นหาโดยตรง และเพื่อประเมินสภาพปัญหาของสัตว์ป่า ในสภาพปัจจุบัน โดยเฉพาะข้อมูลการล่าสัตว์และชนิดสัตว์ป่าที่นำมาบริโภคหรือใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันของราษฎรท้องถิ่น ในด้านอนุรักษ์สัตว์ป่า และในด้านความขัดแย้งระหว่างราษฎรท้องถิ่นกับสัตว์ป่า

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

2.4.1) ประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง

2.4.2) ประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ

2.4.3) ประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

2.4.4) ประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก โดยสำรวจแหล่งอาศัย แหล่งอาหารรวมทั้งพรรณพืชอาหารสัตว์และแร่ธาตุ (โป่ง) แหล่งน้ำทั้งอย่างชั่วคราวและถาวร ที่หลบภัย เส้นทางเดินเพื่อโยกย้ายพื้นที่หากินตามฤดูกาลของสัตว์ป่า และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของสัตว์ป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ โดยให้ความสำคัญกับสัตว์ป่าชนิดมีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าสงวนและชนิดมีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม

**2.5) การจำแนกชนิดสัตว์ป่า :** จำแนกชนิดและตรวจสอบความถูกต้องของสัตว์ป่าแต่ละชนิดตลอดจนการจัดหมวดหมู่ตามหลักอนุกรมวิธาน โดยใช้เอกสารจำแนกชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น ดังนี้

2.5.1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : ใช้ ธัญญา (2546), วีรยุทธ์ (2552) และ Taylor (1962), สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) และ Taylor (1962)

2.5.2) สัตว์เลื้อยคลาน : ใช้ วีรยุทธ์ (2552), สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560), Cox (1991), Cox *et al.* (1998), Das (2010, 2012), และ Taylor (1963, 1965)

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

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

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

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

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

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

2.7.1) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจบ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 67-100

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 34-66

2.7.3) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพัทธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจน้อยครั้ง และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพัทธ์ระหว่าง 1-33 หรือชนิดได้ข้อมูลจากการสอบถาม

**2.8) สถานภาพของสัตว์ป่า :** แต่ละชนิดได้ตรวจสอบสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย และสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ ดังนี้

2.8.1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตรวจสอบจากพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดสัตว์ป่าของประเทศไทยให้เป็น

(1) สัตว์ป่าสงวน (reserved animal) ได้แก่ ชนิดหายากและใกล้สูญพันธุ์ หรือสูญพันธุ์ไปแล้ว ซึ่งมี 19 ชนิด และมีรายชื่อแนบท้ายพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 (ราชกิจจานุเบกษา, 2562)

(2) สัตว์ป่าคุ้มครอง (protected animal) ได้แก่ ชนิดที่คุ้มครองไว้ไม่ให้ประชากรลดลงและเพื่อมิให้บางชนิดต้องสูญพันธุ์ ซึ่งมี 1,302 ชนิด และมีรายชื่อในกฎกระทรวงกำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง พ.ศ. 2546, และฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561 (ราชกิจจานุเบกษา, 2546; 2561)

2.8.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตรวจสอบจาก สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามเฉพาะในประเทศไทย และตรวจสอบจาก IUCN (2022-2) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามในระดับโลกและเป็นมาตรฐานที่ยอมรับโดยนานาชาติ รวมทั้งประเทศไทย การพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) และของ IUCN (2022-2) ได้กำหนดสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ให้เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม (threatened animal) ในแนวทางเดียวกันและจำแนกเป็น 3 ระดับตามความรุนแรงของการถูกคุกคามจากมากไปน้อยคือ

(1) สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง (critically endangered animal-CR) ได้แก่ ชนิดประสบกับความเสี่ยงสูงมากต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ

(2) สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ (endangered animal-EN) ได้แก่ ชนิดประสบกับความเสี่ยงสูงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ

(3) สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (vulnerable animal-VU) ได้แก่ ชนิดประสบกับความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติ และให้เป็นสัตว์ป่าใกล้ถูกคุกคาม (near threatened animal-NT) ได้แก่ ชนิดมีความเสี่ยงน้อยคือ มีคุณสมบัติใกล้เคียงสัตว์ป่าถูกคุกคามในระดับมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

**2.9) สถานที่ติดตามตรวจสอบ :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบทรัพยากรสัตว์ป่า บริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และบริเวณใกล้เคียง

**2.10) ดัชนีตรวจวัด :** ดำเนินการศึกษานิสัยและความชุกชุมของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

**2.11) ระยะเวลาตรวจวัด :** ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยจะดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ในเดือนเมษายน-พฤษภาคม พ.ศ.2565

### 2.12) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา :

2.12.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบันและบริเวณใกล้เคียง ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณท่าอากาศยานและใกล้เคียง

2.12.2) ประเมินผลกระทบจากทรัพยากรสัตว์ป่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัตว์ประเภทนก ที่มีต่อกิจกรรมการบิน และกิจกรรมอื่นๆ ของท่าอากาศยาน

2.12.3) สรุปผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.12.4) เปรียบเทียบข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.12.5) อาจจะมีการปรับเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบสภาพทรัพยากรสัตว์ป่าที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

2.12.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า

## 3) ผลการศึกษา

### 3.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจจำนวนชนิดของสัตว์ป่าในขณะศึกษารายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการ จำนวน 120 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 12 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 19 ชนิด นก จำนวน 76 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 13 ชนิด โดยสัตว์กลุ่มที่มีความชุกชุมมาก มีทั้งสิ้น 8 ชนิด โดยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนก เช่น กา (*Corvus leucon*) นกปรอดหัวสีเม่า (*Pycnonotus aurigaster*) นกอีแพรดแถบอกดำ (*Rhipidura javanica*) และนกปรอดสวน (*Pycnonotus blanfordi*) เป็นต้น

ในด้านสถานภาพของสัตว์ป่า พบว่า มีสัตว์ป่าจำนวน 109 ชนิด ถูกกำหนดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 67 ชนิด และสัตว์ป่าไม่ได้รับการคุ้มครอง จำนวน 42 ชนิด โดยพบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนก ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 66 ชนิด เช่น นกเขียวท้องปีกสีฟ้า (*Chloropsis cochinchinensis*) นกขมิ้นท้ายทอยดำ (*Oriolus chinensis*) นกหัวขวานต่างแคะ (*Picoides canicapillus*) และนกกาเบญจรงค์ (*Copsychus malabaricus*) เป็นต้น



สำหรับสภาพนิเวศของพื้นที่ที่จะพัฒนาโครงการในขณะศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า พื้นที่เกษตรกรรมซึ่งเป็นส่วนใหญ่ของพื้นที่ พื้นที่แหล่งชุมชน และพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สีเขียวของห้วยป่าที่หลงเหลืออยู่ จึงทำให้มีสัตว์ป่าที่พบเป็นชนิดที่หากินในพื้นที่เปิดโล่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าในกลุ่มนก และสัตว์ป่าที่อาศัย และหากินในพื้นที่เปิดโล่ง เคลื่อนย้ายไปมาระหว่างพื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่แหล่งชุมชน และพื้นที่สีเขียวดังกล่าว

### 3.2 ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานการผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานेट คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ช่วงเดือน ตุลาคม 2564 พบว่า พบสัตว์ป่ารวมทั้งสิ้น 66 ชนิด จำแนกเป็นนก จำนวน 42 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 10 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และจากการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบนกที่มีความสำคัญที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลางเพียง 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) และยังพบนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ยังคงเฝ้าระวังอีก 2 ชนิด ได้แก่ อีกา (*Corvus macrorhynchos*) และนกกิ้งโครงคอดำ (*Sturnus nigricollis*)

### 3.3 ผลการดำเนินการปัจจุบัน

สภาพพื้นที่ทั่วไป : ภายในท่าอากาศยานที่มีพื้นที่กว้างขวาง มีพื้นที่ป่าไม้ค่อนข้างสมบูรณ์ และพื้นที่ที่รกร้างโดยรอบเขตการบินเป็นบริเวณกว้างโดยเฉพาะทางทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของเขตการบิน สำหรับในบริเวณเขตการบินสองข้างทางวิ่งมีการปลูกหญ้าและตัดแต่งสม่ำเสมอ มีการตัดต้นไม้เพื่อกำจัดแหล่งที่อยู่อาศัยของนกและสัตว์ต่างๆ บริเวณอาคารผู้โดยสาร สำนักงาน และลานจอดรถ มีพรรณไม้ดั้งเดิมที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งพรรณไม้ที่ทางท่าอากาศยานปลูกเพิ่มเพื่อความสวยงาม และให้ร่มเงา สำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า

- ด้านทิศเหนือ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประเภทสวนยางพารา นาข้าว และไร่ มันสำปะหลัง โดยมีกลุ่มบ้านเรือนกระจายอยู่ห่างๆ และเรียงรายตามเส้นทางระหว่างหมู่บ้าน
- ด้านทิศใต้ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประเภทไร่มันสำปะหลัง แทรกสลับด้วยสวนยางพารา และนาข้าว สำหรับพื้นที่ติดกับท่าอากาศยานเป็นแหล่งชุมชนหนาแน่นมากกว่าบริเวณอื่นๆ โดยรอบท่าอากาศยาน การตั้งบ้านเรือนเป็นกลุ่มบ้านและเรียงรายตามเส้นทางเข้าหมู่บ้าน ของบ้านโคกสุพรรณ และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
- ด้านทิศตะวันออก พื้นที่ส่วนที่ติดกับท่าอากาศยานเป็นพื้นที่ป่าไม้ ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมซึ่งส่วนใหญ่เป็นนาข้าว สวนยางพารา และไร่มันสำปะหลัง มีกลุ่มบ้านเรือนกระจายอยู่ห่างๆ
- ด้านทิศตะวันตก พื้นที่ส่วนที่ติดกับท่าอากาศยานเป็นพื้นที่ป่าไม้ และมีพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนยางพารา มีนาข้าว และไร่มันสำปะหลัง แทรกสลับอยู่บางส่วน ห่างออกไปเป็นทางหลวงหมายเลข 219 และต่อเนื่องด้วยพื้นที่เกษตรกรรมที่ส่วนใหญ่เป็นสวนยางพารา และมีกลุ่มบ้านเรือนกระจายอยู่ห่างๆ ตามเส้นทางระหว่างหมู่บ้าน

**พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ :** บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการของท่าอากาศยานบุรีรัมย์โดยส่วนใหญ่ ได้รับการพัฒนาจนเต็มพื้นที่ แต่อย่างไรก็ตาม แต่เนื่องจากท่าอากาศยานที่มีพื้นที่กว้างขวาง จึงมีพื้นที่ป่าไม้ที่ค่อนข้างสมบูรณ์ และพื้นที่ที่รกร้างอยู่โดยรอบเขตการบินเป็นบริเวณกว้างโดยเฉพาะทางทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของเขตการบิน

สำหรับในบริเวณเขตการบิน สองข้างทางวิ่งมีการปลูกหญ้าและตัดแต่งสม่ำเสมอ มีการตัดต้นไม้เพื่อกำจัดแหล่งที่อยู่อาศัยของนกและสัตว์ต่างๆ ยังมีบางพื้นที่ที่ถูกปล่อยให้เป็นพื้นที่รกร้าง ทำให้มีไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม ขึ้นอยู่ในระดับหนึ่ง

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่บริเวณรอบสนามบินรัศมี 5 กิโลเมตร พบพรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยานลานจอดรถยนต์ บริเวณโดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน เช่น สนประดิพัทธ์ คุณ หางนกยูงฝรั่ง ปาล์มขวด เป็นต้น และพรรณไม้ที่พบโดยพื้นที่บริเวณรอบสนามบิน เช่น ยางเหียง หมักหม้อ ชีเหล็ก ช้างน้าว ช้างโน้ม และไผ่เพ็ก เป็นต้น

**ความหลากหลายของสัตว์และนกบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ :** จากการสำรวจในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 86 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยน้ำนม จำนวน 7 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 16 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด และนก จำนวน 55 ชนิด แสดงดังตารางที่ 5.8-1 รายละเอียดดังนี้

**เดือนเมษายน พ.ศ.2565 :** พบสัตว์ป่าจำนวนรวมทั้งสิ้น 82 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยน้ำนม จำนวน 7 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 16 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด และนก จำนวน 51 ชนิด

**เดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 :** พบสัตว์ป่าจำนวนรวมทั้งสิ้น 56 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยน้ำนม จำนวน 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 10 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนก จำนวน 33 ชนิด

ตารางที่ 5.8-1 จำนวนชนิดของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มที่สำรวจพบ			
ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิดในพื้นที่		จำนวนชนิดทั้งหมด
	เมษายน พ.ศ.2565	สิงหาคม พ.ศ.2565	
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	7	8
สัตว์เลื้อยคลาน	16	10	16
นก	51	33	55
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	7	6	7
รวม	82	56	86

สัตว์ป่าทั้ง 4 ชั้น จำนวน 86 ชนิด ที่สำรวจพบ มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดและการแพร่กระจายตามลักษณะนิเวศในพื้นที่โครงการ

ตารางที่ 5.8-2 รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ		
อันดับ/วงศ์/ชนิด	เมษายน พ.ศ.2565	สิงหาคม พ.ศ.2565
<b>Order Anura</b>		
<b>Family Bufonidae</b>		
คางคกบ้าน ( <i>Duttaphrynus melanostictus</i> )	✓	✓
<b>Family Microhylidae</b>		
อึ่งอ่างบ้าน ( <i>Kaloula pulchra</i> )	✓	×
อึ่งน้ำเต้า ( <i>Microhyla mukhlesuri</i> )	✓	✓
อึ่งข้างดำ ( <i>Microhyla heymonsi</i> )	✓	✓
<b>Family Dicroglossidae</b>		
กบหนอง ( <i>Fejervarya limnocharis</i> )	✓	✓
เขียดจะนา ( <i>Occidozyga lima</i> )	✓	✓
เขียดหลังปุมที่ราบ ( <i>Occidozyga martensii</i> )	✓	✓
<b>Family Rhacophoridae</b>		
ปาดบ้านหัวใหญ่ ( <i>Polypedates megacephalus</i> )	✓	✓
8	8	7

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา

ตารางที่ 5.8-3 รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ		
อันดับ/วงศ์/ชนิด	เมษายน พ.ศ.2565	สิงหาคม พ.ศ.2565
<b>Order Squamata</b>		
<b>Family Agamidae</b>		
กิ้งก่าสวน ( <i>Calotes mystaceus</i> )	✓	×
กิ้งก่าริ้ว ( <i>Calotes versicolor</i> )	✓	✓
<b>Family Gekkonidae</b>		
จิ้งจกดินลายจุด ( <i>Dixonius siamensis</i> )	✓	×
จิ้งจกหินสีจาง ( <i>Gehyra mutilata</i> )	✓	✓
ตุ๊กแกบ้าน ( <i>Gekko gekko</i> )	✓	✓
จิ้งจกหางหนาม ( <i>Hemidactylus frenatus</i> )	✓	✓
จิ้งจกหางแบนเล็ก ( <i>Hemidactylus platyurus</i> )	✓	✓
<b>Family Scincidae</b>		
จิ้งเหลนหางยาว ( <i>Eutropis longicaudata</i> )	✓	✓
จิ้งเหลนหลากลาย ( <i>Eutropis macularia</i> )	✓	✓
จิ้งเหลนบ้าน ( <i>Eutropis multifasciata</i> )	✓	✓
<b>Family Colubridae</b>		
งูเขียวปากแหลม ( <i>Ahaetulla nasuta</i> )	✓	×
งูเขียวพระอินทร์ ( <i>Chrysopelea ornata</i> )	✓	✓
งูสาม่านพระอินทร์ ( <i>Dendrelaphis pictus</i> )	✓	✓
งูหมอก ( <i>Psammodynastes pulverulentus</i> )	✓	×
งูสิงบ้าน ( <i>Ptyas korros</i> )	✓	×
งูสิงหางลาย ( <i>Ptyas mucosa</i> )	✓	×
16	16	10

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา

ตารางที่ 5.8-4 รายชื่อนกที่สำรวจพบ		
อันดับ/วงศ์/ชนิด	เมษายน พ.ศ.2565	สิงหาคม พ.ศ.2565
Order Pelecaniformes		
Family Ardeidae		
นกยางเปี้ย ( <i>Egretta garzetta</i> )	×	✓
Order Charadriiformes		
Family Turnicidae		
นกคุ่มมอกลาย ( <i>Turnix suscitator</i> )	×	✓
Order Accipitriformes		
Family Accipitridae		
เหยี่ยวขาว ( <i>Elanus caeruleus</i> )	✓	×
เหยี่ยวแดง ( <i>Haliastur indus</i> )	✓	×
Order Charadriiformes		
Family Recurvirostridae		
นกตีนเทียน ( <i>Himantopus himantopus</i> )	✓	×
Family Charadriidae		
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	✓	✓
นกหัวโตเล็กขาเหลือง ( <i>Charadrius dubius</i> )	✓	×
Family Glareolidae		
นกแอ่นทุ่งใหญ่ ( <i>Glareola maldivarum</i> )	×	✓
Order Columbiformes		
Family Columbidae		
นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	✓	✓
นกเขาไฟ ( <i>Streptopelia tranquebarica</i> )	✓	✓
นกเขาใหญ่ ( <i>Spilopelia chinensis</i> )	✓	✓
นกเขาขาว ( <i>Geopelia striata</i> )	✓	✓
Order Cuculiformes		
Family Cuculidae		
นกกระปูดใหญ่ ( <i>Centropus sinensis</i> )	✓	✓
นกบั้งรอกใหญ่ ( <i>Phaenicophaeus tristis</i> )	×	✓
นกกาเหว่า ( <i>Eudynamys scolopaceus</i> )	✓	✓
นกอีวาบตักแตน ( <i>Cacomantis merulinus</i> )	✓	✓
Order Strigiformes		
Family Strigidae		
นกเค้าโมง ( <i>Glaucidium cuculoides</i> )	✓	×
Order Caprimulgiformes		
Family Caprimulgidae		
นกตบยุงป่าโคก ( <i>Caprimulgus affinis</i> )	✓	×
Family Apodidae		
นกแอ่นตาล ( <i>Cypsiurus balasiensis</i> )	✓	✓

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา

ตารางที่ 5.8-4 รายชื่อนกที่สำรวจพบ (ต่อ)		
อันดับ/วงศ์/ชนิด	เมษายน พ.ศ.2565	สิงหาคม พ.ศ.2565
<b>Order Coraciiformes</b>		
<b>Family Coraciidae</b>		
นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias affinis</i> )	✓	✓
<b>Family Alcedinidae</b>		
นกกะเต็นอกขาว ( <i>Halcyon smymensis</i> )	✓	×
<b>Family Meropidae</b>		
นกจาบคาเล็ก ( <i>Merops orientalis</i> )	✓	✓
นกจาบคาหัวเขียว ( <i>Merops philippinus</i> )	✓	×
<b>Order Bucerotiformes</b>		
<b>Family Upupidae</b>		
นกกระจ่างหัวขวาน ( <i>Upupa epops</i> )	✓	×
<b>Order Piciformes</b>		
<b>Family Megalaimidae</b>		
นกโพระดกธรรมดา ( <i>Psilopogon lineatus</i> )	✓	✓
นกตีทอง ( <i>Psilopogon haemacephalus</i> )	×	✓
<b>Family Picidae</b>		
นกหัวขวานต่างอกลายจุด ( <i>Dendrocopos analis</i> )	✓	×
<b>Order Passeriformes</b>		
<b>Family Artamidae</b>		
นกแอ่นพง ( <i>Artamus fuscus</i> )	✓	✓
<b>Family Aegithinidae</b>		
นกขมิ้นน้อยธรรมดา ( <i>Aegithina tiphia</i> )	✓	✓
<b>Family Dicruridae</b>		
นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ ( <i>Dicrurus paradiseus</i> )	✓	✓
<b>Family Rhipiduridae</b>		
นกอีแพรดแถบอกดำ ( <i>Rhipidura javanica</i> )	✓	×
<b>Family Corvidae</b>		
อีกา ( <i>Corvus macrorhynchos</i> )	✓	✓
<b>Family Alaudidae</b>		
นกจาบผ่นปีกแดง ( <i>Mirafra erythrocephala</i> )	✓	✓
<b>Family Pycnonotidae</b>		
นกปรอดทอง ( <i>Pycnonotus atriceps</i> )	✓	×
นกปรอดหัวสีเขม่า ( <i>Pycnonotus aurigaster</i> )	✓	×
นกปรอดหน้าवल ( <i>Pycnonotus goiavier</i> )	✓	×
นกปรอดสวน ( <i>Pycnonotus corandi</i> )	✓	×
<b>Family Hirundinidae</b>		
นกนางแอ่นบ้าน ( <i>Hirundo rustica</i> )	✓	×
<b>Family Cisticolidae</b>		
นกกระजิบหัวออกเทา ( <i>Prinia hodgsonii</i> )	✓	✓
นกกระจิบหัวทองเหลือง ( <i>Prinia flaviventris</i> )	✓	×

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา

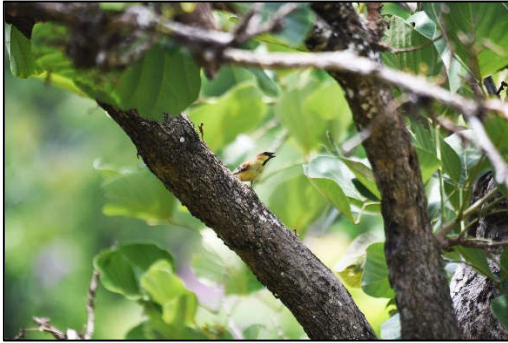
ตารางที่ 5.8-4 รายชื่อนกที่สำรวจพบ (ต่อ)		
อันดับ/วงศ์/ชนิด	เมษายน พ.ศ.2565	สิงหาคม พ.ศ.2565
นกกระजิบธรรมดา ( <i>Orthotomus sutorius</i> )	✓	×
นกกระจิบคอดำ ( <i>Orthotomus atrogularis</i> )	✓	×
Family Sturnidae		
นกเอี้ยงสาริกา ( <i>Acridotheres tristis</i> )	×	✓
นกกิ้งโครงคอดำ ( <i>Gracupica nigricollis</i> )	×	✓
Family Sturnidae		
นกเอี้ยงหงอน ( <i>Acridotheres grandis</i> )	✓	×
นกเอี้ยงสาริกา ( <i>Acridotheres tristis</i> )	✓	×
นกกิ้งโครงคอดำ ( <i>Gracupica nigricollis</i> )	✓	×
Family Muscicapidae		
นกนางเขนบ้าน ( <i>Copsychus saularis</i> )	✓	×
นกยอดหญ้าสีดำ ( <i>Saxicola caprata</i> )	✓	✓
Family Dicaeidae		
นกสีชมพูสวน ( <i>Dicaeum cruentatum</i> )	✓	✓
Family Nectariniidae		
นกกิ้งปดัดม่วง ( <i>Cinnyris asiaticus</i> )	✓	×
นกกิ้งปดัดเหลือง ( <i>Cinnyris jugularis</i> )	✓	✓
Family Passeridae		
นกกระจอกใหญ่ ( <i>Passer domesticus</i> )	✓	✓
นกกระจอกตาส (Passer flaveolus)	✓	✓
นกกระจอกบ้าน ( <i>Passer montanus</i> )	✓	✓
Family Estrildidae		
นกกระดัดขี้หมู ( <i>Lonchura punctulata</i> )	✓	✓
Family Motacillidae		
นกเด้าลมเหลือง ( <i>Motacilla tschutschensis</i> )	✓	×
นกเด้าดินทุ่งเล็ก ( <i>Anthus rufulus</i> )	✓	✓
55	51	33

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา

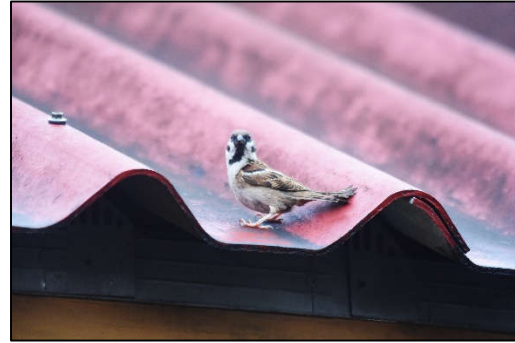
ตารางที่ 5.8-5 รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ		
อันดับ/วงศ์/ชนิด	เมษายน พ.ศ.2565	สิงหาคม พ.ศ.2565
Order Scandentia		
Family Tupaiidae		
กระแตเหินือ ( <i>Tupaia belangeri</i> )	✓	✓
Order Rodentia		
Family Muridae		
หนูพุกใหญ่ ( <i>Bandicota indica</i> )	✓	✓
หนูท้องขาว ( <i>Rattus tanezum</i> )	✓	✓
Family Sciuridae		
กระรอกหลากสี ( <i>Callosciurus finlaysoni</i> )	✓	✓
กระจ๊วน ( <i>Menetes berdmorei</i> )	✓	✓
กระเล็นขนปลายหูสั้น ( <i>Tamiops mccllellandi</i> )	✓	×
Order Carnivora		
Family Herpestidae		
พังพอนเล็ก ( <i>Herpestes javanicus</i> )	✓	✓
7	7	6

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา





นกกระจอกตาล



นกกระจอกบ้าน



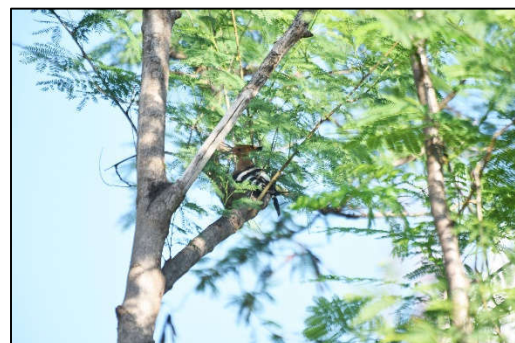
นกกระจิบบอกดำ



นกกระติ๊ดขี้หมู



นกกระแตแต้แว๊ด และนกตีนเทียน



นกกระรางหัวขวาน



นกกาเหว่า



นกกาเหว่า

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 30 เมษายน - 1 พฤษภาคม พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ



นกกิ่งโครงคอดำ



นกเขาขาว



นกเขาไฟ



นกจาบคาเล็ก



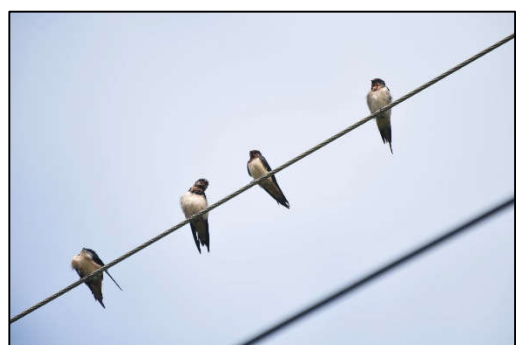
นกเด้าดินทุ่งเล็ก



นกเด้าลมเหลือง



นกตะขาบทุ่ง

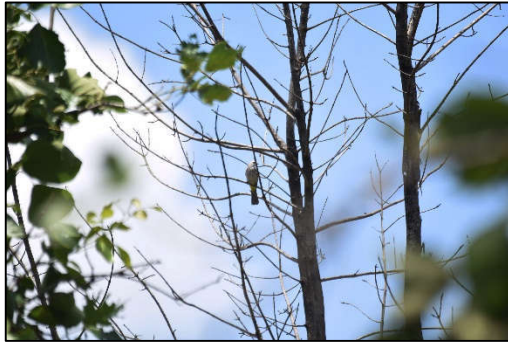


นกนางแอ่นบ้าน

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 30 เมษายน - 1 พฤษภาคม พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ (ต่อ)





นกปรอดหน้าवल



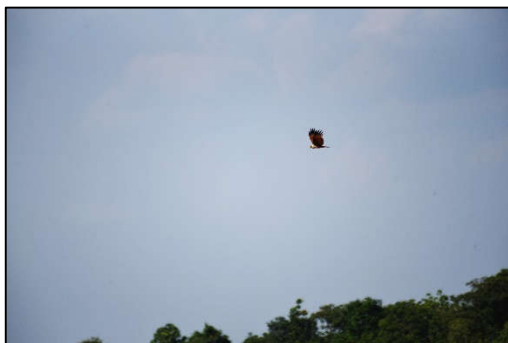
นกหัวขวานด่างอกลายจุด



นกหัวโตเล็กขาเหลือง



นกแอ่นพง



เหยี่ยวแดง



อีกา

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 30 เมษายน - 1 พฤษภาคม พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ (ต่อ)



จิ้งเหลนหลากลาย



นกกระจอกบ้าน



นกกระจอกใหญ่



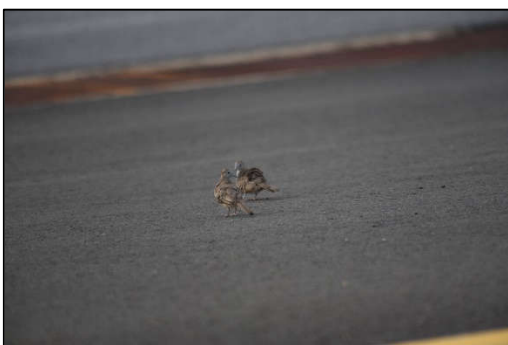
นกกระจิบหญ้าอกเทา



นกกระแตแต้แว๊ด



นกกิ้งโครงคอดำ



นกเขาขาว



นกเขาไฟ นกกิ้งโครงคอดำ

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-15 สิงหาคม พ.ศ.2565

ภาพที่ 5.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ (ต่อ)





นกเขาไฟ



นกคุ้มอกลาย



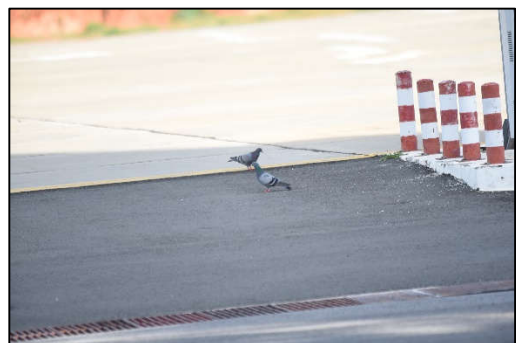
นกจาบคาเล็ก



นกจาบผ่นปีกแดง



นกเด้าดินทุ่งเล็ก



นกพิราบป่า



นกเอี้ยงสาริกา



นกแอ่นพง

ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-15 สิงหาคม พ.ศ.2565  
ภาพที่ 5.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

### ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

ประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดในพื้นที่โครงการ ทั้ง 86 ชนิด ไม่อาจระบุเป็นจำนวนตัวต่อหน่วยพื้นที่ได้อย่างชัดเจน เนื่องจากปัจจัยสำคัญ คือ การประเมินปริมาณประชากรของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ซึ่งต้องใช้วิธีการแตกต่างกันหลากหลาย จึงไม่อาจดำเนินการได้ในช่วงของการศึกษาที่มีระยะเวลายาว ด้วยเหตุนี้ ปริมาณประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดจึงประเมินเป็นระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ ซึ่งจำแนกเป็น 3 ระดับ รายละเอียดดังตารางที่ 5.8-6 และมีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์โดยสังเขป ดังนี้

ตารางที่ 5.8-6 จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม								
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2565				สิงหาคม พ.ศ.2565			
	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม			จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม		
		ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย		ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	0	3	5	7	0	2	5
สัตว์เลื้อยคลาน	16	1	2	13	10	0	2	8
นก	51	3	17	31	33	2	7	24
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	7	0	3	4	6	0	1	5
รวม	82	4	25	53	56	2	12	42

**ระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก :** เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมาก หรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้ง ซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้าง หรือกินอาหารได้หลากหลายประเภท จึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดี และมีประชากรมาก หรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดี จึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก รายละเอียดดังนี้

**เดือนเมษายน พ.ศ.2565** พบจำนวน 4 ชนิด ประกอบด้วย สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 1 ชนิด คือ จิ้งจกหางแบนเล็ก และนก จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ อีกา นกนางแอ่นบ้าน และนกกระจอกบ้าน

**เดือนสิงหาคม พ.ศ.2565** พบนก จำนวน 2 ชนิด คือ นกจาบผ่นปีกแดง และนกกระจอกบ้าน

**ระดับชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง :** เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐาน หรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้ง แต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดี หรือปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้าง หรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย

**เดือนเมษายน พ.ศ.2565** พบจำนวน 25 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ อึ่งน้ำเต้า กบหนอง และเขียดจะนา
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางหนาม และตุ๊กแกบ้าน
- นก จำนวน 17 ชนิด เช่น นกกระแตแต้แว๊ด นกเขาไฟ และนกแอ่นพง เป็นต้น
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด คือ หนูท้องขาว กระรอกหลากสี กระจอน

**เดือนสิงหาคม พ.ศ.2565** พบจำนวน 12 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 2 ชนิด คือ อึ่งน้ำเต้า และอึ่งข้างดำ
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด คือ จิ้งจกหางหนาม และจิ้งจกหางแบนเล็ก

• นก มีจำนวน 7 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกเขาไฟ นกจาบคาเล็ก อีกา นกเอี้ยงสาริกา นกกระติ๊ดขี้หมู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

• สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด คือ หนูท้องขาว

**ระดับชุมชนสัมพัทธ์น้อย :** เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย หรือเป็นชนิดที่ไม่พบจากการสำรวจ แต่เป็นข้อมูลจากการสอบถาม

**เดือนเมษายน พ.ศ.2565** พบจำนวน 53 ชนิด ประกอบด้วย

• สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด คือ คางคกบ้าน อึ่งอ่างบ้าน อึ่งข้างดำ เขียดหลังปุมที่ราบ และปาดบ้านหัวใหญ่

• สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 13 ชนิด เช่น กิ้งก่าสวน กิ้งก่าริ้ว งูสิงบ้าน และงูสิงหางลาย เป็นต้น

• นก จำนวน 31 ชนิด เช่น เหยี่ยวขาว นกจาบคาหัวเขียว นกหัวขวานด่างอกลายจุด และนกเค้าลมเหลือง เป็นต้น

• สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด คือ กระแตเหนือ หนูพุกใหญ่ กระเรียนขนปลายหูสั้น และพังพอนเล็ก

**เดือนสิงหาคม พ.ศ.2565** พบจำนวน 42 ชนิด ประกอบด้วย

• สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด คือ คางคกบ้าน กบหนอง เขียดจะนา เขียดหลังปุมที่ราบ และปาดบ้านหัวใหญ่

• สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 8 ชนิด คือ กิ้งก่าริ้ว จิ้งจกหินสีจาง ตุ๊กแกบ้าน จิ้งเหลนหางยาว จิ้งเหลนหลากหลาย จิ้งเหลนบ้าน งูเขียวพระอินทร์ และงูสาม่านพระอินทร์

• นก มีจำนวน 24 ชนิด เช่น นกคุ้มมอกลาย นกบั้งรอกใหญ่ นกตีทอง และนกกิ้งโครงคอดำ เป็นต้น

• สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด คือ กระแตเหนือ หนูพุกใหญ่ กระรอกหลากสี กระจอน และพังพอนเล็ก

**สถานภาพสัตว์ป่า :** การอนุรักษ์สัตว์ป่าจำเป็นต้องกำหนดสถานภาพของสัตว์ป่า เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการคุ้มครองชนิดที่มีประชากรน้อยและชนิดที่มีการแพร่กระจายเป็นขอบเขตจำกัด ไม่ให้หมดหรือสูญหายไปจากพื้นที่และ/หรือไม่ให้สูญพันธุ์ไปจากโลก ในทางกลับกันต้องควบคุมชนิดมีประชากรมาก ให้มีปริมาณในระดับที่ไม่ทำให้สมดุลของระบบนิเวศในพื้นที่สูญเสียไป ซึ่งประเทศไทยได้กำหนดสถานภาพสัตว์ป่าเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยจำแนกเป็น สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าสงวน และสัตว์ป่าคุ้มครอง และ สถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ ซึ่งพิจารณาตามภาวะของการถูกคุกคาม และทำให้ประชากรลดจนขอบเขตการแพร่กระจายของสัตว์ป่าลดลง โดยสถานภาพแต่ละประเภทของสัตว์ป่า ที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

**(1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย :** จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าจำนวน 82 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 51 ชนิด



ส่วนผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าจำนวน 56 ชนิด โดยไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 แต่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 31 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังตารางที่ 5.8-7

ตารางที่ 5.8-7								
จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2562								
ชั้นสัตว์ป่า	เมษายน พ.ศ.2565				สิงหาคม พ.ศ.2565			
	จำนวนชนิด ทั้งหมด	จำนวนชนิด			จำนวนชนิด ทั้งหมด	จำนวนชนิด		
		สัตว์ป่า สงวน	สัตว์ป่า คุ้มครอง	ไม่ได้รับการ คุ้มครอง		สัตว์ป่า สงวน	สัตว์ป่า คุ้มครอง	ไม่ได้รับการ คุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	-	-	8	7	-	-	7
สัตว์เลื้อยคลาน	16	-	4	12	10	-	1	9
นก	51	-	46	5	33	-	29	4
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	7	-	1	6	6	-	1	5
รวม	82	-	51	31	56	-	31	25

เดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 51 ชนิด ดังนี้

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าสวน กิ้งก่าริ้ว งูสิงบ้าน และงูสิงหางลาย

นก จำนวน 46 ชนิด เช่น นกตีนเทียน นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกเขาขาว นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกอีวาบตักแต่น นกเค้าโมง นกตบยุงป่าโคก นกแอ่นตาล นกตะขาบทุ่ง นกกะแต้นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกจาบคาหัวเขียว นกกระรางหัวขวาน นกโพระดกธรรมดา และนกหัวขวานต่างออกลายจุด เป็นต้น

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด คือ พังพอนเล็ก

เดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 31 ชนิด ดังนี้

สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 1 ชนิด คือ กิ้งก่าริ้ว

นก จำนวน 29 ชนิด เช่น นกยางเปีย นกคุ้มอกลาย นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่งทุ่งใหญ่ นกเขาไฟ นกกระปูดใหญ่ นกขี้รอกใหญ่ นกกาเหว่า นกอีวาบตักแต่น นกแอ่นตาล นกตะขาบทุ่ง นกจาบคาเล็ก นกโพระดกธรรมดา นกตีทอง นกแอ่นพง นกขมิ้นน้อยธรรมดา นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ อีกา นกจาบผ่นปีกแดง นกกระจับหูยาวอกเทา นกเอี้ยงสาริกา นกกิ้งโครงคอดำ นกยอดหญ้าสีดำ นกสีชมพูสวน นกกินเปือกเหลือง นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล นกกระจอกบ้าน นกกระตีดขี่หมู และนกเค้าดินทุ่งเล็ก

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด คือ พังพอนเล็ก

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าจำนวน 82 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) ไม่พบสัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ และไม่พบชนิดสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามที่ IUCN (2022-2) กำหนด

ส่วนผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าจำนวน 72 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) ไม่พบสัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ และไม่พบชนิดสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามที่ IUCN (2022-2) กำหนด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพการอนุรักษ์ ดังตารางที่ 5.8-8

ตารางที่ 5.8-8																		
จำนวนชนิดจำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์																		
ชั้นสัตว์ป่า	พฤษภาคม พ.ศ.2565									สิงหาคม พ.ศ.2565								
	จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์สผ. 1				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN <sup>2</sup>				จำนวน ชนิด ทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์สผ. 1				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN <sup>2</sup>			
		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	-	-	1	-	-	-	-	-	7	-	-	1	-	-	-	-	-
สัตว์เลื้อยคลาน	16	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-
นก	51	-	-	-	-	-	-	-	-	33	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	7	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	82	-	-	1	-	-	-	-	-	56	-	-	1	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : 1 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560)

NT = ใกล้สูญคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

2 = IUCN (2022-2)

NT = ใกล้สูญคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

**ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ :** จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆ ในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กินอาหารหลัก จำแนกออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

#### เดือนเมษายน พ.ศ.2565 ประกอบด้วย

- **นกที่กินพืช :** พบจำนวน 7 ชนิด คือ นกฟิราบป่า นกเขาไฟ ใหญ่ นกเขาขาว นกสีชมพูสวน กินปลีดำม่วง และนกกินปลีอกเหลือง นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก

- **นกที่กินสัตว์ :** พบจำนวน 30 ชนิด เช่น เหยี่ยวขาว นกกระแตแต้แว๊ด นกตบุงป่าโคกนกเค็มโง เป็นต้น โดยมีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำ และอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืช ที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร

- **นกที่กินพืช และสัตว์ :** พบจำนวน 14 ชนิด เช่น นกกาเหว่า นกโพระดกธรรมดา นกปรอดทอง และนกกระจอกตาล เป็นต้น

#### เดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 ประกอบด้วย

- **นกที่กินพืช** พบจำนวน 6 ชนิด คือ นกฟิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกสีชมพูสวน และนกกินปลีอกเหลือง นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก

- **นกที่กินสัตว์** พบจำนวน 17 ชนิด นกยางเปีย นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกระปูดใหญ่ นกแอ่นตาล เป็นต้น โดยมีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำ และอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืช ที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร

- **นกที่กินพืช และสัตว์** พบจำนวน 10 ชนิด เช่น นกกาเหว่า นกโพระดกธรรมดา นกกระจอกใหญ่ นกกระจอกตาล เป็นต้น

### สถานภาพตามฤดูกาลของนก

**เดือนเมษายน พ.ศ.2565** ตามจำนวนนกที่พบในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 51 ชนิด จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน ประกอบด้วย

- **นกประจำถิ่น :** เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น 46 ชนิด เช่น นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน และนกกระดัดขี้หมู เป็นต้น
- **นกอพยพในช่วงฤดูหนาว :** เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว มีจำนวน 5 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ นกตีนเทียน นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกจาบคาหัวเขียว นกนางแอ่นบ้าน และนกเค้าลมเหลือง
- **นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ :** เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้
- **นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังไข่ :** นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังไข่ในประเทศไทยบางช่วง บางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้ง หรือหนาว ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้

**เดือนสิงหาคม พ.ศ.2565** พบนกในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 33 ชนิด จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน ประกอบด้วย

- **นกประจำถิ่น :** เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น 31 ชนิด เช่น นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเอี้ยงสาริกา นกเอี้ยงหงอน และนกกระจอกตาล เป็นต้น
- **นกอพยพในช่วงฤดูหนาว :** เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาวซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว มีจำนวน 1 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ นกยางเปีย
- **นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ :** เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้
- **นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังไข่ :** นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังไข่ในประเทศไทย บางช่วงบางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้ง หรือหนาว ซึ่งนกกลุ่มนี้ พบจากการศึกษาในครั้งนี้ จำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่

### การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

**โอกาสในการชนนก (Potential of Strike)** ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความซุกซมของนก กรณีที่นกมีความซุกซมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความซุกซมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสในการชนนกลดน้อยลงหรือไม่โอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 5.8-9

ตารางที่ 5.8-9			
โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เดือนเมษายน พ.ศ.2565			
เหยี่ยวขาว ( <i>Elanus caeruleus</i> )		✓	
เหยี่ยวแดง ( <i>Haliastur indus</i> )		✓	
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	✓		
นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	✓		
นกเขาไฟ ( <i>Streptopelia tranquebarica</i> )	✓		
นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias affinis</i> )	✓		
อีกา ( <i>Corvus macrorhynchos</i> )		✓	
เดือนสิงหาคม พ.ศ.2565			
อีกา ( <i>Corvus leuallantii</i> )		✓	
8	4	4	0

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา (2565)

**โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage)** พิจารณาจากขนาดนก แบ่งออกเป็น 5 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.) และขนาดใหญ่มาก (>91 ซม.) โดยนกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมาก หรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย จากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลางและระดับต่ำ ดัง ตารางที่ 5.8-10

ตารางที่ 5.8-10			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน			
ชนิด	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เดือนเมษายน พ.ศ.2565			
เหยี่ยวขาว ( <i>Elanus caeruleus</i> )		✓	
เหยี่ยวแดง ( <i>Haliastur indus</i> )		✓	
นกกระแตแต้แว๊ด ( <i>Vanellus indicus</i> )	✓		
นกพิราบป่า ( <i>Columba livia</i> )	✓		
นกเขาไฟ ( <i>Streptopelia tranquebarica</i> )	✓		
นกตะขาบทุ่ง ( <i>Coracias affinis</i> )	✓		
อีกา ( <i>Corvus macrorhynchos</i> )		✓	
เดือนสิงหาคม พ.ศ.2565			
อีกา ( <i>Corvus leuallantii</i> )		✓	
8	4	4	0

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา (2565)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนกดังตารางที่ 5.8-9 และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายหากชนนก ดังตารางที่ 5.8-10 สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ดังตารางที่ 5.8-11 และตำแหน่งที่พบแสดงดังรูปที่ 5.8-1 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 5.8-11 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	นกกระแตแต้แว๊ด <sup>1</sup> นกฟิราบปา <sup>1</sup> นกเขาไฟ <sup>1</sup> นกตะขาบทุ่ง <sup>1</sup>	-	-
ปานกลาง	-	เหยี่ยวขาว <sup>1</sup> เหยี่ยวแดง <sup>1</sup> อีกา <sup>1/2</sup>	-
สูง	-	-	-

หมายเหตุ : <sup>1</sup> จากผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2565

<sup>2</sup> จากผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565

**เดือนเมษายน พ.ศ.2565** พบสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีจำนวน 7 ชนิด ประกอบด้วย สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด มีรายละเอียดดังนี้

**ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง : จำนวน 3 ชนิด คือ**

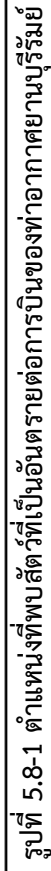
เหยี่ยวขาว (*Elanus caeruleus*) เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง มีพื้นที่หากินกว้าง มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อ แต่ชอบบินอยู่กับที่เพื่อมองหาเหยื่อกลางอากาศด้วยเช่นกัน แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ มีพื้นที่หากินกว้าง มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อ แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

อีกา (*Corvus macrorhynchos*) เป็นนกขนาดกลาง มีพื้นที่หากินทั่วไป แต่ชอบหากินใกล้กับแหล่งชุมชนที่มีกองขยะ และมักมาเกาะนอนรวมกันเป็นฝูงขนาดใหญ่ แต่แยกย้ายออกจากฝูงใหญ่เพื่อไปหากินตั้งแต่เช้า มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก และพบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

**ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง : จำนวน 4 ชนิด ดังนี้**

นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*) เป็นนกขนาดเล็ก เข้ามาหาอาหารและอาศัยในบริเวณท่าอากาศยานฯ บริเวณทางระบายน้ำ รวมทั้งสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และมักทำรังวางไข่ตามสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง หรือบริเวณปลายทางวิ่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากนกกระแตแต้แว๊ดเป็นนกที่มีประชากรเป็นจำนวนมากปานกลาง อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง



นกพิราบป่า (*Columba livia*) เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้ และสร้างรังตามอาคาร  
สำนักงานต่างๆ นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืช โดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวิ่ง หรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหากิน  
เป็นฝูง มีประชากรในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

นกเขาไฟ (*Streptopelia tranquebarica*) เป็นนกที่มีขนาดเล็ก มีพื้นที่หากินตามหญ้าสอง  
ข้างทางวิ่ง หรือบริเวณปลายทางวิ่ง แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินปานกลาง รวมถึงมีพฤติกรรม  
รวมฝูง แต่เป็นนกที่ตื่นตระหนกจากการไล่ล่า ดังนั้นจึงไม่มีอันตรายมากนัก

นกตะขาบทุ่ง (*Coracias benghalensis*) เป็นนกขนาดเล็ก มักหากินตัวเดียว ยกเว้นช่วง  
ฤดูสืบพันธุ์จะจับคู่กัน โดยหากินอยู่บริเวณพื้นที่เปิดโล่งโดยเฉพาะการจับหาแมลงต่างๆ บนพื้นหญ้าในบริเวณ  
ท่าอากาศยาน แต่ความชุกชุมอยู่ในระดับน้อย จึงทำให้โอกาสในการก่อให้เกิดอันตรายต่อการบินอยู่ระดับต่ำ

**เดือนสิงหาคม พ.ศ.2565** พบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับ  
ปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือ อีกา (*Corvus leuallantii*) เป็นสัตว์ขนาดกลาง ยาวประมาณ 48-59 ซม. ปากใหญ่สี  
ดำสนิท หน้าผากตั้งฉากกับปาก ตาดำ ขนดำปลอดทั้งตัวเหลือบมัน ปีกยาว หางยาว ขนสีดำแข็ง และตีนดำ มี  
พฤติกรรมชอบออกหากินเป็นฝูง กินอาหารจำพวกซากสัตว์ตายแล้ว ธัญพืช เช่น ข้าว ไซ้ไก่หรือเป็ด ระหว่างเดือน  
เม.ย. – ก.ค. จะทำรังด้วยวัสดุพืชขนง่าต้นไม้ ไซ้ครั้งละ 3-5 ฟอง สีเขียวแกมน้ำเงิน หรือมีลายน้ำตาลขีดๆ พักไข่ 17-  
19 วัน

#### 4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบจำนวนชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (เมษายนและสิงหาคม พ.ศ.2565)  
กับผลการศึกษาในขณะทำรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (มกราคม พ.ศ.2564) มีรายละเอียดแยกตาม  
ชั้นสัตว์ดังนี้ (ตารางที่ 5.8-12)

1) **สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก** : มีจำนวนชนิดที่พบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบปัจจุบัน จำนวน 8 ชนิด และมีจำนวนชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากผลการศึกษาในรายงาน  
การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จำนวน 3 ชนิด ดังนี้

ชนิดที่พบในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบ  
ปัจจุบัน จำนวน 8 ชนิด ได้แก่ กบนา เขียดงูเกาะเต่า อึ่งเผ้า อึ่งขาค่า อึ่งจิวหลังจุด พบบัว เขียดลิ้น และปาดบ้าน

ชนิดที่พบเพิ่มจากการศึกษาในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จำนวน 3 ชนิด  
ได้แก่ อึ่งน้ำเต้า เขียดหลังปุ่มที่ราบ และปาดบ้านหัวใหญ่

2) **สัตว์เลื้อยคลาน** : มีจำนวนชนิดที่พบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ แต่ไม่  
พบในการติดตามตรวจสอบปัจจุบัน จำนวน 11 ชนิด และมีจำนวนชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากผลการศึกษาในรายงานการ  
เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จำนวน 8 ชนิด ดังนี้

ชนิดที่พบในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบ  
ปัจจุบัน จำนวน 11 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าแก้ว แย้อีสาน งูทางมะพร้าวลายขีด งูปล้องฉนวนลาว งูลายสาบคอแดง งูลายสอ  
สวน งูเห่าฟันพิษ งูเหลือม งูดินบ้าน งูกะปะ และตะกวด

ชนิดที่พบเพิ่มจากการศึกษาในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จำนวน 8 ชนิด  
ได้แก่ จิ้งจกดินลายจุด จิ้งจกหินสีจาง จิ้งจกหางแบนเล็ก จิ้งเหลนหลากหลาย จิ้งเหลนบ้าน งูเขียวปากแหนบ งูสายม่าน  
พระอินทร์ งูหมอก งูสิงบ้าน



3) **นก** : มีจำนวนชนิดที่พบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบปัจจุบัน จำนวน 33 ชนิด และมีจำนวนชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากผลการศึกษาในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จำนวน 13 ชนิด ดังนี้

ชนิดที่พบในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบปัจจุบัน จำนวน 33 ชนิด เช่น เหยี่ยวนกเขาชिरา นกเป็ดแดง นกแอ่นบ้าน นกยางกรอกพันธุ์จีน นกตบยุงหางยาว นกปากห่าง นกกระติ๊ดตี่แดง นกอีเสือสีน้ำตาล นกจับแมลงหัวเทา นกกวก นกกางเขนดง นกแสก เป็นต้น

ชนิดที่พบเพิ่มจากการศึกษาในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จำนวน 13 ชนิด ได้แก่ นกตีนเทียน นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกเค้าโมง นกตบยุงป่าโคก นกกระเต็นออกขาว นกจาบคาหัวเขียว นกหัวขวานต่างอกลายจุด นกปรอดทอง นกนางแอ่นบ้าน นกเค้าลมเหลือง นกเค้าดินทุ่งเล็ก นกยางเปีย และนกแอ่นทุ่งใหญ่

4) **สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม** : มีจำนวนชนิดที่พบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบปัจจุบัน จำนวน 1 ชนิด และมีจำนวนชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากผลการศึกษาในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จำนวน 1 ชนิด ดังนี้

ชนิดที่พบในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ แต่ไม่พบในการติดตามตรวจสอบปัจจุบัน จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ หมาจิ้งจอก หนูหริ่ง หนูนา กระต่ายป่า กระรอกบินเล็กแก้มขาว ค้างคาวลูกหนูบ้าน และค้างคาวเพดานเล็ก

ชนิดที่พบเพิ่มจากการศึกษาในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ จำนวน 1 ชนิด คือ กระแตเหนือ

ตารางที่ 5.8-12			
เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
ประเภท	ก.พ.64	เม.ย.65	ส.ค.65
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	12	8	7
สัตว์เลื้อยคลาน	19	16	10
นก	76	51	33
สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม	13	7	6

และพบว่าจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ และระดับปานกลาง มีจำนวนชนิดที่ลดลงจากผลการศึกษาในขณะทำรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และไม่พบสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินในระดับสูงเช่นเดียวกัน ดังตารางที่ 5.8-13

ตารางที่ 5.8-13 เปรียบเทียบจำนวนชนิดสัตว์ป่าที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
แนวโน้มที่จะเป็น อันตรายต่อการบิน	ก.พ.64	เม.ย.65	ส.ค.65
ระดับต่ำ	นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระแตแต้แว๊ด นกกิ้งโครงคอดำ นกพิราบป่า	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกตะขาบทุ่ง	-
ระดับปานกลาง	เหยี่ยวแดง นกยางโทนน้อย นกเป็ดแดง นกยางไฟธรรมดา นกยางกรอกพันธุ์จีน กา นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกบั้งรอกใหญ่ นกปากห่าง	เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง อีกา	อีกา
ระดับสูง	-	-	-

#### 5) สรุปผลการศึกษาสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

จากการสำรวจพบสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2565 จากการสำรวจพบสัตว์ป่า มีจำนวนทั้งสิ้น 82 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยน้ำนม จำนวน 7 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 16 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด และนกจำนวน 51 ชนิด มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง และอีกา และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ และนกตะขาบทุ่ง

ส่วนการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 จากการสำรวจพบสัตว์ป่า มีจำนวนทั้งสิ้น 56 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยน้ำนม จำนวน 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 10 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนกจำนวน 33 ชนิด มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ อีกา

ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศ ซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียง สามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ดังนี้

1. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่ง มักอาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่ง หรือพื้นที่เปิดโล่งสลับกอหญ้าที่กระจายเป็นหย่อมๆ ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่เปิดโล่งเพื่อใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรัง วางไข่ ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกนางแอ่นบ้าน นกตะขาบทุ่ง นกเขาไฟ เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวแดง

วิธีการควบคุม : ให้ลดพื้นที่เปิดโล่ง ด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าและปล่อยให้หญ้ามามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ สำหรับนกนางแอ่นบ้านและเหยี่ยวชนิดต่างๆ โดยเฉพาะเหยี่ยวขนาดใหญ่ ต้องใช้วิธีการไล่เท่านั้น

2. สัตว์ป่าที่อาศัยตามอาคารและสิ่งปลูกสร้าง มักเกาะพัก และใช้พื้นที่ของอาคารเป็นพื้นที่สร้างรังหรือวางไข่ ได้แก่ นกพิราบป่า และอีกา

วิธีการควบคุม : ควบคุมไม่ให้มีอาหาร ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืช หรือแม้กระทั่งเศษอาหารจากกิจกรรมของมนุษย์ หรือถังขยะ รวมทั้งควบคุมการเข้าถึงตัวอาคารด้วยการติดตาข่าย หรืออาจเลือกใช้เหยี่ยวไล่เป็นครั้งคราว และสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยี่ยวบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

## 5.9 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน สถานประกอบการ และนักท่องเที่ยว ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 1) วัตถุประสงค์

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

### 2) วิธีการศึกษา

2.1) สํารวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในภาคสนาม โดยใช้แบบสอบถาม และแบ่งกลุ่มเป้าหมายหลัก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะง่ายต่อการตอบและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยมีลักษณะคำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด เพื่อรวบรวมข้อมูลซึ่งแบ่งคำถามสำหรับการศึกษาค้างนี้ ดังนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในครัวเรือน อาชีพ และตำแหน่งทางสังคม

ส่วนที่ 2 : สภาพปัญหา/ผลกระทบที่ได้รับจากโครงการ เป็นคำถามเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ได้แก่ ผลกระทบด้านระดับเสียง การเปลี่ยนแปลงสภาพสังคม ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุ และผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ฯลฯ

ส่วนที่ 3 : ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ เป็นคำถามเกี่ยวกับทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ

ส่วนที่ 4 : ปัญหาที่ได้รับจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา เป็นคำถามเกี่ยวกับสภาพปัญหาที่ได้รับจากโครงการ และข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา

2.2) กลุ่มเป้าหมาย : ผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวม 5 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนหนองไผ่ ชุมชนบ้านสระกอไทร ชุมชนบ้านไทรงาม ชุมชนโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านโสกคลอง (รูปที่ 5.9-1)

2.3) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565

### 3) ผลการศึกษา

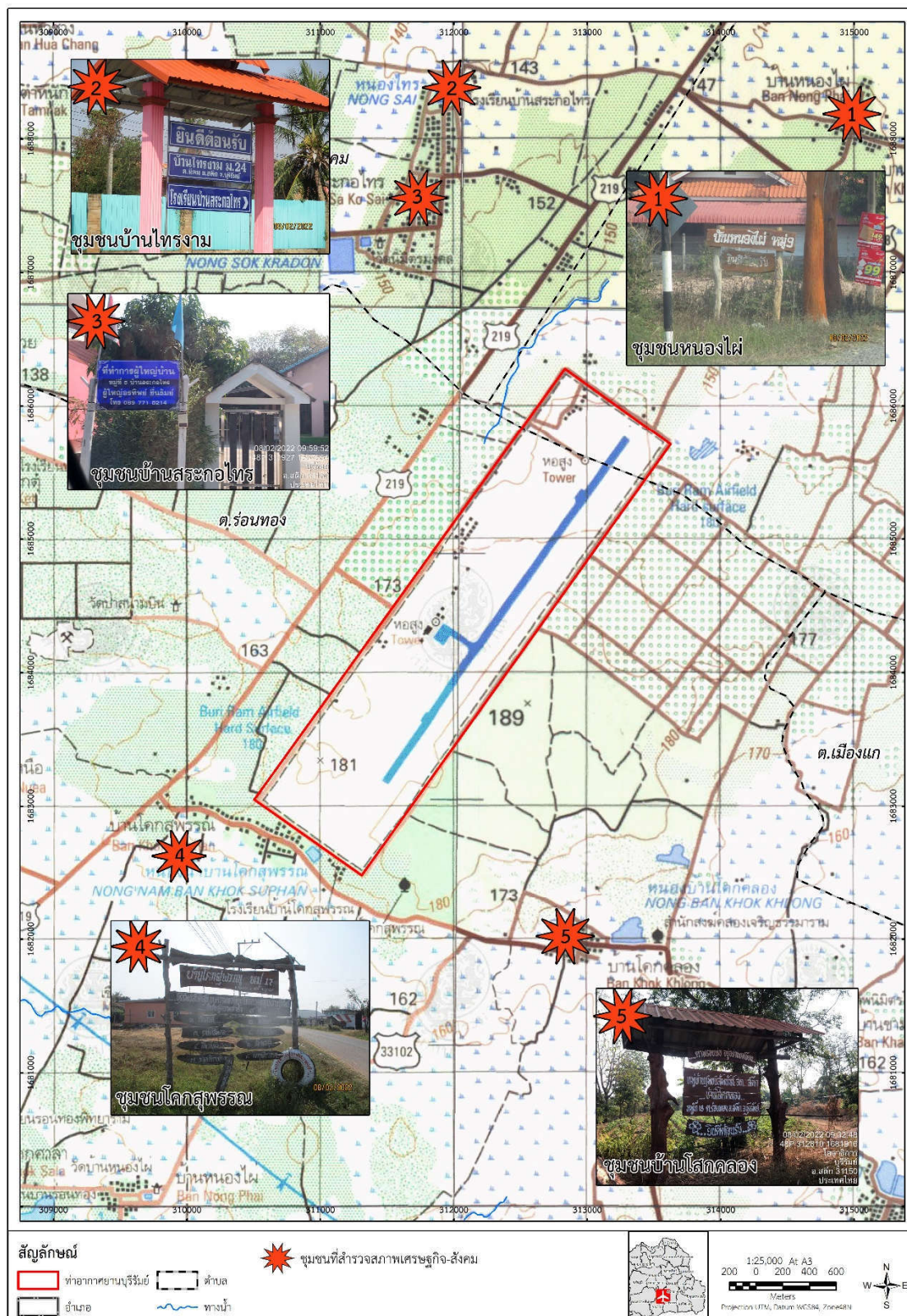
#### 3.1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ และสังคม ในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) ซึ่งดำเนินการสำรวจในชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ จำนวน 2 อำเภอ 6 ตำบล ประกอบด้วย อำเภอสตึก ได้แก่ ตำบลดอนมนต์ ตำบลนิคม ตำบลเมืองแก ตำบลร่อนทอง ตำบลสตึก และอำเภอแคนดง ได้แก่ ตำบลหัวฝาย พบว่าทัศนคติของชุมชนที่มีต่อการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ด้านผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ช่วงระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ ส่วนใหญ่ร้อยละ 94.7 คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบ มีเพียงร้อยละ 5.3 คาดว่าได้รับผลกระทบทางลบจากฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน ที่เกิดจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุ-อุปกรณ์ ช่วงระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 96.4 คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบ มีเพียงร้อยละ 3.6 คาดว่าได้รับผลกระทบทางบวกเนื่องจากความเจริญเข้าสู่จังหวัด มีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และคาดว่าจะมีผลกระทบทางลบจากเสียงดังรบกวนและแรงสั่นสะเทือนจากการขึ้น-ลงของอากาศยานที่มีเที่ยวบินมากขึ้น

#### 3.2 ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

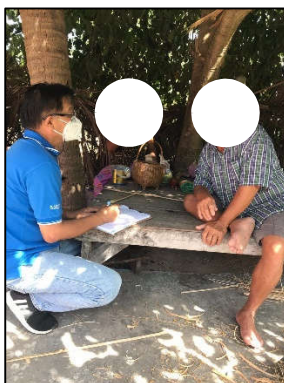
จากการทบทวนรายงานการผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 จำนวน 40 ชุด พบว่า อาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 60.0 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม รองลงมา ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 27.5 และประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 10.0

ในด้านทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 87.5 คิดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากการขึ้น-ลงของอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 55.0 รู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง และรู้สึกเสียงดังน้อยลง คิดเป็นร้อยละ 45.0 ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รู้สึกว่าจะไม่ได้รับรบกวน คิดเป็นร้อยละ 87.5 และรู้สึกว่าจะไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน คิดเป็นร้อยละ 12.5 ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รู้สึกว่าจะไม่ได้รับรบกวน คิดเป็นร้อยละ 60.0 รู้สึกว่าจะไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน คิดเป็นร้อยละ 32.5 และรู้สึกว่ารบกวน คิดเป็นร้อยละ 7.5 ส่วนความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน พบว่า ร้อยละ 90.0 มีความพึงพอใจ เนื่องจากการมีท่าอากาศยานทำให้สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น ร้อยละ 41.7 และปัจจัยอื่นๆ ร้อยละ 16.7



รูปที่ 5.9-1 บริเวณชุมชนที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์





ภาพที่ 5.9-1 การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

### 3.3 ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชน ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 สามารถสำรวจข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้รวมจำนวน 278 ตัวอย่าง โดยมีรายละเอียดผลการสำรวจดังนี้ (ตารางที่ 5.9-1 ถึง 5.9-5 และภาพที่ 5.9-1)

#### (1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผลการสำรวจข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ศึกษา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามมีสัดส่วนของเพศชายและเพศหญิงใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 56.8 และ ร้อยละ 43.2 ตามลำดับ โดยร้อยละ 42.1 มีอายุระหว่าง 40-49 ปี คิดเป็น รองลงมา มีอายุระหว่าง 50-59 ปี (ร้อยละ 32.0) และอายุมากกว่า 60 ปี ขึ้นไป (ร้อยละ 19.8) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ ส่วน สถานภาพการสมรส พบว่า ร้อยละ 97.8 มีสถานภาพสมรสแล้ว

ในด้านระดับการศึกษาของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่ง (ร้อยละ 54.0) สำเร็จการศึกษาในระดับประถมศึกษา รองลงมา สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 32.0) และ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพหรืออาชีวศึกษา (ร้อยละ 9.0) ตามลำดับ ในด้านภูมิลำเนาเดิมของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ร้อยละ 56.1 มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในพื้นที่ศึกษา และร้อยละ 43.9 ย้ายมาจากที่อื่น โดย มีระยะเวลาที่ย้ายมาเฉลี่ย 25.6 ปี ซึ่งสาเหตุในการย้ายที่อยู่ พบว่า ส่วนใหญ่ย้ายตามคู่สมรส คิดเป็นร้อยละ 66.4 รองลงมา คือ ย้ายตามครอบครัว (ร้อยละ 27.0) และย้ายตามหน่วยงานหรือย้ายมาทำงาน (ร้อยละ 6.6) ตามลำดับ

ตารางที่ 5.9-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
	278	100.0
<b>1.1 เพศ</b>		
1. ชาย	158	56.8
2. หญิง	120	43.2
<b>1.2 อายุ</b>		
1. 20 -29 ปี	6	2.2
2. 30 -39 ปี	11	4.0
3. 40- 49 ปี	117	42.1
4. 50 -59 ปี	89	32.0
5. 60 ปีขึ้นไป	55	19.8
<b>1.3 การนับถือศาสนา</b>		
1. พุทธ	278	100.0
2. อิสลาม	0	0.0
3. คริสต์	0	0.0
<b>1.4 สถานภาพสมรส</b>		
1. โสด	6	2.2
2. สมรส	272	97.8
3. หย่าร้าง	0	0.0
4. หม้าย	0	0.0



ตารางที่ 5.9-2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
	278	100.0
<b>1.5 ระดับการศึกษาสูงสุด</b>		
1. ไม่ได้เรียนหนังสือ	0	0.0
2. ประถมศึกษา	150	54.0
3. มัธยมศึกษาตอนต้น	89	32.0
4. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	25	9.0
5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) / อนุปริญญา	11	4.0
6. ปริญญาตรี	3	1.1
7. สูงกว่าปริญญาตรี	0	0.0
<b>1.6 ภูมิลำเนาของผู้ให้สัมภาษณ์</b>		
1. อยู่มาตั้งแต่เกิด	156	56.1
2. ย้ายมาจากที่อื่น	122	43.9
ย้ายมาเฉลี่ย (ปี)	25.6	
<b>1.7 สาเหตุของการย้ายที่อยู่</b>		
1. ย้ายตามหน่วยงาน / ย้ายมาทำงาน	8	6.6
2. ย้ายตามครอบครัว	33	27.0
3. ย้ายตามคู่สมรส	81	66.4

## (2) ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน

ครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์มีจำนวนสมาชิกเฉลี่ย 4.1 คนต่อครัวเรือน โดยส่วนใหญ่ประกอบอาชีพหลัก คือ ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (ร้อยละ 82.0) รองลงมา ประกอบอาชีพค้าขายหรือธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 9.0) และพนักงานบริษัทหรือพนักงานโรงงาน (ร้อยละ 4.0) ตามลำดับ โดยครัวเรือนส่วนใหญ่ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม คิดเป็นร้อยละ 89.9 รองลงมา ประกอบอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 5.0) และอาชีพเกษตรกรรม (ร้อยละ 2.9) ตามลำดับ

ด้านรายได้รวมต่อเดือนของครัวเรือน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่ง (ร้อยละ 51.8) มีรายได้รวมระหว่าง 15,001-20,000 บาทต่อเดือน รองลงมา มีรายได้รวมระหว่าง 10,001-15,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 20.1) และมากกว่า 20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 19.1) ตามลำดับ ส่วนด้านรายจ่ายรวมต่อเดือนของครัวเรือน พบว่า มีสัดส่วนเช่นเดียวกับรายได้รวมต่อเดือนของครัวเรือน คือ ผู้ให้สัมภาษณ์มากกว่าครึ่ง (ร้อยละ 58.1) มีรายจ่ายรวมระหว่าง 15,001-20,000 บาทต่อเดือน รองลงมา มีรายจ่ายรวมระหว่าง 10,001-15,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 20.1) และมากกว่า 20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 19.1) ตามลำดับ โดยผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 93.2) ให้ความเห็นว่ารายได้ของครัวเรือนเป็นรายได้ที่แน่นอน และผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่ารายได้รวมของครัวเรือนมีความเพียงพอแก่การครองชีพ

ตารางที่ 5.9-3 ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
	278	100.0
<b>2.1 ข้อมูลสมาชิกในครัวเรือน</b>		
จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย (คน)	4.1	
<b>2.2 อาชีพหลักของครัวเรือน</b>		
1. เกษตรกรรม	228	82.0
2. ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว	25	9.0
3. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	6	2.2
4. รับจ้าง	5	1.8
5. พนักงานบริษัทเอกชน	11	4.0
6. อื่นๆ	3	1.1
<b>2.3 อาชีพเสริมของครัวเรือน</b>		
1. ไม่มีอาชีพเสริม	250	89.9
2. เกษตรกรรม	8	2.9
3. ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว	3	1.1
4. รับจ้าง	14	5.0
5. อื่นๆ	3	1.1
<b>2.4 รายได้รวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)</b>		
1. ไม่เกิน 5,000 บาท	6	2.2
2. ระหว่าง 5,001 – 10,000 บาท	19	6.8
3. ระหว่าง 10,001 – 15,000 บาท	56	20.1
4. ระหว่าง 15,001 – 20,000 บาท	144	51.8
5. มากกว่า 20,000 บาท	53	19.1
<b>2.5 รายจ่ายรวมของครัวเรือน (บาทต่อเดือน)</b>		
1. ไม่เกิน 5,000 บาท	6	2.2
2. ระหว่าง 5,001 – 10,000 บาท	19	6.8
3. ระหว่าง 10,001 – 15,000 บาท	56	20.1
4. ระหว่าง 15,001 – 20,000 บาท	144	51.8
5. มากกว่า 20,000 บาท	53	19.1
<b>2.6 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน</b>		
1. เป็นรายได้ที่แน่นอน	259	93.2
2. เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน	19	6.8
<b>2.7 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอต่อการครองชีพหรือไม่</b>		
1. เพียงพอ	278	100.0
2. ไม่เพียงพอ	0	0.0

### (3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณูปโภค

ในรอบปีที่ผ่านมา ผู้ให้สัมภาษณ์หรือสมาชิกในครัวเรือนที่เคยได้รับการเจ็บป่วย คิดเป็นร้อยละ 12.9 โดยผู้ที่เคยได้รับการเจ็บป่วยส่วนใหญ่เป็นโรคเกี่ยวกับหัวใจและหลอดเลือด (ร้อยละ 61.1) และเป็นโรคเกี่ยวกับกล้ามเนื้อและกระดูก (ร้อยละ 38.9) ส่วนการรักษาพยาบาลเมื่อได้รับการเจ็บป่วย พบว่า ทั้งหมดเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.9) ให้ความเห็นว่าการให้บริการด้านสาธารณสุขมีความเพียงพอ

ตารางที่ 5.9-4		
ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย และสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
	278	100.0
<b>3.1 ในรอบปีที่ผ่านมา สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยหรือไม่</b>		
1. ไม่เคย	242	87.1
2. เคย	36	12.9
<b>กรณีที่เจ็บป่วย สมาชิกในครัวเรือนมีการเจ็บป่วยเป็นโรคใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. ภูมิแพ้ทางเดินหายใจ อาการจามน้ำมูกไหล จามติดๆ กัน คัดจมูก แน่นจมูก	0	0.0
2. ภูมิแพ้ทางผิวหนัง อาการผื่นคัน ลมพิษ ผิวหนังอักเสบเป็นตุ่มคัน เป็นรอยผิวหนังอักเสบที่ไม่รู้สาเหตุ	0	0.0
3. โรคผิวหนัง เชื้อรา กลากเกลื้อน	0	0.0
4. โรคทางเดินหายใจ เจ็บคอทอลซินอักเสบ หวัด หลอดลมอักเสบเฉียบพลัน เรื้อรัง ไอแห้ง ไอมีเสมหะ ภูมิแพ้ปอดอักเสบติดเชื้อ วัณโรค	0	0.0
5. ตา หู เยื่อตาขาวอักเสบ คันระคายเคืองตา ตาสู้แสงสว่างไม่ได้ (อาการแพ้ระคายเคือง) การได้ยิน เสียงลดลง มีเสียงดังในหู	0	0.0
6. ทางเดินอาหาร อาหารเป็นพิษ (คลื่นไส้อาเจียน ปวดท้องบิด ถ่ายเป็นน้ำ) ท้องเสีย (ถ่ายเป็นน้ำ เป็นมูก เป็นเลือด ปวดท้องคลื่นไส้อาเจียนไข้) ตับอักเสบจากเชื้อไวรัสเอ จากยาจากสารเคมี	0	0.0
7. หัวใจและหลอดเลือด ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจเต้นผิดจังหวะ โรคกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด	22	61.1
8. ระบบสืบพันธุ์ คลอดก่อนกำหนด แท้งที่ไม่ได้เกิดจากการทำแท้ง	0	0.0
9. ทางเดินปัสสาวะ กระเพาะปัสสาวะอักเสบ ไตอักเสบ นิ่วทางเดินปัสสาวะ	0	0.0
10. กล้ามเนื้อและกระดูก ปวดกล้ามเนื้อที่ไม่ทราบสาเหตุ ปวดข้อต่างๆ ที่ไม่ทราบสาเหตุ (ไม่ใช่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เกาท์ รูมาตอยด์)	14	38.9
11. สมองและระบบประสาท ปวดหัว เครียด ปวดมึนท้ายทอยนอนไม่หลับ ซึมเศร้า	0	0.0
<b>3.3 เมื่อสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วย จะไปรักษาพยาบาลที่ใด</b>		
1. โรงพยาบาลรัฐบาล	278	100.0
2. โรงพยาบาลเอกชน	0	0.0
3. คลินิก	0	0.0
4. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.)	0	0.0
5. ซื้อมากินเอง	0	0.0
<b>3.4 การให้บริการสาธารณสุข / สถานพยาบาลในปัจจุบันเพียงพอหรือไม่</b>		
1. เพียงพอ	275	98.9
2. ไม่เพียงพอ	3	1.1

**(4) ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน**

ผลการสอบถามความคิดเห็นด้านการให้บริการสาธารณูปโภคและสภาพแวดล้อมในชุมชน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดใช้น้ำประปาในการอุปโภคภายในครัวเรือน โดยไม่พบปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภค ส่วนแหล่งน้ำบริโภค พบว่า เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.9) ชื่อน้ำจากตู้น้ำดื่มหรือชื่อน้ำบรรจุขวดเพื่อการบริโภคในครัวเรือน และร้อยละ 1.1 น้ำจากเครื่องกรองน้ำ โดยไม่พบปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภค และด้านการใช้ไฟฟ้า พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่พบปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้า

ด้านการจัดการและการระบายน้ำ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน โดยไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำ ในด้านการจัดการขยะ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 65.1 ใช้บริการเก็บขยะมูลฝอยของหน่วยงานส่วนท้องถิ่น และร้อยละ 34.9 ใช้วิธีเผา โดยไม่มีปัญหาด้านการกำจัดขยะ

เมื่อสอบถามถึงการประสบปัญหาจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานหรือจากเครื่องบิน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่พบปัญหาด้านฝุ่นละออง และไม่พบปัญหาด้านเสียงดังรบกวน ที่เกิดจากการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานหรือจากเครื่องบิน

เมื่อสอบถามถึงการประสบปัญหาด้านสังคม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 97.8) ไม่พบปัญหาด้านสังคม โดยผู้ที่พบปัญหาด้านสังคม พบว่า (ร้อยละ 62.5) พบปัญหาอาชญากรรม และปัญหาอาชญากรรม (ร้อยละ 37.5)

ตารางที่ 5.9-5 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
	278	100.0
<b>4.1 แหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้)</b>		
1. น้ำประปา	278	100.0
2. น้ำบาดาล	0	0.0
3. น้ำฝน	0	0.0
<b>4.2 มีปัญหาด้านแหล่งน้ำอุปโภคหรือไม่</b>		
1. ไม่มี	278	100.0
2. มี	0	0.0
<b>4.3 แหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร)</b>		
1. ชื่อน้ำจากตู้น้ำ / บรรจุขวด	275	98.9
2. น้ำจากเครื่องกรอง	3	1.1
3. น้ำฝน	0	0.0
<b>4.4 มีปัญหาด้านแหล่งน้ำบริโภคหรือไม่</b>		
1. ไม่มี	278	100.0
2. มี	0	0.0
<b>4.5 ในชุมชนของท่านมีปัญหาด้านการใช้ไฟฟ้าหรือไม่</b>		
1. ไม่มี	278	100.0
2. มี	0	0.0

ตารางที่ 5.9-4 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
	278	100.0
<b>4.6 คริวเรือนของท่าน มีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสีย</b>		
1. ปล่องลงท่อระบายน้ำสาธารณะโดยตรง	0	0.0
2. ปล่องลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน	278	100.0
3. ปล่องลงแม่น้ำ / คลอง / หนองน้ำ	0	0.0
4. ปล่องลงบ่อกักน้ำที่ทำขึ้นเอง	0	0.0
5. ผ่านการกรองเศษขยะก่อนกำจัด	0	0.0
6. ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยสู่สาธารณะ	0	0.0
<b>4.7 คริวเรือนของท่าน มีปัญหาด้านการจัดการและการระบายน้ำหรือไม่</b>		
1. ไม่มี	278	100.0
2. มี	0	0.0
<b>4.8 คริวเรือนของท่านมีวิธีการกำจัดขยะ</b>		
1. มีขยะของหน่วยงานส่วนท้องถิ่นมาจัดเก็บ	181	65.1
2. เภา	97	34.9
3. ขุดหลุมฝัง	0	0.0
<b>4.9 คริวเรือนท่าน มีปัญหาด้านการกำจัดขยะหรือไม่</b>		
1. ไม่มี	278	100.0
2. มี	0	0.0
<b>4.10 คริวเรือนของท่าน มีปัญหาด้านฝุ่นละอองหรือไม่</b>		
1. ไม่มี	278	100.0
2. มี	0	0.0
<b>ปัญหาด้านฝุ่นละออง มีสาเหตุมาจาก</b>		
1. จากการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยาน / จากเครื่องบิน	0	0.0
2. อื่นๆ	0	0.0
<b>4.11 คริวเรือนของท่าน มีปัญหาด้านระดับเสียงหรือไม่</b>		
1. ไม่มี	278	100.0
2. มี	0	0.0
<b>ปัญหาด้านระดับเสียง มีสาเหตุมาจาก</b>		
1. จากการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยาน / จากเครื่องบิน	0	0.0
2. อื่นๆ	0	0.0
<b>4.12 ท่านเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคมหรือไม่</b>		
1. ไม่ประสบปัญหา	272	97.8
2. ประสบปัญหา	6	2.2
<b>ปัญหาด้านสังคมที่พบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. ปัญหายาเสพติด	5	62.5
2. ปัญหาอาชญากรรม	3	37.5
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

## (5) ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ

ผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน : ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 43.0 ให้ความเห็นว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน โดยส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 71.9) และทำให้มีรายได้มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 28.1

ผลกระทบด้านความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน : ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.9) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลงจากเดิม และร้อยละ 1.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงดังจากเครื่องบินดังมากขึ้น โดยเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.9) ไม่ได้รับการรบกวนจากความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และจากเครื่องบินทหารหรือเอกชนหรือส่วนราชการอื่นในปัจจุบันมีสัดส่วนเท่ากัน

ด้านข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน : ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน : ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 41.2 ให้ความเห็นว่าทำให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น รองลงมา ให้ความเห็นว่าทำให้การคมนาคมสะดวกมากขึ้น (ร้อยละ 25.7) ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 21.8) และสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น (ร้อยละ 11.2) ตามลำดับ โดยไม่มีผู้ให้สัมภาษณ์ที่ไม่พึงพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ตารางที่ 5.9-6 ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
	278	100.0
5.1 การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน		
1. ไม่มีผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน	264	57.0
2. มีผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน	199	43.0
กรณี “มีผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชน” มีผลอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. มีรายได้มากขึ้น	47	28.1
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	120	71.9
3. มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น	0	0.0
4. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	0	0.0
5.2 ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินในปัจจุบัน		
1. เสียงดังมากขึ้น	3	1.1
2. เสียงดังน้อยลง	0	0.0
3. ไม่เปลี่ยนแปลง	275	98.9

ตารางที่ 5.9-5		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
	278	100.0
<b>5.3 ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบัน</b>		
1. ไม่ได้รบกวน	275	98.9
2. ไม่แน่ใจ	3	1.1
3. รบกวน	0	0.0
<b>ระดับการรบกวนขณะบินขึ้น</b>		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
4. มากที่สุด	0	0.0
<b>ระดับการรบกวนขณะบินผ่าน</b>		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
4. มากที่สุด	0	0.0
<b>ระดับการรบกวนขณะบินลง</b>		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
4. มากที่สุด	0	0.0
<b>5.4 ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินทหาร / เอกชน / ส่วนราชการอื่นในปัจจุบัน</b>		
1. ไม่ได้รบกวน	275	98.9
2. ไม่แน่ใจ	3	1.1
3. รบกวน	0	0.0
<b>ระดับการรบกวนขณะบินขึ้น</b>		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
4. มากที่สุด	0	0.0
<b>ระดับการรบกวนขณะบินผ่าน</b>		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
4. มากที่สุด	0	0.0
<b>ระดับการรบกวนขณะบินลง</b>		
1. น้อย	0	0.0
2. ปานกลาง	0	0.0
3. มาก	0	0.0
4. มากที่สุด	0	0.0



ตารางที่ 5.9-5		
ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
หัวข้อ	จำนวน	ร้อยละ
	278	100.0
5.5 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่		
1. ไม่วิตกกังวล	278	100.0
2. มีความวิตกกังวล	0	0.0
5.6 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่หรือไม่		
พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	64	11.2
2. เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	125	21.8
3. มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	0	0.0
4. ราคาที่ดินสูงขึ้น	236	41.2
5. เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	0	0.0
6. คมนาคมสะดวก	147	25.7
ไม่พอใจ เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1. ผลผลิตทางเกษตรกรรมลดลง	0	0.0
2. อาชญากรรมเพิ่มขึ้น	0	0.0
3. อุบัติเหตุจากการคมนาคม (ทางบก)	0	0.0
4. เสียดังรบกวน	0	0.0
5. การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น	0	0.0
6. แร่งงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	0	0.0

#### 4) เปรียบเทียบผลการศึกษา

เมื่อเปรียบเทียบผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานร้อยเอ็ดในปัจจุบันกับผลการสำรวจในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มขึ้นมีสัดส่วนเพิ่มขึ้น และส่วนใหญ่ยังคงให้ความเห็นว่ารู้สึกถึงความดังของเสียงไม่เปลี่ยนแปลงจากเดิม โดยยังคงไม่ได้รับการรบกวนจากเสียงของเครื่องบินพาณิชย์เช่นเดิม ส่วนผู้ที่ได้รับการรบกวนจากความดังของเสียงจากเครื่องบินทหารหรือเอกชนหรือส่วนราชการอื่นมีสัดส่วนลดลง

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนเที่ยวบินในระยะที่ผ่านมา (พ.ศ.2563-2565) พบว่า ในปี พ.ศ.2565 จำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2563 และ 2564 ที่ผ่านมา จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงรบกวนต่อชุมชนใกล้เคียง

## 5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 278 ตัวอย่าง ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565 สามารถสรุปผลกระทบจากดำเนินงานของท่าอากาศยานได้ดังนี้

**ผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน :** ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 2.2 พบปัญหาด้านสังคม โดยส่วนใหญ่พบปัญหาด้านยาเสพติด คิดเป็นร้อยละ 62.5 และปัญหาอาชญากรรม คิดเป็นร้อยละ 37.5 ตามลำดับ

**ผลกระทบด้านระดับเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน :** ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 1.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.9) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นไม่ได้รับกวนการใช้ชีวิต

## บทที่ 6

### การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน

#### 6.1 ผลการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน

ดำเนินการฝึกอบรมให้ความรู้ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ให้แก่เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในขอบเขตการดำเนินงาน

##### 1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม
- 1.2) เพื่อให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลักของท่าอากาศยาน
- 1.3) เพื่อสร้างความเข้าใจในการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

##### 2) ข้อมูลที่น่าสนใจ

เนื้อหาในการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ที่มีหัวข้อการบรรยายดังต่อไปนี้ (เอกสารประกอบการบรรยาย ดังภาคผนวก ง)

- 1) เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 2) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสัตว์ป่าในสนามบิน และอุปกรณ์และเทคโนโลยีในการป้องกันและจับไล่คนและสัตว์อันตรายอื่นๆ ในท่าอากาศยาน
- 3) วิธีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- 4) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน

##### 3) กลุ่มเป้าหมาย

เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

##### 4) ผลการดำเนินการ

การอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ.2565 ณ ห้องประชุมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยมีเจ้าหน้าที่เข้าร่วมการอบรม จำนวน 8 ราย มีผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมอบรมดังนี้ (ตารางที่ 6.1-1 และภาพที่ 6.1-1)



ภาพที่ 6.1-1 การฝึกอบรมให้ความรู้ด้านการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

### (1) ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้เข้าอบรม

ผลการสำรวจข้อมูลของผู้เข้าร่วมอบรม จำนวน 8 ราย พบว่า ผู้เข้าอบรม จำนวน 6 ราย เป็นเพศหญิง และเพศชาย จำนวน 2 ราย ตามลำดับ โดยมีอายุระหว่าง 20-29 ปี จำนวน 3 ราย อายุระหว่าง 40-49 ปี จำนวน 2 ราย อายุระหว่าง 30-39 ปี จำนวน 1 ราย และอายุระหว่าง 50-59 ปี จำนวน 1 ราย ตามลำดับ ด้านระดับการศึกษาสูงสุด พบว่า สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี จำนวน 6 ราย และระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงหรืออนุปริญญา จำนวน 2 ราย ในด้านตำแหน่งงานในปัจจุบัน พบว่า ดำรงตำแหน่งนักวิชาการขนส่ง จำนวน 2 ราย เจ้าหน้าที่ธุรการและการเงิน จำนวน 2 ราย นายช่างไฟฟ้า จำนวน 1 ราย นายช่างไฟฟ้าชำนาญงาน จำนวน 1 ราย เจ้าหน้าที่ตรวจค้นอาวุธและวัตถุอันตราย จำนวน 1 ราย และเจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติการ จำนวน 1 ราย ในด้านระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งปัจจุบัน พบว่า ดำรงตำแหน่งมาต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 3 ราย ตั้งแต่ 10 ปี ขึ้นไป จำนวน 3 ราย ระหว่าง 1-3 ปี จำนวน 1 ราย และระหว่าง 4-6 ปี จำนวน 1 ราย ตามลำดับ

### (2) ความคิดเห็นของผู้เข้าอบรมต่อการจัดอบรม

ผู้เข้าอบรมให้ความเห็นว่าเนื้อหาการฝึกอบรมเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ในระดับมากถึงมากที่สุด โดยผู้เข้าอบรมให้ความเห็นว่าเนื้อหาของการฝึกอบรมมีสอดคล้องกับความจำเป็นของหน่วยงานในระดับมากที่สุด จำนวน 5 ราย และสอดคล้องในระดับมาก จำนวน 3 ราย

ด้านการนำความรู้ไปปรับใช้ในการทำงาน ความเหมาะสมของวิทยากรในการฝึกอบรม และความสามารถของวิทยากรอธิบายให้ผู้เข้าร่วมอบรมเข้าใจในแต่ละหัวข้อ พบว่า ผู้เข้าอบรมให้ความเห็นว่าเหมาะสมในระดับมากถึงมากที่สุด

ด้านความเหมาะสมของเอกสารประกอบการบรรยาย พบว่า ผู้เข้าอบรม จำนวน 4 ราย ให้ความเห็นว่าเหมาะสมในระดับมาก ระดับมากที่สุด จำนวน 3 ราย และระดับปานกลาง จำนวน 1 ราย และความเหมาะสมของสื่อและสไลด์ทัศนูปกรณ์ประกอบการบรรยาย พบว่า ผู้เข้าอบรมให้ความเห็นว่าเหมาะสมมาก จำนวน 5 ราย และระดับมาก จำนวน 3 ราย และด้านความเหมาะสมของสถานที่ในการอบรม พบว่า ผู้เข้าอบรม จำนวน 5 ราย ให้ความเห็นว่าเหมาะสมในระดับมาก ระดับมากที่สุด จำนวน 2 ราย และระดับปานกลาง จำนวน 1 ราย ตามลำดับ รวมทั้งผู้เข้าอบรม จำนวน 6 ราย ให้ความเห็นว่าระยะเวลาในการอบรมมีความเหมาะสมในระดับมากที่สุด ระดับมาก จำนวน 1 ราย และระดับปานกลาง จำนวน 1 ราย ตามลำดับ

ส่วนความคิดเห็นต่อภาพรวมในการจัดอบรม และความเหมาะสมของโอกาสในการแสดงความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมในการอบรม พบว่า เหมาะสมในระดับมาก จำนวน 6 ราย และในระดับมากที่สุด จำนวน 2 ราย

### (3) ความคิดเห็นของผู้เข้าอบรมต่อรูปแบบการจัดอบรม

ด้านความเหมาะสมของรูปแบบการอบรม พบว่า ผู้เข้าอบรมให้ความเห็นว่ารูปแบบการอบรมทั้งภาคทฤษฎี จำนวน 6 ราย และภาคปฏิบัติมีความเหมาะสม และจำนวน 2 ราย

### (4) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ผู้เข้าอบรมไม่มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการอบรม และไม่มีหัวข้อหรือหลักสูตรที่ต้องการให้จัดฝึกอบรมเพิ่มเติม

<b>ตารางที่ 6.1-1</b> <b>ตารางสรุปผลการประเมินผลการฝึกอบรมให้ความรู้ เรื่อง การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของสนามบิน</b> <b>ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</b>	
รายการ	จำนวน
	8
<b>ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล</b>	
<b>1.1 เพศ</b>	
1. ชาย	2
2. หญิง	6
<b>1.2 อายุ</b>	
1. 20 -29 ปี	3
2. 30 -39 ปี	1
3. 40- 49 ปี	2
4. 50 -59 ปี	1
5. 60 ปี ขึ้นไป	0
<b>1.4 ระดับการศึกษาสูงสุด</b>	
1. ประถมศึกษา	0
2. มัธยมศึกษาตอนต้น	0
3. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	0
4. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) / อนุปริญญา	2
5. ปริญญาตรี	6
6. สูงกว่าปริญญาตรี	0
<b>1.5 ตำแหน่งในปัจจุบัน</b>	
1. นักวิชาการขนส่ง	2
2. นายช่างไฟฟ้า	1
3. นายช่างไฟฟ้าชำนาญงาน	1
4. เจ้าหน้าที่ตรวจอาวุธและวัตถุอันตราย	1
5. เจ้าหน้าที่งานธุรการและการเงิน	2
6. เจ้าหน้าที่งานขนส่งปฏิบัติการ	1
<b>1.6 ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งปัจจุบัน (ปี)</b>	
1. ต่ำกว่า 1 ปี	3
2. ระหว่าง 1-3 ปี	1
3. ระหว่าง 4-6 ปี	1
4. ระหว่าง 7-9 ปี	0
5. ตั้งแต่ 10 ปี ขึ้นไป	3

<b>ตารางที่ 6.1-1</b> <b>ตารางสรุปผลการประเมินผลการฝึกอบรมให้ความรู้ เรื่อง การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของสนามบิน</b> <b>ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)</b>	
รายการ	จำนวน
	8
<b>ส่วนที่ 2 ความพึงพอใจต่อการจัดอบรม</b>	
<b>2.1 เนื้อหาของการฝึกอบรมเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้</b>	
1. มากที่สุด	4
2. มาก	4
3. ปานกลาง	0
4. น้อย	0
5. น้อยที่สุด	0
<b>2.2 เนื้อหาของการฝึกอบรมมีความสอดคล้องกับความจำเป็นของหน่วยงาน</b>	
1. มากที่สุด	5
2. มาก	3
3. ปานกลาง	0
4. น้อย	0
5. น้อยที่สุด	0
<b>2.3 การนำความรู้ที่ได้รับจากการเข้าอบรมไปปรับใช้ประโยชน์/ประยุกต์ใช้กับการทำงาน</b>	
1. มากที่สุด	4
2. มาก	4
3. ปานกลาง	0
4. น้อย	0
5. น้อยที่สุด	0
<b>2.4 ความเหมาะสมของวิทยากรในการฝึกอบรม/สัมมนา</b>	
1. มากที่สุด	4
2. มาก	4
3. ปานกลาง	0
4. น้อย	0
5. น้อยที่สุด	0
<b>2.5 ความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมอบรมเข้าใจในรายละเอียดของการอบรมในแต่ละรายการ</b>	
1. มากที่สุด	4
2. มาก	4
3. ปานกลาง	0
4. น้อย	0
5. น้อยที่สุด	0
<b>2.6 ความเหมาะสมของเอกสารประกอบการบรรยาย</b>	
1. มากที่สุด	3
2. มาก	4
3. ปานกลาง	1
4. น้อย	0
5. น้อยที่สุด	0



<b>ตารางที่ 6.1-1</b> <b>ตารางสรุปผลการประเมินผลการฝึกอบรมให้ความรู้ เรื่อง การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของสนามบิน</b> <b>ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)</b>	
รายการ	จำนวน
	8
<b>2.7 ความเหมาะสมของสื่อ โสตทัศนูปกรณ์ประกอบการบรรยาย</b>	
1. มากที่สุด	3
2. มาก	5
3. ปานกลาง	0
4. น้อย	0
5. น้อยที่สุด	0
<b>2.8 ความเหมาะสมของสถานที่ในการอบรม</b>	
1. มากที่สุด	2
2. มาก	5
3. ปานกลาง	1
4. น้อย	0
5. น้อยที่สุด	0
<b>2.9 ความเหมาะสมของระยะเวลาในการอบรม</b>	
1. มากที่สุด	1
2. มาก	6
3. ปานกลาง	1
4. น้อย	0
5. น้อยที่สุด	0
<b>2.10 ความคิดเห็นต่อภาพรวมในการจัดอบรมในครั้งนี้</b>	
1. มากที่สุด	2
2. มาก	6
3. ปานกลาง	0
4. น้อย	0
5. น้อยที่สุด	0
<b>2.11 ความเหมาะสมของโอกาสในการแสดงความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมในการอบรม</b>	
1. มากที่สุด	2
2. มาก	6
3. ปานกลาง	0
4. น้อย	0
5. น้อยที่สุด	0

<b>ตารางที่ 6.1-1</b> <b>ตารางสรุปผลการประเมินผลการฝึกอบรมให้ความรู้ เรื่อง การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของสนามบิน</b> <b>ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)</b>	
รายการ	จำนวน
	8
<b>ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจต่อรูปแบบการจัดอบรม</b>	
<b>3.1 ความเหมาะสมของรูปแบบการอบรม (ภาคทฤษฎี)</b>	
1. เหมาะสม	6
2. ไม่เหมาะสม	0
3. ไม่ระบุ	2
<b>3.2 ความเหมาะสมของรูปแบบการอบรม (ภาคปฏิบัติ)</b>	
1. เหมาะสม	5
2. ไม่เหมาะสม	3
<b>ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติม</b>	
<b>4.1 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการอบรม</b>	
1. ไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	7
2. มีข้อเสนอเพิ่มเติม (ระบุ)	0
3. ไม่ระบุ	1
<b>4.2 รายการหรือหลักสูตรที่ต้องการให้จัดฝึกอบรมเพิ่มเติม</b>	
1. ไม่มี	7
2. มี (โปรดระบุ)	0
3. ไม่ระบุ	1

## บทที่ 7 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

### 7.1 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พิจารณาจากผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายละเอียดที่ได้นำเสนอในหัวข้อ 4 และหัวข้อ 5 ตามลำดับ พบว่า ปัจจุบัน (เดือนธันวาคม พ.ศ. 2565) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์อยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่น ๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวกท่าอากาศยาน และการก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ และลานจอดเครื่องบินขนส่งสินค้าและอาคารคลังสินค้า พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพที่ปรึกษาจึงเสนอแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพิ่มเติมอีก 1 แผนงาน ได้แก่ แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน โดยแสดงรายละเอียดของแต่ละแผนปฏิบัติการได้ดังนี้

#### 7.1.1 แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

##### 1) เหตุผลและความจำเป็น

เนื่องจากท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีพื้นที่กว้างขวาง มีพื้นที่ป่าไม้ค่อนข้างสมบูรณ์และพื้นที่ที่รกร้างโดยรอบเขตการบินเป็นบริเวณกว้าง โดยเฉพาะทางทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของเขตการบิน สำหรับในบริเวณเขตการบินสองข้างทางวิ่งมีการปลูกหญ้าและตัดแต่งสม่ำเสมอ มีการตัดต้นไม้เพื่อกำจัดแหล่งที่อยู่อาศัยของนกและสัตว์ต่างๆ ทั้งนี้ จากการสำรวจพบสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่า จำนวนทั้งสิ้น 82 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยน้ำนม จำนวน 7 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 16 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด และนกจำนวน 51 ชนิด มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ นกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง และอีกา และนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกฟิราบบ่า นกเขาไฟ และนกตะขาบทุ่ง ส่วนผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่ามีจำนวนทั้งสิ้น 56 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยน้ำนม จำนวน 6 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 10 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด และนกจำนวน 33 ชนิด มีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ อีกา

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทางท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรจัดให้มีการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินแผนป้องกันทั้งระยะสั้นและแผนการเฝ้าระวังในระยะยาว

##### 2) วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

##### 3) หน่วยงานรับผิดชอบ

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

#### 4) พื้นที่ดำเนินงาน

ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์และพื้นที่โดยรอบ

#### 5) วิธีดำเนินการ

1. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่ง มักอาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่ง หรือพื้นที่เปิดโล่งสลับกอหญ้า ที่กระจายเป็นหย่อมๆ ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่เปิดโล่งเพื่อใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร และอาจใช้เป็นพื้นที่ สำหรับสร้างรัง วางไข่ ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกนางแอ่นบ้าน นกตะขาบทุ่ง นกเขาไฟ เหยี่ยวขาว และเหยี่ยวแดง

วิธีการควบคุม : ให้ลดพื้นที่เปิดโล่ง ด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียม และ ปลอ่ยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ สำหรับนกนางแอ่นบ้าน และ เหยี่ยวชนิดต่างๆ โดยเฉพาะเหยี่ยวขนาดใหญ่ ต้องใช้วิธีการไล่เท่านั้น

2. สัตว์ป่าที่อาศัยตามอาคารและสิ่งปลูกสร้าง มักเกาะพัก และใช้พื้นที่ของอาคารเป็นพื้นที่ สร้างรังหรือวางไข่ ได้แก่ นกพิราบป่า และอีกา

วิธีการควบคุม : ควบคุมไม่ให้มีอาหาร ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืช หรือแม้กระทั่งเศษอาหารจาก กิจกรรมของมนุษย์ หรือถึงขยะ รวมทั้งควบคุมการเข้าถึงตัวอาคารด้วยการติดตาข่าย หรืออาจเลือกใช้เหยี่ยวไล่ นก เป็นครั้งคราว และสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยี่ยวบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

#### 6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยาน

#### 7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

### 7.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

1) ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยเปิดเดินระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ และสูบน้ำออกจากกระบบบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเพิ่มเติมความถี่ในการสูบน้ำออกเมื่อ พบว่ามีปริมาณตะกอนสูงเกิน 2 ใน 3 ของความลึกของบ่อเก็บตะกอน รวมทั้งตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย เป็นประจำทุกวัน โดยมีแนวทางการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสีย แสดงดังตารางที่ 7.2-1

2) ปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร หากพบว่าชำรุดควรรีบดำเนินการซ่อมแซม

3) เพิ่มการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัด น้ำเสีย เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งเพิ่มการติดตามตรวจสอบคุณภาพ น้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำบริเวณแหล่งรับน้ำทิ้งของ โครงการ

4) จากการติดตามตรวจสอบพบโครงสร้างของอาคารระบายน้ำบริเวณใกล้ทางวิ่งชำรุดเสียหาย ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ควรเร่งจัดสรรงบประมาณในการซ่อมแซมโครงสร้างอาคารระบายน้ำดังกล่าว

5) หากในอนาคต ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีแผนงานที่จะพัฒนาพื้นที่ภายในท่าอากาศยาน โดยมีการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการจากที่นำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือปรับปรุงการดำเนินการภายใน ท่าอากาศยาน หรือปรับแก้ไขรายละเอียดตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ โครงการ จะต้องจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาและให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการทุกครั้ง

[illegible]