



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย
ร้อยเอ็ด บัรรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)

รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (FINAL REPORT I) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



เสนอโดย



บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2566

ที่ 66/0965/MON/ศว.081

19 กรกฎาคม 2566

เรื่อง ขอส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (FINAL REPORT 1)
งานจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย
ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566

เรียน ประธานคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา

อ้างถึง สัญญาจ้างผู้เชี่ยวชาญรายบุคคลหรือจ้างบริษัทที่ปรึกษา สัญญาเลขที่ จท .24/2566
ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (FINAL REPORT 1) ประกอบด้วย
1) รายงานฉบับหลัก
2) รายงานฉบับย่อ
3) แผ่นบันทึกข้อมูล
ทำอาภาศยานละ 12 ชุด
งานจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม
เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566

ตามที่ กรมทำอาภาศยาน ได้ว่าจ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตาม
โครงการจ้างที่ปรึกษา ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566 ความละเอียดดังที่อ้างถึง

บัดนี้บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (FINAL REPORT 1) โครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ
จึงขอส่งรายงานดังกล่าวต่อท่าน เพื่อพิจารณา ดังสิ่งที่ส่งมาด้วยนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



ขอแสดงความนับถือ



(นายพนัส กมลพนัส)
กรรมการผู้จัดการ



หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์

วันที่ 19 เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2566

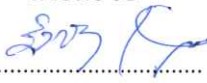








หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตั้งอยู่ ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

(✓) มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

() กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

() อื่น ๆ (ระบุ) _____

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย		ผู้จัดการโครงการ /ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม
นายนวก รุ่งจิตติ		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายไตรภพ มุ่งหมาย		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวศุภกานต์ วางาม		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวอุษณีย์ เลิศอภิวรดี		ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์

ขอแสดงความนับถือ

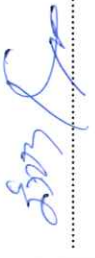






(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ








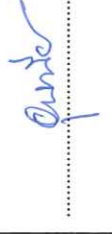
บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



**บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับที่ 1/2566 ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2566**

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงาน คิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา ภูมิพล - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลิลาชัย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ/ผู้ชำนาญการ ด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	12	
3	รศ.ดร. ไกรชาติ ต้นตระกูลอรภา - วท.บ. (สถิติ) - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหารสิ่งแวดล้อม) - Ph.D. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) - Post graduate in Occupational Safety and Health in the Workplaces	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และแบบจำลองทางคณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมรรค์ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	10	
4	ผศ.ดร.พงศ์เชษฐ์ พิชิตกุล - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง) - ประ.ด. (เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	
5	รศ.ดร.รัตนวัฒน์ ไชยรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ประ.ด. (วนศาสตร์) สาขานิเวศวิทยาป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	12	
6	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - ส.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ส.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	

บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับที่ 1/2566 ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2566

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ตำแหน่งปัจจุบัน	สัดส่วนผลงาน คิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	ว่าที่ รศ.ดร.วิษณุพงศ์ เกียรติช่วย - วท.บ.(สาขารัฐศาสตร์) - วท.ม.(สาขาบริหารสิ่งแวดล้อม) - ศศ.บ.(อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ประ.ด.(อายุรศาสตร์เขตร้อน แขนงวิชานาฏยสิ่งแวดล้อมและพิษวิทยา)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านระดับเสียง ความสั่นสะเทือน และแบบจำลองทางคณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชมรรค์ เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	5	
8	นายอภิชัย วรสิงห์ - วท.บ.(ประมง) - วท.ม.(วิทยาศาสตร์การประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	4	
9	นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
10	นายไตรภพ มุ่งหมาย - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการระบายน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
11	นายณวกกร อุนจิตติ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
12	นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	4	
13	นางสาวศุภกานต์ วางม - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	
14	นางสาวอุษณีย์ เลิศอภิรติ - วท.บ.(วิทยาศาสตร์สุขภาพ) สาขาอนามัยสิ่งแวดล้อม	ผู้ควบคุมดูแลห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ - ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ	บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไม้ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	3	

**การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุดรธานี
นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)
ประจำปีงบประมาณ 2566**

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

สารบัญ

หน้า

	สารบัญ	- I -
	สารบัญผนวก	- II -
	สารบัญตาราง	- III -
	สารบัญรูป	- V -
	สารบัญภาพ	- VI -
บทที่ 1	บทนำ	1-1
1.1	เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน	1-1
1.2	วัตถุประสงค์	1-2
1.2.1	วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	1-2
1.2.2	วัตถุประสงค์ของรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1	1-3
1.3	ขอบเขตการศึกษา	1-3
1.4	ผลการดำเนินงาน	1-6
1.5	แผนการดำเนินงานในระยะต่อไป	1-6
1.6	ภาพรวมความก้าวหน้าของการดำเนินงานและเนื้อหาของรายงาน	1-7
บทที่ 2	รายละเอียดโครงการ	2-1
2.1	ความเป็นมาของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-1
2.2	องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-3
2.2.1	องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-3
2.2.2	องค์ประกอบของโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน	2-6
2.2.3	กิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-11
2.3	เขตปลอดภัยการเดินอากาศ	2-11
2.4	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-11
2.5	การดำเนินการโครงการปัจจุบัน	2-14
2.5.1	จำนวนเจ้าหน้าที่	2-14
2.5.2	สถิติเที่ยวบิน	2-14
บทที่ 3	การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม	3-1
3.1	การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2	การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา	3-23

	สารบัญ	หน้า
บทที่ 4	การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง	4-1
4.2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ	4-48
4.3	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-54
บทที่ 5	การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	5-1
5.1	คุณภาพอากาศ	5-1
5.2	ระดับเสียง	5-17
5.3	ความสั่นสะเทือน	5-31
5.4	คุณภาพน้ำผิวดิน	5-40
5.5	การจัดการน้ำใช้	5-51
5.6	การจัดการน้ำเสีย	5-63
5.7	ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานก	5-76
5.8	ทรัพยากรสัตว์ป่า	5-78
5.9	เศรษฐกิจและสังคม	5-101
บทที่ 6	แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม	6-1
6.1	แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน	6-1
บทที่ 7	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	7-1
7.1	แนวทางปฏิบัติการขออนุญาตเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ.2561	7-1
7.2	สรุปข้อเสนอแนะการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	7-4
7.3	สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	7-8
7.3.1	สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : ช่วงระยะก่อสร้าง	7-8
7.3.2	สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : ช่วงระยะดำเนินการ	7-14
7.3.3	สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	7-16

สารบัญภาคผนวก

	หน้า
ภาคผนวก ก	หนังสือแจ้งผลการพิจารณาเห็นชอบรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ข	เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
ภาคผนวก ค	ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.3 1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	1-3
ตารางที่ 2.4 1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-14
ตารางที่ 2.5 1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ. 2566	2-15
ตารางที่ 2.5 2 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ.2564-ปัจจุบัน	2-16
ตารางที่ 3.1 1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	3-3
ตารางที่ 4.1 1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊สไข่ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	4-4
ตารางที่ 4.2 1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก๊สไข่ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	4-49
ตารางที่ 4.3 1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	4-55
ตารางที่ 5.1 1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-2
ตารางที่ 5.1 2 สถิติภูมิอากาศในคาบ 20 ปี (พ.ศ.2546-2565) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์	5-10
ตารางที่ 5.1 3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1	5-12
ตารางที่ 5.1 4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-15
ตารางที่ 5.2 1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1	5-21
ตารางที่ 5.2 2 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 ของ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-23
ตารางที่ 5.2 3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-28
ตารางที่ 5.3 1 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1	5-36
ตารางที่ 5.3 2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-38
ตารางที่ 5.4 1 ผลการตรวจวัดวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1	5-43
ตารางที่ 5.4 2 เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-47
ตารางที่ 5.5 1 ผลการตรวจวัดวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1	5-54
ตารางที่ 5.5 2 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-59
ตารางที่ 5.6 1 ผลการตรวจวัดวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1	5-67
ตารางที่ 5.6 2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-72
ตารางที่ 5.8 1 สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างปี พ.ศ.2564 – ปัจจุบัน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-84
ตารางที่ 5.8 2 รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ จากการสำรวจครั้งที่ 1	5-86
ตารางที่ 5.8 3 รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ จากการสำรวจครั้งที่ 1	5-86
ตารางที่ 5.8 4 รายชื่อนกที่สำรวจพบ จากการสำรวจครั้งที่ 1	5-87
ตารางที่ 5.8 5 รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ จากการสำรวจครั้งที่ 1	5-89

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5.8 6 จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม	5-91
ตารางที่ 5.8 7 จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562	5-92
ตารางที่ 5.8 8 จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพเพื่อการอนุรักษ์	5-93
ตารางที่ 5.8 9 โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด	5-94
ตารางที่ 5.8 10 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของท่าอากาศยาน หากเกิดการชน	5-94
ตารางที่ 5.8 11 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-95
ตารางที่ 5.8 12 เปรียบเทียบจำนวนสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-98
ตารางที่ 5.8 13 เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-99
ตารางที่ 7.2 1 สรุปมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยน มาตรการฯ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	7-6
ตารางที่ 7.2 2 สรุปมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยน มาตรการฯ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)	7-7
ตารางที่ 7.3 1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566	7-11
ตารางที่ 7.3 2 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะดำเนินการ) ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566	7-15
ตารางที่ 7.3 3 ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุง กายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2566	7-17

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1 1 ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-2
รูปที่ 2.2 1 ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-4
รูปที่ 2.2 2 ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน	2-7
รูปที่ 2.4 1 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ	2-12
รูปที่ 2.4 2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-13
รูปที่ 2.5 1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ. 2564-ปัจจุบัน	2-17
รูปที่ 5.1 1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-6
รูปที่ 5.1 2 ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-12
รูปที่ 5.1 3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-13
รูปที่ 5.1 4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-16
รูปที่ 5.2 1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-22
รูปที่ 5.2 2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566	5-25
รูปที่ 5.2 3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-29
รูปที่ 5.3 1 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1	5-37
รูปที่ 5.3 2 การเปรียบเทียบการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-39
รูปที่ 5.4 1 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-41
รูปที่ 5.4 2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1	5-44
รูปที่ 5.4 3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-49
รูปที่ 5.5 1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-52
รูปที่ 5.5 2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1	5-55
รูปที่ 5.5 3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-61
รูปที่ 5.6 1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-64
รูปที่ 5.6 2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1	5-68
รูปที่ 5.6 3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-73
รูปที่ 5.8 1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-96
รูปที่ 5.9 1 บริเวณชุมชนที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-102

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.2 1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนมีนาคม พ.ศ. 2566)	2-8
ภาพที่ 5.1 1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-7
ภาพที่ 5.2 1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-19
ภาพที่ 5.3 1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-31
ภาพที่ 5.4 1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-42
ภาพที่ 5.5 1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใต้ดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-53
ภาพที่ 5.6 1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-66
ภาพที่ 5.8 1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ	5-89

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินงาน ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำหนดให้ โครงการระบบขนส่งทางอากาศ เฉพาะ การก่อสร้างหรือขยายสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราว เพื่อการพาณิชย์ ที่มีความยาวของทางวิ่ง ตั้งแต่ 1,100 เมตรขึ้นไป จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ในชั้นขออนุมัติ หรือขออนุญาตโครงการ และจากความตามมาตราที่ 51/5 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 ซึ่งกำหนดไว้ว่า “เพื่อประโยชน์ในการติดตามตรวจสอบและพัฒนาระบบการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตที่ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับ อนุญาตให้ดำเนินการแล้ว จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม เสนอต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกาศกำหนด”

กรมท่าอากาศยาน จึงได้จัดให้มีโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน 8 แห่ง (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566 ประกอบด้วย ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา โดยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน แก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม (สผ.) และหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้มอบหมายให้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบ การปฏิบัติงานตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 พลานัท คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 3) “โครงการจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565 โดยบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ดังนั้น เพื่อให้การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จึงต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third Party) ดังนั้น กรมท่าอากาศยานจึงมีความประสงค์จะว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ที่ชำนาญการทางด้านนี้มาดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและเป็นไปตามเงื่อนไขในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ กรมท่าอากาศยานจึงได้มอบหมายให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ กท 24/2566 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 365 วัน

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 วัตถุประสงค์ของงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ของแต่ละท่าอากาศยาน
- 3) เพื่อศึกษานิเวศวิทยา พืชพรรณ นก และสัตว์ ที่เป็นอันตรายต่อการบิน และแผนป้องกันอุบัติเหตุ ทางการบินที่เกิดจากนกและสัตว์
- 4) เพื่อดำเนินการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม โดยรอบในสภาพปัจจุบัน
- 5) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่างๆ และตรวจสอบรายละเอียดการดำเนินโครงการที่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 6) เพื่อให้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุง และ/หรือป้องกัน แก้ไข และ ลดผลกระทบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบการดำเนินโครงการต่อไป และ/หรือที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไข โดยเร่งด่วน โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการอย่างละเอียด และเสนอบประมาณดำเนินการ
- 7) จัดทำข้อเสนอแนะ และ/หรือปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการดำเนินงานต่อไป
- 8) เพื่อนำผลการศึกษาและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ ไปใช้ปรับปรุง แนวทางในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนา ท่าอากาศยานอื่นๆ ของกรมท่าอากาศยานต่อไป

1.2.2 วัตถุประสงค์ของรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1

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

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะดำเนินการ และในระยะก่อสร้าง (ในกรณีที่อยู่ในระหว่างก่อสร้างโครงการ) เช่น คุณภาพอากาศ ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ เป็นต้น ตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อ้างอิงตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 1) บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM10) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ทิศทางและความเร็วลม	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้งและฤดูหนาว
2.ระดับเสียง - ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	- L _{eq} 24 ชั่วโมง - L _{dn} - L _{max}	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน
- ระดับเสียงจากเครื่องบิน	- อาคารที่พักผู้โดยสาร	- NEF*	ปีละ 2 ครั้ง
- ทิศนคติด้านเสียง	จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ 1) ชุมชนหนองไผ่ 2) ชุมชนบ้านสระกอ 3) ชุมชนบ้านไทรงาม 4) ชุมชนโคกสุพรรณ 5) ชุมชนบ้านโสกคลอง	- ทิศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนคติด้านมลพิษทางเสียง	ปีละ 1 ครั้ง

ตารางที่ 1.3-1 สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่
3.ความสั่นสะเทือน	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	- ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด - ค่าความถี่	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน
4.คุณภาพน้ำผิวดิน	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ 2) บ่อน้ำบ้านหนองไผ่	- อุณหภูมิ - pH - DO* - BOD* - SS - TDS	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน
5.การจัดการน้ำใช้	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) บ่อพักน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสาร* 2) น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อพักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่* 4) น้ำใช้ในบ้านพักเจ้าหน้าที่*	- Temperature - pH - ความขุ่น - TDS - Total Hardness - Sulfate - Chloride - Nitrate - Total Coliform Bacteria - Fecal Coliform Bacteria	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูร้อน และฤดูฝน
6.การจัดการน้ำเสีย	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร** 2) บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อพักน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ**	- 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 / นิเวศวิทยาบนบก	- ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ชนิด และปริมาณของพืชพรรณต่างๆ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัย และแหล่งอาหารของนก	ปีละ 1 ครั้ง
8.ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ - บริเวณใกล้เคียง	- ชนิด ความชุ่มชื้น พืชพรรณ หรือ นิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก	ปีละ 2 ครั้ง

ตารางที่ 1.3-1			
สรุปขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	สถานีตรวจวัด	ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่
9.สภาพเศรษฐกิจ-สังคมและทัศนคติด้านเสียง*	จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ 1) ชุมชนหนองไผ่ 2) ชุมชนบ้านสระกอก 3) ชุมชนบ้านไทรงาม 4) ชุมชนโคกสุพรรณ 5) ชุมชนบ้านโสกคลอง	- การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคมเมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	ปีละ 1 ครั้ง

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในครั้งนี้

2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือถิ่นอาศัยและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายในการทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง

3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณการกระจายเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม โดยรอบในสภาพปัจจุบัน

4) ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) รวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในปัจจุบัน

5) เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) และเพิ่มเติมการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

6) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละท่าอากาศยาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) หรือเกินกว่าค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ ให้เสนอแนวทางการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นของแต่ละท่าอากาศยาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) อย่างละเอียด และเสนองบประมาณในการดำเนินการ

7) อบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดยให้จัดทำคู่มือของแต่ละท่าอากาศยานที่ทำการศึกษาในสัญญานี้ เพื่อให้ท่าอากาศยานแต่ละแห่งสามารถนำไปดำเนินการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมได้

8) การศึกษา ตรวจวัด ตรวจสอบ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามมาตรฐานตามที่หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด และในการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือจากองค์กร/สถาบันอันเป็นที่ยอมรับที่เป็นมาตรฐานสากล หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ให้ที่ปรึกษาเสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อรองรับผลกระทบจากการร้องเรียนดังกล่าว

1.4 ผลการดำเนินงาน

สำหรับผลการดำเนินงานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ.2566) ของโครงการ ประกอบด้วย

- 1) ผลการทบทวนข้อมูลรายละเอียดโครงการ
- 2) ผลการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อจัดทำรายงานการศึกษาเบื้องต้น
- 3) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ในระยะที่ผ่านมา
- 4) จัดทำรายงานการศึกษาเบื้องต้น เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ.2566
- 5) ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566
- 6) ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำใช้ และการจัดการน้ำเสีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566
- 7) สำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ.2566
- 8) จัดทำรายงานความก้าวหน้า 1 เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ.2566
- 9) จัดทำแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เพื่อประเมินผลกระทบด้านเสียง ครั้งที่ 1 ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566
- 10) จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ.2566
- 11) จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณา ดังที่เสนอไว้ในรายงานฉบับนี้

1.5 แผนการดำเนินงานในระยะต่อไป

- 1) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 (กรกฎาคม-กันยายน พ.ศ.2566) ซึ่งประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ คุณภาพน้ำใต้ดิน การจัดการน้ำเสีย และการจัดการน้ำใช้
- 2) การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ
- 3) จัดทำรายงานความก้าวหน้า เล่มที่ 2 (Progress Report 2) เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน ภายในวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ.2566

1.6 ภาพรวมความก้าวหน้าของการดำเนินงานและเนื้อหาของรายงาน

รายงานฉบับนี้เป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Final Report 1) เป็นรายงานที่รวบรวมผลการปฏิบัติงาน ประกอบด้วยรายงานฉบับหลัก รายงานฉบับย่อ และแผ่นบันทึกข้อมูล CD และต้องนำส่งรายงาน ภายใน 180 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา (ซึ่งจะต้องนำส่งภายในวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2566) โดยมีความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ร้อยละ 50.35 ซึ่งเร็วกว่าแผนงานที่วางไว้ ร้อยละ 3.40 (รูปที่ 1.6-1) และมีเนื้อหาโดยสรุปที่นำเสนอไว้ในรายงานฉบับนี้แบ่งออกเป็น 7 บท ดังนี้

บทที่ 1 บทนำ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

บทที่ 3 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

บทที่ 4 การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

บทที่ 7 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

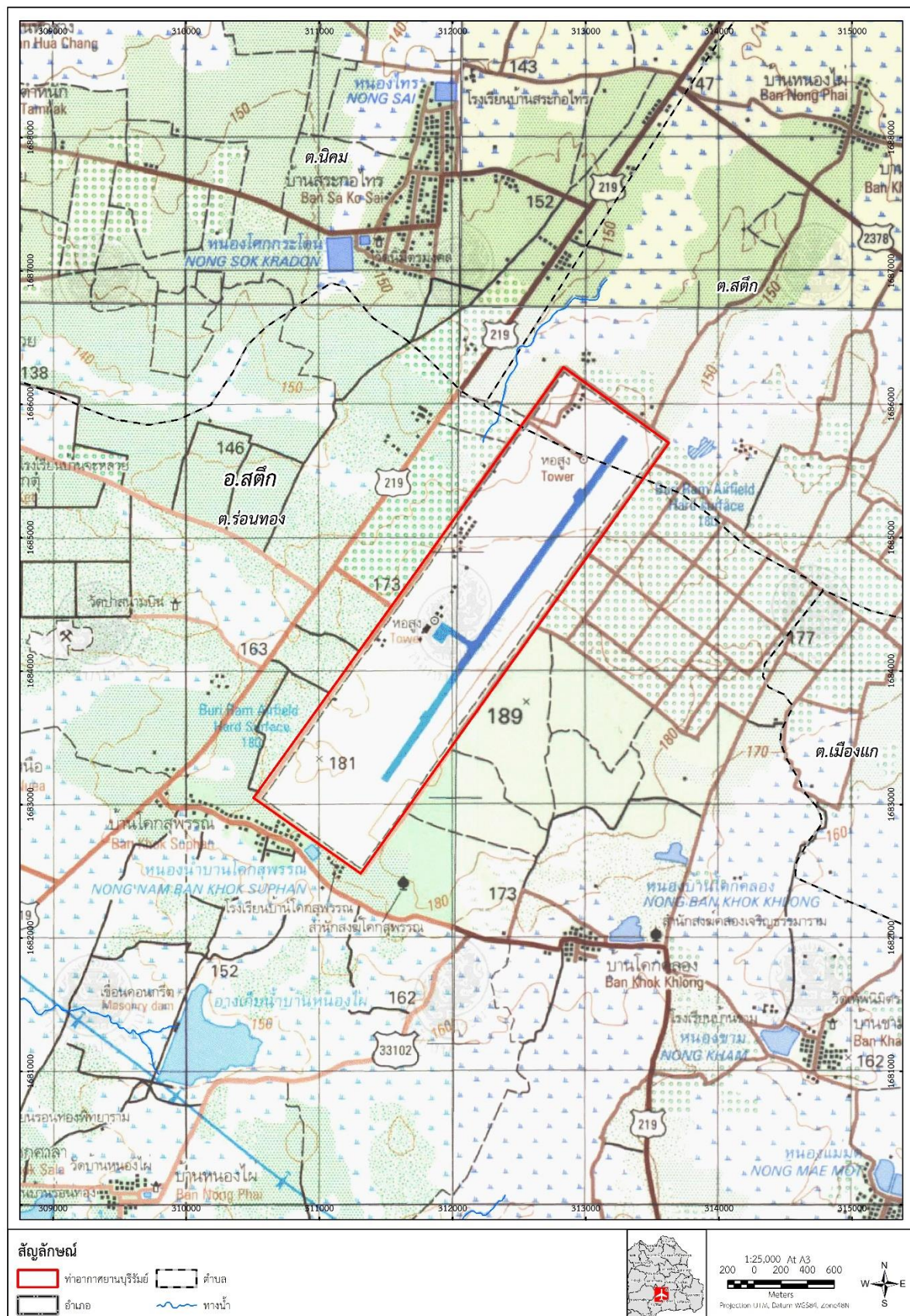
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ หรือสนามบินบุรีรัมย์ (BFV) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 15 องศา 13 ลิปดา 36 พิลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 103 องศา 15 ลิปดา 04 พิลิปดาตะวันออก ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ โคกโจด ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ห่างจากอำเภอเมืองสตึกประมาณ 10 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ประมาณ 30 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ 2,512 ไร่ (รูปที่ 2.1-1)

2.1 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 ได้นำรายละเอียด มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างสนามบิน พณิชย์จังหวัดบุรีรัมย์ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : สผ.) และได้รับความเห็นชอบจาก สผ. แล้ว ดังหนังสือสำนักงาน นโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ที่ วว 0804/6981 ลงวันที่ 3 กันยายน พ.ศ.2536 ต่อมากรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้จัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้าง ในปี พ.ศ.2536 ดำเนินการก่อสร้าง แล้วเสร็จ โดยได้รับการประกาศเป็นท่าอากาศยานอนุญาต เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ.2539 และได้รับการประกาศเป็น สนามบินสุภากร เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ.2560

ต่อมาในปี พ.ศ.2563 กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีความประสงค์จะปรับปรุงท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ โดยก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งมีขนาดพื้นที่ใช้สอย 23,000 ตารางเมตร สามารถรองรับ ผู้โดยสาร 1,000 คนต่อชั่วโมง หรือประมาณ 3.4 ล้านคนต่อปี พร้อมปรับปรุงขยายลานจอดรถยนต์ ถนนภายใน ท่าอากาศยาน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สอดคล้องกับการใช้งานของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ จึงได้จัดทำ **รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร หลังใหม่)** เสนอต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พิจารณา และ กพท. มีความเห็นให้สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นผู้พิจารณารายงานฯ ตามมติของ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2563 เมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ.2563

และเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวทางกีฬา กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม จึงขอปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งเข้าข่ายต้องทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลำดับที่ 26 ประเภทโครงการระบบขนส่งทางอากาศ เฉพาะการก่อสร้างหรือขยายสนามบิน หรือทางขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่มีความยาวทางวิ่ง ตั้งแต่ 1,100 เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง 3,000 เมตร ดังนั้น กรมท่าอากาศยานจึงได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2.1-1 ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 14/2564 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2564 และ
ได้รับความเห็นชอบจากมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2565 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2565
รายละเอียดหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กก.วล.) 1008/ว 2010 ลงวันที่ 30 มกราคม
พ.ศ.2566 (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)

2.2 องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

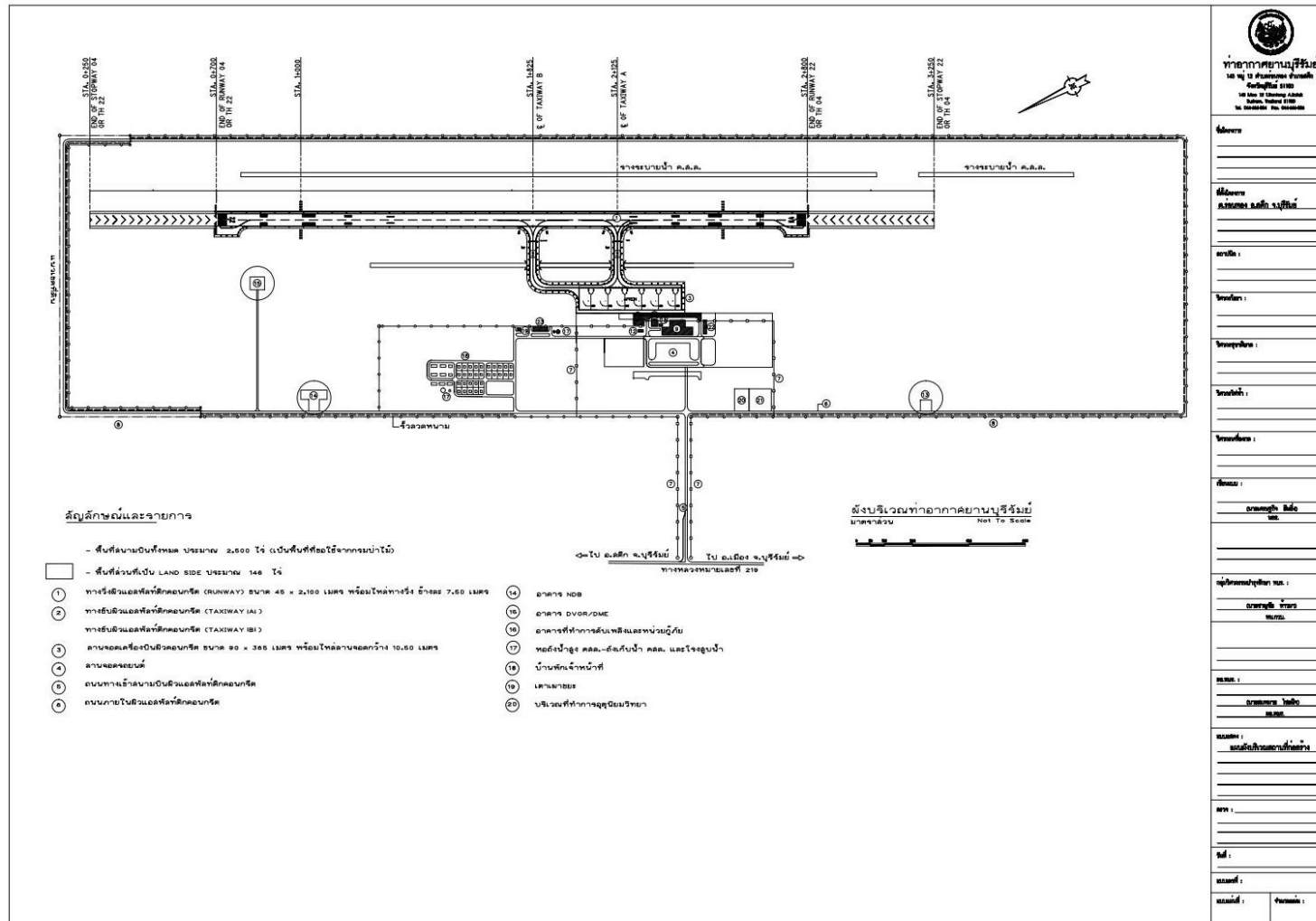
2.2.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้ง 3 ฉบับ ดังนี้

1. รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (พ.ศ.2536)
2. รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร) (พ.ศ.2563)
3. รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (พ.ศ.2566)

พบว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย (รูปที่ 2.2-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway)³ พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 45 เมตร ยาว 2,990 เมตร พร้อมไหล่ทางวิ่ง ข้างละ 7.50 เมตร พร้อมขยายพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (RESA) ด้านปลายทางวิ่ง 22 ให้มีความยาว 300 เมตร กว้าง 90 เมตร และด้านปลายทางวิ่ง 04 ให้มีความยาว 300 เมตร กว้าง 90 เมตร รวมทั้งติดตั้งไฟนำร่องบริเวณหัวทางวิ่ง 04 ความยาว 900 เมตร และกว้าง 60 เมตร
- 2) ทางขับ (Taxiway)³ ความกว้าง 23 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต จำนวน 3 เส้น ได้แก่
 - ทางขับ ยาว 240 เมตร พร้อมไหล่ทางขับ ข้างละ 10.5 เมตร จำนวน 2 เส้น
 - ทางขับ ยาว 2,800 เมตร พร้อมไหล่ทางขับ ข้างละ 10.5 เมตร จำนวน 1 เส้น
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron)³ พื้นผิวเป็นคอนกรีต ขนาด 70,200 ตารางเมตร (พร้อมไหล่ลานจอด) มีหลุมจอดเครื่องบินทั้งหมด 11 หลุมจอด สามารถจอดเครื่องบิน B737-800 ได้จำนวน 9 ลำ และเครื่องบิน B777 จำนวน 2 ลำ
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม² ขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,800 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งรวมไม่เกิน 384 คนต่อชั่วโมง จะปรับปรุงเป็นอาคารสำหรับรับเสด็จและรับรองผู้โดยสาร VIP
- 5) อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่² ขนาดพื้นที่ใช้สอย 23,000 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งได้ 1,000 คนต่อชั่วโมง หรือประมาณ 8,000 คนต่อวัน
- 6) อาคาร AFL (Airfield lighting Systems)³ ดำเนินการรื้อถอนอาคาร AFL หลังเดิม และก่อสร้างหลังใหม่ ขนาด 244 ตารางเมตร



ที่มา : รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)
(รายงานฉบับสมบูรณ์, มกราคม พ.ศ.2564)

รูปที่ 2.2-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 7) ระบบผลิตน้ำใช้³ เดิมมีอาคารผลิตน้ำประปา 1 แห่ง โดยใช้น้ำจากบ่อบาดาล จำนวน 2 แห่ง เพื่อใช้สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสาร บ้านพักเจ้าหน้าที่ และเพื่อการดับเพลิง และจะก่อสร้างอาคารผลิตน้ำประปาเพิ่มอีก 1 แห่ง สำหรับการดับเพลิง โดยจะจ่ายเข้าที่อาคารดับเพลิงแห่งใหม่ รวมทั้งปรับปรุงระบบท่อประปาเดิมภายในท่าอากาศยาน ให้สามารถจ่ายน้ำได้ 400 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
- 8) ระบบบำบัดน้ำเสียที่อาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม² เป็นระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเติมอากาศ (Aerobic Treatment Tank) สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียได้ 24 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
- 9) ระบบบำบัดน้ำเสียที่อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่² เป็นระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเติมอากาศ (Aerobic Treatment Tank) สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียได้ 120 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
- 10) อาคารหอบังคับการบิน¹ พื้นที่ 240 ตารางเมตร
- 11) อาคารดับเพลิง³ จะรื้อถอนอาคารดับเพลิงในปัจจุบัน เนื่องจากจะใช้พื้นที่ดังกล่าวก่อสร้างอาคารคลังสินค้าหลังใหม่ และก่อสร้างอาคารดับเพลิงแห่งใหม่ เป็นอาคาร 3 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอย 600 ตารางเมตร
- 12) อาคารคลังสินค้า³ เป็นอาคารก่อสร้างใหม่ จำนวน 1 อาคาร ขนาดพื้นที่ใช้สอย 4,520 ตารางเมตร
- 13) บ้านพักเจ้าหน้าที่¹ ประกอบด้วย บ้านเดี่ยว จำนวน 5 หลัง แพลตขนาดสำหรับ 2 ครอบครัว จำนวน 4 หลัง และห้องแถวที่มีขนาดสำหรับ 4 ครอบครัว จำนวน 4 หลัง
- 14) ที่พักขยะ² ประกอบด้วย อาคารพักขยะเดิม จำนวน 1 แห่ง ขนาด 32 ตารางเมตร สามารถรองรับขยะได้ 24 ลูกบาศก์เมตร และก่อสร้างห้องพักขยะที่อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ จำนวน 2 ห้อง รวมพื้นที่เท่ากับ 36 ตารางเมตร สามารถรองรับขยะได้ 54 ลูกบาศก์เมตร ดังนั้น สามารถรองรับขยะได้ทั้งสิ้น 78 ลูกบาศก์เมตร
- 15) ลานจอดรถยนต์² ประกอบด้วย ที่จอดรถยนต์ด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร ขนาดพื้นที่ 7,058.49 ตารางเมตร สามารถจอดรถได้ 192 คัน และก่อสร้างลานจอดรถเพิ่มขึ้นอีก 3 แห่ง ขนาดพื้นที่รวม 7,233.816 ตารางเมตร สามารถจอดรถได้ 338 คัน ดังนั้น มีพื้นที่ลานจอดรถรวม 14,292.306 ตารางเมตร สามารถจอดรถได้ทั้งสิ้น 530 คัน
- 16) ถนนทางเข้าท่าอากาศยาน³ จะปรับปรุงขยายถนนขนาด 2 ช่องจราจรเป็นขนาด 4 ช่องจราจร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต แบบมีเกาะกลาง
- 17) ถนนตรวจการภายใน³ พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาดกว้าง 5 เมตร (2 ช่องจราจร) มีความยาว 10,795 เมตร
- 18) บ่อหน่วงน้ำ³ จำนวน 3 บ่อ ดังนี้
 - บ่อที่ 1 มีขนาดความจุ 153,200 ลูกบาศก์เมตร อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 22
 - บ่อที่ 2 มีขนาดความจุ 202,150 ลูกบาศก์เมตร อยู่บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
 - บ่อที่ 3 มีขนาดความจุ 165,375 ลูกบาศก์เมตร อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 04
- 19) รั้ว³ ล้อมรั้วตาข่ายใหม่ เพื่อล้อมเขตการบิน ความยาว 2,650 เมตร และล้อมรั้วอิฐบล็อกใหม่ เพื่อระบุแนวเขตของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ความยาว 8,865 เมตร

ที่มา

- 1 รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (พ.ศ.2536)
- 2 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร) (พ.ศ.2563)
- 3 รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (พ.ศ.2566)

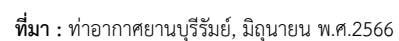
2.2.2 องค์ประกอบของโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน

องค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย (รูปที่ 2.2-2 และภาพที่ 2.2-1)

- 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 สามารถรองรับผู้โดยสารในช่วงชั่วโมงคับคั่งรวมไม่เกิน 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

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบันมีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

บทที่ 2
รายละเอียดโครงการ



รูปที่ 2.2-2 ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน



ทางวิ่ง (Runway)



อาคารที่พักผู้โดยสาร



ลานจอดอากาศยาน (Apron)



อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย



อาคารหอบังคับการบิน



ลานจอดรถ



อาคาร DVOR



อาคาร NDB

ภาพที่ 2.2-1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนมีนาคม พ.ศ. 2566)



อาคาร Localizer



อาคารเครื่องกล



ทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน



โรงพักขยะ



ศูนย์ปฏิบัติการฝนหลวง



สถานีตรวจอากาศ

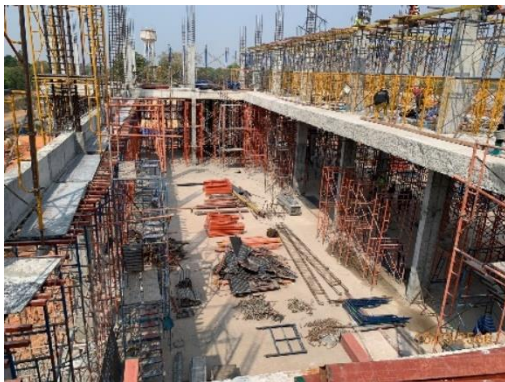


กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่

ภาพที่ 2.2-1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนมีนาคม พ.ศ. 2566) (ต่อ)



กิจกรรมการก่อสร้างอาคารดับเพลิงและกู้ภัยหลังใหม่



กิจกรรมการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า



กิจกรรมการก่อสร้างรางระบายน้ำ



กิจกรรมการก่อสร้างลานจอดอากาศยาน

ภาพที่ 2.2-1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนมีนาคม พ.ศ. 2566) (ต่อ)

2.2.3 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 ดำเนินการโดยบริษัท ศรีสะเกษทวีผลก่อสร้าง จำกัด มีความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ร้อยละ 55.869 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนงาน ร้อยละ 17.851

2) กิจกรรมก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ และลานจอดเครื่องบินขนส่งสินค้าและอาคารคลังสินค้า พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตามเลขที่สัญญา 122/2564 ลงวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2564 โดยเริ่มต้นสัญญาวันที่ 20 กันยายน พ.ศ.2564 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ.2567 ดำเนินการโดยกิจการร่วมค้า เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น-เชียงใหม่สหมิตร มีความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ร้อยละ 54.738 ซึ่งเร็วกว่าแผนงาน ร้อยละ 10.603

2.3 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

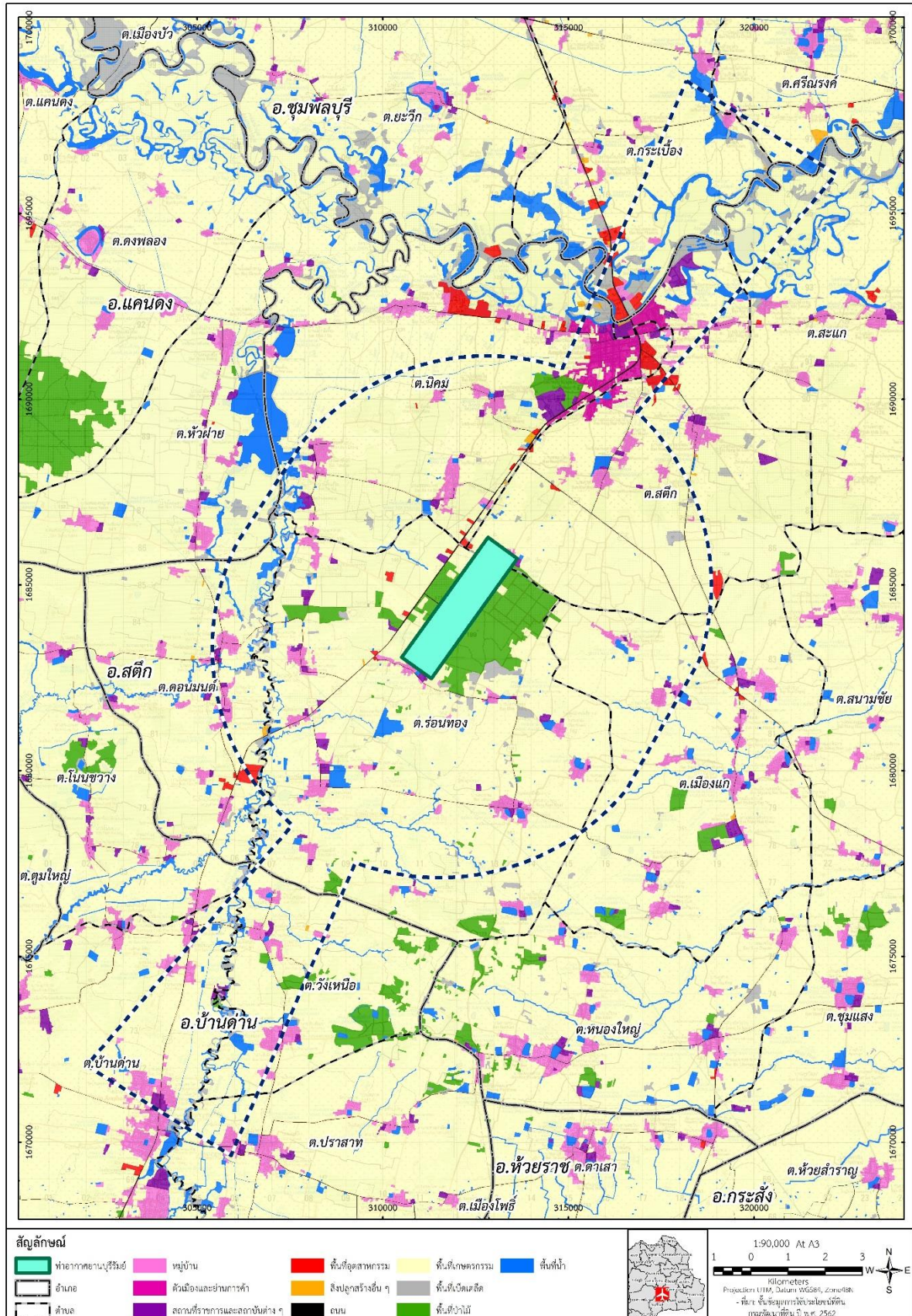
กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวง เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ ในท้องที่อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ อำเภอสตึก และอำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2540 ครอบคลุมพื้นที่ 12 ตำบล ใน 3 อำเภอ และ 2 จังหวัด คือ จังหวัดสุรินทร์และจังหวัดบุรีรัมย์ รายละเอียดดังภาคผนวก ข

2.4 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2562) โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 123,801.04 ไร่ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 98,688.27 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 79.72 รองลงมาคือ พื้นที่น้ำ 3,310.98 ไร่ พื้นที่พักอาศัย 5,650.80 ไร่ (ร้อยละ 4.56) และพื้นที่ป่าไม้ 4,644.32 ไร่ (ร้อยละ 3.75) (รูปที่ 2.4-1 และตารางที่ 2.4-1)

สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง Google earth (รูปที่ 2.4-2) พบว่า

- ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับพื้นที่นาข้าว ไม้ยืนต้น
- ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานประชิดพื้นที่ป่าไม้ และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่เล็กน้อย ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น
- ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานประชิดโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ ถัดออกไป เป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น นาข้าว พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย
- ด้านทิศตะวันตกประชิดพื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น



รูปที่ 2.4-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ



รูปที่ 2.4-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ตารางที่ 2.4-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
พื้นที่พักอาศัย	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

2.5 การดำเนินการโครงการปัจจุบัน

2.5.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ.2566) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวมทั้งสิ้น 83 คน

2.5.2 สถิติเที่ยวบิน

จากการรวบรวมข้อมูลสายการบินที่ให้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กรกฎาคม พ.ศ. 2566) พบว่ามีสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่

1) สายการบินนกแอร์ ซึ่งให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-บุรีรัมย์-ดอนเมือง เป็นประจำทุกวัน วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ) และเพิ่มเที่ยวบินเฉพาะวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ.2566 อีกวันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ)

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

สำหรับสถิติการขนส่งทางอากาศ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 160-244 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก ระหว่าง 17,707-24,229 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.5-1)

ส่วนสถิติย้อนหลัง 3 ปี (ปี พ.ศ.2564-ปัจจุบัน) พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 62-444 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสาร ระหว่าง 71-24,899 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.5-2 และรูปที่ 2.5-1)

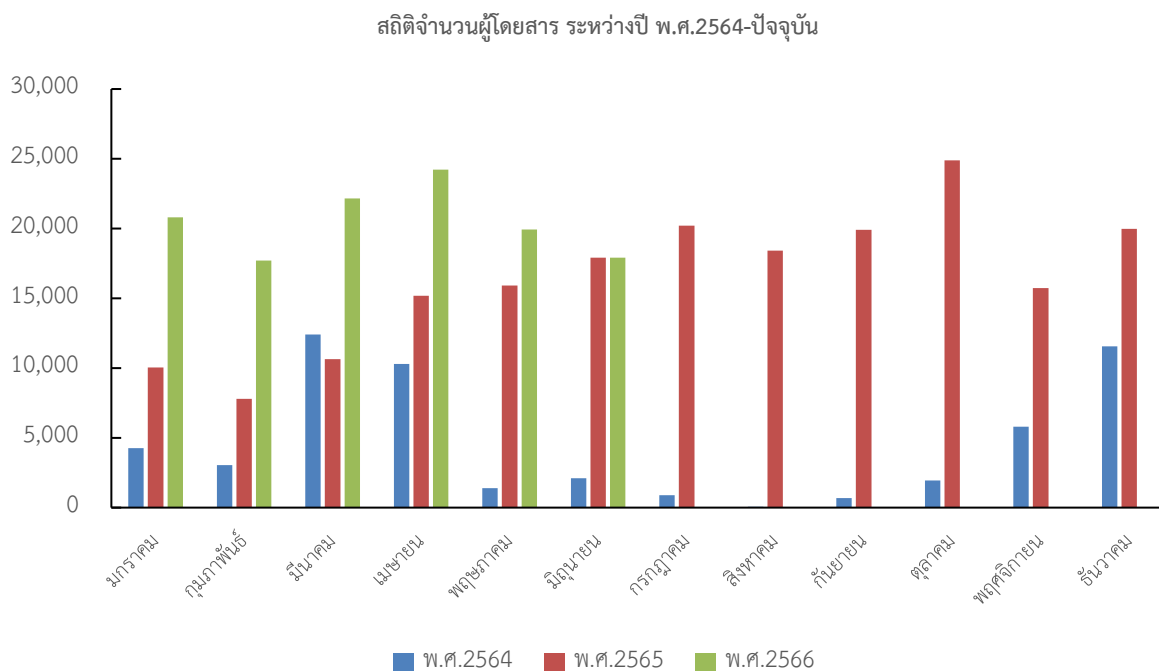
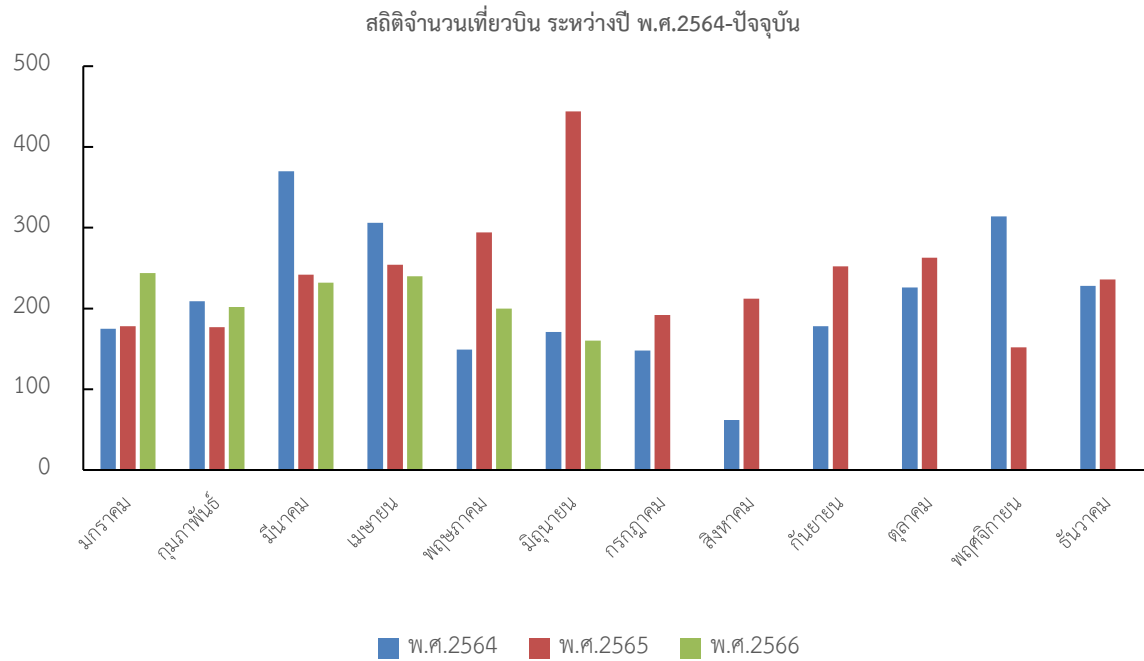
ตารางที่ 2.5-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ. 2566													
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)									จำนวนผู้โดยสาร (ราย)			
	แบบ A	แบบ B	แบบ C	แบบ D	แบบ E	แบบ F	แบบ K	อื่นๆ	รวม	ขาเข้า	ขาออก	ผ่าน	รวม
มกราคม	-	186	-	6	-	22	30	-	244	9,725	11,071	-	20,796
กุมภาพันธ์	-	148	-	2	-	14	38	-	202	8,816	8,891	-	17,707
มีนาคม	-	174	-	4	-	12	38	4	232	10,783	11,367	-	22,150
เมษายน	-	176	-	-	-	24	36	4	240	12,154	12,075	-	24,229
พฤษภาคม	-	142	-	-	-	10	43	5	200	9,858	10,075	-	19,933
มิถุนายน	-	134	-	-	-	-	26	-	160	8,865	9,059	-	17,924
รวม	0	960	0	12	0	82	211	13	1,278	60,201	62,538	0	122,739

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

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, กรกฎาคม พ.ศ.2566

ตารางที่ 2.5-2 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ.2564-ปัจจุบัน												
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)			จำนวนผู้โดยสาร (ราย)								
	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	พ.ศ.2564			พ.ศ.2565			พ.ศ.2566		
				ผู้โดยสาร ขาเข้า	ผู้โดยสาร ขาออก	รวม	ผู้โดยสาร ขาเข้า	ผู้โดยสาร ขาออก	รวม	ผู้โดยสาร ขาเข้า	ผู้โดยสาร ขาออก	รวม
มกราคม	175	178	244	1,460	2,795	4,255	4,589	5,458	10,047	9,725	11,071	20,796
กุมภาพันธ์	209	177	202	1,429	1,614	3,043	3,825	3,970	7,795	8,816	8,891	17,707
มีนาคม	370	242	232	6,155	6,250	12,405	5,293	5,347	10,640	10,783	11,367	22,150
เมษายน	306	254	240	5,220	5,072	10,292	7,852	7,336	15,188	12,154	12,075	24,229
พฤษภาคม	149	294	200	646	742	1,388	7,706	8,220	15,926	9,858	10,075	19,933
มิถุนายน	171	444	160	1,052	1,044	2,096	8,965	8,947	17,912	8,865	9,059	17,924
กรกฎาคม	148	192	-	329	551	880	9,983	10,218	20,201	-	-	-
สิงหาคม	62	212	-	31	40	71	8,998	9,413	18,411	-	-	-
กันยายน	178	252	-	336	350	686	10,756	9,160	19,916	-	-	-
ตุลาคม	226	263	-	1,030	918	1,948	11,628	13,271	24,899	-	-	-
พฤศจิกายน	314	152	-	2,962	2,842	5,804	7,896	7,841	15,737	-	-	-
ธันวาคม	228	236	-	6,310	5,246	11,556	10,543	9,432	19,975	-	-	-
รวม	2,536	2,896	1,278	26,960	27,464	54,424	98,034	98,613	196,647	60,201	62,538	122,739

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, กรกฎาคม พ.ศ.2566



รูปที่ 2.5-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ. 2564-ปัจจุบัน

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

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 และผลการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) การศึกษาทบทวนผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะศึกษาทบทวน ตรวจสอบสรุปผลและให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบฯ และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) ประเด็นการศึกษาต่างๆ เช่น ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการศึกษา วิธีการสำรวจและเก็บตัวอย่าง (เช่น ตำแหน่งของสถานีเก็บตัวอย่าง ดัชนี ระยะเวลาที่ตรวจวัด/เก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ) และการประเมินผลกระทบ ฯลฯ ในการดำเนินการตรวจสอบจะเปรียบเทียบกับแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสนามบิน หรือท่าอากาศยาน 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 และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งจะทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการศึกษาฯ จะมีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่าง ตำแหน่งสถานีตรวจวัด 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 ในการประชุม ครั้งที่ 32/2563 เมื่อวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2563 โดยให้กรมท่าอากาศยาน ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังหนังสือ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กก.วล.) 1009/ว 14173 ลงวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2563

ต่อมาในปี พ.ศ.2566 กรมท่าอากาศยาน ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 14/2564 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2564 และได้รับความเห็นชอบจากมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 6/2565 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2565 (รายละเอียดดังหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กก.วล.) 1008/ว 2010 ลงวันที่ 30 มกราคม พ.ศ.2566

การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ จะทบทวนตาม รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กันยายน พ.ศ.2536) ส่วน การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง จะทบทวนตามรายงานขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุง กายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2563) โดยมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
1. สภาพภูมิประเทศ	<p>- ใช้ข้อมูลจากแผนที่ภูมิประเทศมาตราส่วน 1:50,000 และภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสภาพภูมิประเทศบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบด้านสภาพภูมิประเทศ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสภาพภูมิประเทศ ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● การปรับพื้นที่แต่ละช่วงเวลาต้องจำกัดขนาดของการเปิดพื้นที่เท่าที่จำเป็นเท่านั้น ● ใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก ● จัดทำบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่ เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม ● ควบคุมดูแลและกำชับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ. 2543 ตลอดจนกฎหมายข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ● เก็บกองดินที่เหลือจากการก่อสร้างควรจัดเตรียมพื้นที่เก็บกองเป็นพื้นที่ราบทำการเก็บกองแบบขั้นบันไดให้มีพื้นที่หน้าตัดให้มีความลาดชัน 2:1 ● ปลุกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่วสลับกับการปลูกหญ้าแฝกควรปลูกในฤดูฝนพร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนด สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>	

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
2. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจวัดอากาศบุรีรัมย์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศของจังหวัดบุรีรัมย์ - รวบรวมข้อมูลอุตุนิยมวิทยาด้านคุณภาพอากาศบริเวณท่าอากาศยานและใกล้เคียง ร่วมกับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศจากการสำรวจภาคสนาม ในปี พ.ศ. 2533 - ตรวจวัดคุณภาพอากาศ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ อาคารผู้โดยสาร และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย TSP, CO และ NO₂ จำนวน 2 ครั้งเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2562 - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการตรวจวัดจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD View Version 9.9.0 และ EPA Version 19191 และประเมินผลกระทบคุณภาพอากาศที่เกิดจากปริมาณจราจรภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ - มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน รวมทั้งการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เช่น ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) <ul style="list-style-type: none"> ● รดน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ● ใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิด ● กำหนดความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ ● ล้างหรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ ก่อสร้างให้สะอาดก่อนออกจากพื้นที่โครงการ ● เก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน ● ให้ตรวจสอบและดูแลรักษาเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดมลพิษทางอากาศ ● ห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะหรือหญ้าแห้งภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเด็ดขาด - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะก่อสร้าง (ตามรายงานฯ ปี 63) : ตรวจวัด TSP, PM-10, , CO, NO₂ และความเร็วและทิศทางลม จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ โดย จำนวน 2 ครั้งต่อปี ในฤดูแล้งและฤดูฝน - ระยะก่อสร้าง (ตามรายงานฯ ปี 66) : ตรวจวัด TSP, PM-10, , CO, NO₂ และความเร็วและทิศทางลม จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ โดยตรวจวัด 7 วัน ต่อเนื่อง จำนวน 2 ครั้งต่อปี ในฤดูแล้งและฤดูฝน 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรกำหนดช่วงเวลาในการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศให้สอดคล้องกับช่วงฤดูมรสุม ซึ่งจะสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
2. คุณภาพอากาศ (ต่อ)				<p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ มีระยะเวลาตรวจวัดเป็นไปตามข้อกำหนดของ สผ. แต่ควรกำหนดช่วงในการตรวจวัดคุณภาพอากาศให้สอดคล้องกับช่วงฤดูมรสุม ซึ่งจะสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p> <p>- ระยะดำเนินการ (ตามรายงานฯ ปี 36) : ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการมีความเข้มข้นของมลพิษต่ำมาก ซึ่งไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ</p>	

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
3.เสียง	<p>- รวบรวมข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงร่วมกับผลการสำรวจภาคสนามในปี พ.ศ.2533</p> <p>- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย L_{eq} 24 ชม. , L_{max} และ L_{dn} จำนวน 2 สถานี ได้แก่ อาคารผู้โดยสาร และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ จำนวน 2 ครั้งเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2562</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการตรวจวัดจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของระดับเสียงบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโดยอ้างอิงจากคู่มือระดับเสียงจากเครื่องจักรที่นำมาใช้ในการก่อสร้าง ปี 2006 ของ ท น ' ว ย ง า น Federal Highway Administration, US. Department of Transportation</p> <p>- ประเมินผลกระทบด้านเสียงจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d)</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน รวมทั้งการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. ขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ บรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น จัดวางเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง กิจกรรมการตอก/กระแทก ให้ดำเนินงานในช่วง 08.00-17.00 น. และช่วงเวลา 22.00-06.00 น. หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนให้ตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>- ระยะก่อสร้าง (ตามรายงานฯ ปี 63) : ตรวจวัด L_{eq} 24 ชม., L_{max} และ L_{dn} จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ จำนวน 2 ครั้ง ในฤดูแล้งและฤดูฝน</p> <p>- ระยะก่อสร้าง (ตามรายงานฯ ปี 66) : ตรวจวัด L_{eq} 24 ชม., L_{max} และ L_{dn} จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ จำนวน 2 ครั้ง โดยตรวจวัดจำนวน 7 วันต่อเนื่อง ในฤดูแล้งและฤดูฝน</p>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
3.เสียง (ต่อ)				<p>- มีความเหมาะสม เนื่องจาก มีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่ อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ มีระยะเวลาตรวจวัดเป็นไปตาม ข้อกำหนดของ สผ.</p> <p>- ระยะดำเนินการ (ตามรายงานฯ ปี 36) : ไม่ได้มีการกำหนด มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจาก ผลการคาดการณ์ระดับเสียง ที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการอยู่ในระดับต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการ ติดตามตรวจสอบด้านระดับเสียง</p>	

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
4. ความสั่นสะเทือน	<p>- ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนความเร็วอนุภาคสูงสุด และค่าความถี่จำนวน 2 สถานี ได้แก่ อาคารผู้โดยสาร และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ จำนวน 2 ครั้งเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2562 และเดือนมกราคม พ.ศ.2563</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลจากการตรวจวัดจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- ประเมินผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือนได้จากสมการ $PRV_{receptor} = PRV_{ref} \times (25/D)^{1.5}$</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน รวมทั้งการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างเช่นเดียวกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>- ระยะก่อสร้าง (ตามรายงานฯ ปี 63): ตรวจวัดความเร็วอนุภาคสูงสุด จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ จำนวน 2 ครั้ง ในฤดูแล้งและฤดูฝน</p> <p>- ระยะก่อสร้าง (ตามรายงานฯ ปี 66): ตรวจวัดความเร็วอนุภาคสูงสุด จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ จำนวน 2 ครั้ง โดยตรวจวัดจำนวน 7 วันต่อเนื่องในฤดูแล้งและฤดูฝน</p>	<p>- เพิ่มเติมดัชนีตรวจวัด ค่าความถี่ เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานได้</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
4. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)				<p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ มีระยะเวลาตรวจวัดเป็นไปตามข้อกำหนดของ สผ.</p> <p>- ระยะดำเนินการ (ตามรายงานฯ ปี 36) : ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากความสั่นสะเทือนที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ไม่มีผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน</p>	

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
5.คุณภาพน้ำผิวดิน	<p>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานเอกสาร รายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ ร่วมกับข้อมูลผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินจากการสำรวจภาคสนาม พ.ศ.2533</p> <p>- เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำจำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ และหนองน้ำบ้านโคกสุพรรณ โดยดำเนินการตรวจวิเคราะห์ pH, BOD, DO, SS, TDS, Oil & Grease, Turbidity, Conductivity, Total Hardness,ความลึก, ความโปร่งแสง, Total Coliform Bacteria และ Fecal Coliform Bacteria โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง 2 ครั้งในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2562 และเดือนตุลาคม พ.ศ. 2562</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการตรวจวัดจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- ประเมินผลกระทบจากการประเมินความเหมาะสมของการจัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้น</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินและการจัดการน้ำเสีย ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระมัดระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ • มีห้องส้วมสำหรับบ้านพักคนงานก่อสร้าง จำนวน 3 ห้องต่อคนงาน 50 คน • จัดให้มีรางระบายน้ำรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และดูแลรักษาให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานอยู่เสมอ • จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอ • จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่รองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวอย่างเพียงพอพร้อมบ่อบำบัดน้ำทิ้งที่สามารถเก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายออกสู่บ่อเกรอะต่อไป <p>ระยะดำเนินการ : (มาตรการ ปี พ.ศ. 2536)</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดรถบรรทุกน้ำ ขนาด 3-5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 คัน <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>- ระยะก่อสร้าง : ตรวจวัดอุณหภูมิ , pH, SS, TDS และ Oil & Grease จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ จำนวน 2 ครั้งต่อปีในฤดูแล้งและฤดูฝน</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสถานีตรวจวัดมีความครอบคลุมแหล่งน้ำผิวดินบริเวณใกล้เคียงที่เป็นแหล่งรองรับน้ำจากพื้นที่โครงการ และครอบคลุม ทั้ง 2 ช่วงฤดูกาล</p> <p>- ระยะดำเนินการ (ตามรายงานฯ ปี 36) : ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน</p>	

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
6. ทรัพยากรดิน	<p>- ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิรายละเอียดของชนิด/ลักษณะชั้นดิน คุณสมบัติทางกายภาพของดินในพื้นที่โครงการ และบริเวณโดยรอบที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของทรัพยากรดินบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบด้านทรัพยากรดิน</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านทรัพยากรดิน ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง เช่น ท่อ บ่อพักตะกอนและอื่นๆ หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่พร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น งานขุดขนดิน งานปรับระดับพื้นที่ต้องปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน การขุดดินให้มีความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน เมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จ ทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลาย <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรมในระยะก่อสร้าง แม้จะมีกิจกรรมการเปิดหน้าดิน ขุดหรือถมดิน แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของดินหรือคุณสมบัติของดินแต่อย่างใด ส่วนในระยะดำเนินการ ไม่มีการเปิดหน้าดิน และไม่มีกิจกรรมที่จะรบกวนทรัพยากรดิน จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรดิน</p>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
7. นิเวศวิทยานก	<p>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับวิทยาป่าไม้บริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง ภาพถ่ายทางอากาศ แผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 ร่วมกับการสำรวจภาคสนามโดยใช้แปลงตัวอย่างสำรวจ และรวบรวมข้อมูลทรัพยากรสัตว์ป่าด้วยวิธีการค้นหาโดยตรง และวิธีการสอบถาม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศวิทยานกบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อด้านนิเวศวิทยานก</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านนิเวศวิทยานก ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ป่าไม้ในการตรวจสอบการบุกรุกพื้นที่เขตท่าอากาศยาน ● ในกรณีที่ ต้องการตัดฟันต้นไม้เพื่อก่อสร้าง ควรระมัดระวังมิให้มีการตัดไม้นอกพื้นที่ <p>ระยะดำเนินการ : (มาตรการ ปี พ.ศ.2536) เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ส่งเสริม/สนับสนุนโครงการด้านเกษตรของสำนักงานเกษตรจังหวัด ● การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการการเกษตร ● ปรับเปลี่ยนบทบาทศูนย์เพาะชำกล้วยไม้ สวนป่าโคกโจด จากการเพาะกล้วยไม้ มาเป็นเพาะไม้ผล แจกจ่ายและจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร ● มีมาตรการป้องกันรวมทั้งมีบทลงโทษพนักงานและคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ ● รณรงค์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์ไฟป่าอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนทราบ ถึงแนวทางการป้องกันไฟป่า 	<p>ระยะดำเนินการ :</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำรวจชนิดและปริมาณพืชพรรณ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัยและแหล่งอาหารของนก ปีละ 1 ครั้ง - สำรวจชนิดและปริมาณสัตว์และนก โดยเฉพาะนกที่มีขนาดใหญ่ที่มีผลต่อความปลอดภัยในการบินบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ปีละ 1 ครั้ง <p>- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากการเฝ้าระวังนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินซึ่งเป็นผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินการรวมทั้งมีพื้นที่ครอบคลุมทั้งภายในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ข้างเคียง แต่มีความถี่ไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล</p>	<p>- เพิ่มความถี่ในการสำรวจชนิดและปริมาณนกเป็นปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้ครอบคลุมทั้งนกประจำถิ่น และนกอพยพ</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
7. นิเวศวิทยาบก (ต่อ)			<ul style="list-style-type: none"> เตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานตามแผนระดมพลดับไฟฟ้าในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์รุนแรง และสถานการณ์วิกฤติ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ 		
8. นิเวศวิทยาทางน้ำ	<p>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานเอกสาร รายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการร่วมกับข้อมูลผลการสำรวจนิเวศวิทยาทางน้ำจากการสำรวจภาคสนาม พ.ศ.2533</p> <p>- เก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ และหนองน้ำบ้านโคกสุพรรณ โดยดำเนินการสำรวจแหล่งกักต่อน้ำ พืช แหล่งกักต่อน้ำ และสัตว์น้ำดิน</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการดำเนินการโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการดำเนินการโครงการไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ</p>	

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
9. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<p>- รวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งภาพถ่ายทางอากาศ/ภาพถ่ายดาวเทียม ร่วมกับการสำรวจภาคสนามพื้นที่โครงการ และพื้นที่โดยรอบโครงการในรัศมี 5 กิโลเมตร</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้</p> <p>ระยะดำเนินการ : (มาตรการ ปี พ.ศ. 2536) กรมการบินพาณิชย์ประสานงานกับกรมป่าไม้ เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินบนพื้นที่ป่าสงวน กรมการบินพาณิชย์ประสานงานกับสำนักผังเมือง สำนักงานจังหวัดเพื่อควบคุมการใช้ที่ดิน</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสามารถป้องกันผลกระทบด้านการใช้ที่ดินได้</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการดำเนินงานของโครงการมีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในระดับต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ</p>	
10.การคมนาคม	<p>- รวบรวมข้อมูลโครงข่ายการจราจรและความเชื่อมโยงของการจราจร รวบรวมและทบทวนข้อมูลการศึกษาแนวโครงข่ายเชื่อมโยงกับพื้นที่โครงการ รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณจราจรบนถนนสายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการจากการศึกษาการจราจรของโครงการ และรายงานปริมาณจราจรบนทางหลวง ปี พ.ศ. 2562</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของการคมนาคมบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- ประเมินผลกระทบโดยคาดการณ์ปริมาณการจราจรด้วยค่า V/C ratio จากยานพาหนะต่างๆ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการคมนาคม ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ใช้ผ้าใบคลุมกระบะรถบรรทุกอย่างมิดชิด ● รถขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด ● หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างบริเวณทางเข้า-ออกสนามบิน ● ติดป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง” บริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ 	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ</p>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
10.การคมนาคม (ต่อ)			<ul style="list-style-type: none"> ควบคุมความเร็วยานพาหนะของโครงการ เมื่อผ่านชุมชน ให้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างช่วงที่มีเครื่องบินโดยสารขึ้น-ลง - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ 		
11. สาธารณูปโภค	<p>- รวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงรายละเอียดของระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ให้บริการ และแผนพัฒนาและการขยายตัวการให้บริการระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในอนาคตที่มีความสัมพันธ์และการเชื่อมโยงกับโครงการ ได้แก่ น้ำใช้ ไฟฟ้า ระบบการสื่อสารและโทรคมนาคม และบริการต่างๆ ของชุมชนโดยรอบโครงการ รวมถึงแผนการรื้อถอนและโยกย้าย และจัดการระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการโครงการในระยะก่อสร้าง</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสาธารณูปโภคบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบด้านสาธารณูปโภค</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสาธารณูปโภค ดังนี้</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u> : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <ul style="list-style-type: none"> ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ จะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมด เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง ประสานกับเทศบาลตำบลสตึก เข้ามาจัดเก็บและกำจัดขยะมูลฝอย ห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จัดให้น้ำใช้ของคนงานอย่างเพียงพอ - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ 	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ</p>	

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
12. การระบายน้ำ และการป้องกัน น้ำท่วม	<p>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านการจัดการ ระบายน้ำในพื้นที่โครงการ บันทึกอุบัติภัย และความเสียหาย จากหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ข้อมูลการออกแบบ โครงสร้างต่างๆของโครงการที่มีผลกระทบ ต่อระบบการระบายน้ำและการเกิดน้ำท่วม ในพื้นที่โครงการ และบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง</p> <p>- การสำรวจภาคสนาม บริเวณพื้นที่ โครงการทิศทางการไหล ลักษณะ การระบายน้ำ แหล่งรองรับน้ำตาม ธรรมชาติ บริเวณพื้นที่โครงการ และบริเวณ พื้นที่ใกล้เคียง</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูล ที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงาน ราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริง ในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบัน ของการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม บริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษา ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- ประเมินผลกระทบด้านการระบายน้ำ โดยใช้วิธี Rational method</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการคาดการณ์ ผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน สามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้น ได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบด้านการระบายน้ำและป้องกัน น้ำท่วม ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <p>เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดทำคลองระบายน้ำรอบพื้นที่ โครงการ ตั้งสถานีสูบน้ำบริเวณด้านใต้ของพื้นที่ โครงการ ตรวจสอบการร่วนหล่นของเศษดินหรือ วัสดุที่จะลงสู่รางระบายน้ำด้านข้างของ พื้นที่ก่อสร้างทุกวัน จัดทำทางระบายน้ำฝนชั่วคราวหรือ ทางระบายน้ำฉุกเฉินเพื่อป้องกันปัญหา น้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณ โดยรอบ ให้ชุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำ ให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำอยู่เสมอ <p>ระยะดำเนินการ : (มาตรการ ปี พ.ศ. 2536)</p> <ul style="list-style-type: none"> ทำคลองระบายน้ำ รอบบริเวณพื้นที่ โครงการ สร้างสถานีสูบน้ำ ทางใต้ของพื้นที่ โครงการ <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>- ระยะก่อสร้าง : ไม่ได้มีการ กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจาก มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนด สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการ ติดตามตรวจสอบ</p> <p>- ระยะดำเนินการ (ตามรายงานฯ ปี 36) : ตรวจสอบสถานีสูบน้ำ คลองระบายน้ำรอบโครงการ ก่อนถึงฤดูฝนหรือเดือนละ 1 ครั้ง</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจาก การตรวจสอบความพร้อมใช้งาน ของสถานีสูบน้ำเป็นดัชนีเฝ้าระวัง ผลกระทบทางการระบายน้ำ โดยตรง</p>	

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
13. เศรษฐกิจ-สังคม	<p>- รวบรวมเอกสารและรายงานจากหน่วยงานต่างๆ ด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม จำนวนประชากร จำนวนครัวเรือน การประกอบอาชีพ วิถีชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ศึกษาจากหน่วยงานราชการ หน่วยงานระดับท้องถิ่น</p> <p>- การสำรวจภาคสนามโดยการสัมภาษณ์โดยตรง ในพื้นที่ศึกษารัศมี 5 กิโลเมตร</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของเศรษฐกิจและสังคมบริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <p>เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> • จ่ายค่าชดเชยที่ดินให้กับราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าโคกโจด อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ • ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงข้อมูลโครงการและผู้รับผิดชอบการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ • จัดให้มีผู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ไว้หน้าสำนักงานก่อสร้างโครงการและชุมชนใกล้เคียง โดยมีหมายเลขโทรศัพท์ และระบุชื่อผู้รับผิดชอบ • ดูแลความสะอาดเรียบร้อย ไม่ให้เกิดผลกระทบกับชุมชน • เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องทำการรื้อถอนบ้านพักให้เรียบร้อยแล้วปลูกต้นไม้ทดแทน <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>ระยะก่อสร้าง : สำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ ข้อเสนอแนะด้านการบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการบริเวณชุมชนต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้แก่ ชุมชนบ้านหนองไผ่ ชุมชนบ้านสระกอ ชุมชนบ้านไทรงาม ชุมชนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านโสกลอง ปิละ 1 ครั้ง</p> <p>- ระยะดำเนินการ (ตามรายงานฯ ปี 36) : ตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ ปีละ 1 ครั้ง ใน 5 ปี แรก</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุมประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</p>	

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
14. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<p>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและเอกสารที่เกี่ยวข้องในด้านสาธารณสุข ได้แก่ ประชากรและสถิติยังชีพ จำนวนสถานบริการสาธารณสุขและทางการแพทย์ จำนวนบุคลากรทางสาธารณสุขและทางการแพทย์ ข้อมูลการเจ็บป่วยของประชาชน จากหน่วยงานด้านสาธารณสุขในพื้นที่</p> <p>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ที่เกิดจากการทำงาน การเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุ ความเสียหาย ระดับความรุนแรงจากการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน โรคที่เกิดขึ้นตามลักษณะหรือสภาพของงาน ใน ปี พ.ศ.2561</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัยบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- ประเมินผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD View Version 9.9.0 และ EPA Version 19191 และประเมินผลกระทบคุณภาพอากาศที่เกิดจากปริมาณจราจรภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์</p> <p>- ประเมินผลกระทบด้านเสียงจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d)</p> <p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● จัดให้มีอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลสำหรับคนงานโดยพิจารณาตามลักษณะงาน ● จัดทำรั้ว และติดป้ายแสดง “เขตก่อสร้าง” ในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้าง ● การจัดการสภาพแวดล้อมของที่พักคนงานให้ได้มาตรฐาน และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด ดังนี้ <p>มาตรการที่ที่พักคนงาน</p> <p>1) กำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบมิให้ก่อความเดือดร้อนรำคาญ และปัญหาต่าง ๆ ให้กับผู้อยู่อาศัยในชุมชน และพื้นที่ใกล้เคียง หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการว่ากล่าวตักเตือนลงโทษถึงขั้นไล่ออก โดยพิจารณาจากความเหมาะสมของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ</p>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
14. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)			<p>2) จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง (สูงประมาณ 2 เมตร) พร้อมกันให้มีพนักงาน รักษาความปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงานและทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ</p> <p>3) กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจนห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างและพื้นที่ก่อสร้างโครงการ</p> <p>4) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมีขนาด 15 ปอนด์ ประจำบ้านพักคนงานก่อสร้างทุกหลัง จำนวน 9 จุด</p> <p><u>มาตรการรื้อย้ายที่พักคนงาน</u></p> <p>เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน ดังนี้</p> <p>1) จัดให้มีพื้นที่เก็บกองวัสดุจากการรื้อถอนและต้องปกคลุมด้วยผ้าคลุมมิดชิดเพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป</p>		

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
14. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)			<p>2) วัสดุจากกิจกรรมการรื้อถอนที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น ไม้แบบ และเหล็กเส้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจำหน่ายให้กับผู้รับซื้อ หรือนำกลับมาใช้ในงานก่อสร้าง เป็นต้น</p> <p>3) ติดต่อประสานงานกับเทศบาลตึกให้เข้ามาเก็บขนเศษวัสดุและมูลฝอยที่เกิดจากการรื้อย้ายที่พนักงาน เพื่อนำไปฝังกลบยังพื้นที่ฝังกลบของเทศบาลตึก</p> <p>4) จัดให้มีไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่รื้อถอนให้เพียงพอ ไม่ให้มีจุดอับหรือมุมมืดเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>ระยะดำเนินการ : (มาตรการ ปี พ.ศ. 2536) จัดทำแผนอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นพร้อมทั้งรายละเอียดของการสั่งงานในแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้เกิดการประสานงานที่ดี เมื่อจัดทำแล้วควรมีการปรับอย่างน้อย 2 ปี ต่อ 1 ครั้ง</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>		

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
15. สุนทรียภาพ การ ท่องเที่ยว และ สิ่งมีคุณค่าทาง ประวัติศาสตร์	- รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพของพื้นที่ ได้แก่ จำนวน นักท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว เส้นทาง การท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว จากเว็บไซต์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูล ที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงาน ราชการ ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบัน ของสุนทรียภาพ การท่องเที่ยว และสิ่งมี คุณค่าทางประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่ โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อมได้	- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการ ที่อาจส่งผลกระทบด้านสุนทรียภาพ การท่องเที่ยว และสิ่งมีคุณค่า ทางประวัติศาสตร์ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถ แสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ การท่องเที่ยว และสิ่งมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ดังนี้ ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563) เช่น ● ติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการ ● ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลาม ครอบคลุมตัว อาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุด ของอาคาร ● ใช้ผ้าใบคลุมรถบรรทุกที่ใช้ขนส่ง เศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรบกวน ลงบนถนน ระยะดำเนินการ : (มาตรการ ปี พ.ศ. 2536) ● ตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตาม ดูแลชี้วัดความเป็นอยู่ของประชากร ในบริเวณใกล้เคียงรอบสนามบิน ● - มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ - มีความเหมาะสม เนื่องจาก ในระยะก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบ ด้านการท่องเที่ยวและมีผลกระทบ ในระดับต่ำในระยะสั้นๆ ด้านทัศนียภาพ สำหรับในระยะ ดำเนินการมีเพียงผลกระทบ ด้านบวก จึงไม่จำเป็นต้องกำหนด มาตรการติดตามตรวจสอบ	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
16. โบราณสถาน และประวัติศาสตร์	-รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณคดี ที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียง พื้นที่โครงการในรัศมี 5 กิโลเมตร จากเอกสารกรมศิลปากร ทะเบียน โบราณสถานทั่วราชอาณาจักร ระบบ ภูมิสนเทศ แหล่งมรดกทางวัฒนธรรม ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม - มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูล ที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงาน ราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริง ในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบัน ของโบราณสถาน และประวัติศาสตร์ บริเวณพื้นที่โครงการ ในขณะศึกษา ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้	- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการ ที่อาจส่งผลกระทบด้านโบราณสถาน และประวัติศาสตร์ - มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถ แสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน	- ไม่ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม - มีความเหมาะสม เนื่องจากกิจกรรม การก่อสร้างและเปิดดำเนินการของ ท่าอากาศยานไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลง โบราณสถาน และประวัติศาสตร์ โดยรอบ โครงการ	- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ - มีความเหมาะสม เนื่องจาก พื้นที่ตั้งโครงการอยู่ห่างจาก แหล่งโบราณสถานบ้านร้อนทอง ประมาณ 3,650 เมตร ซึ่งไม่มี ผลกระทบ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนด มาตรการติดตามตรวจสอบ	

3.2 การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา กับลักษณะรูปแบบโครงการในปัจจุบัน

1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนข้อมูลพื้นฐานทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

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) การปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้รับไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวนตัวอย่าง ตำแหน่งสถานีตรวจวัด ช่วงเวลาและความถี่ในการเก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์ ฯลฯ

3) ผลการศึกษา

ในระหว่างที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้ว่าจ้างให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

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

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

3) “โครงการจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565 โดยบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระหว่างที่ผ่านมา มีรายละเอียดดังนี้

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

- ปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์กำลังดำเนินการขยายทางอากาศยาน และอยู่ในช่วงดำเนินการย้ายบ้านเรือนบริเวณบ้านคอกหมูให้สอดคล้องกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

- การจัดสรรงบประมาณเพื่อการปลูกสร้างสวนป่าเศรษฐกิจและการจัดหาเครื่องมือเครื่องใช้สำหรับการป้องกันการบุกรุกป่า เป็นงานในความรับผิดชอบขององค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงดำเนินการเฉพาะงานด้านการช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่

- การเพาะชำกล้าไม้เศรษฐกิจเพื่อแจกจ่ายหรือจำหน่ายให้กับราษฎรเป็นภารกิจของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด ที่ขึ้นกับองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นการปรับเปลี่ยนบทบาทหรือหน้าที่ในการดำเนินงานของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด กรมการbinพลเรือนจึงไม่สามารถดำเนินการได้ จึงควรมีการขอยกเลิกมาตรการเพื่อให้สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- ควรปรับปรุงพื้นที่ทางด้านทิศใต้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำโดยการจัดทำท่อลอดตัดผ่านถนนเพื่อให้ น้ำไหลลงสู่บ่อน้ำสาธารณะได้ดียิ่งขึ้น

- นำผลการศึกษาไปใช้ในการกำหนดจำนวนเที่ยวบิน และควรมีการทบทวนหรือทำการประเมินเสี่ยงใหม่อย่างน้อยทุก 2 ปี

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

- พบปัญหาการกัดเซาะพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำด้านข้างทางขับและ
รางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยาน เนื่องจากเป็นรางดินที่มีความลาดชันจึงมีการพังทลายของพื้นที่ด้านข้าง
ค่อนข้างสูง บางบริเวณมีสภาพดินแข็ง แต่อย่างไรก็ตาม ยังสามารถระบายน้ำออกจากพื้นที่ได้ โดยไม่มีปัญหา
การท่วมขังของน้ำในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน เสนอให้มีการขุดลอกรางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยาน
และแก้ไขปัญหาเรื่องการพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำ เช่น การปลูกหญ้าแฝก เป็นต้น

- ควรจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์และคู่มือให้ประชาชน และหน่วยงานต่าง ๆ ทราบถึง
ข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ ตัวอย่างแผนพับประชาสัมพันธ์

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ระดับเสียง และเพิ่มเติม
การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางน้ำ และคุณภาพน้ำทิ้ง พบว่า
ผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการสำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่
รอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งพิจารณาจากชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงแนวบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน ได้แก่ ชุมชนบ้านหนองไผ่
(กลุ่มบ้านคอกหมู) และชุมชนบ้านโคกสุพรรณ พบว่า เสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังมากขึ้น
แต่อย่างไรก็ตามเสียงของเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการมีเสียงดังแต่ไม่รบกวนชุมชน
รบกวนเมื่อบินผ่านในระดับปานกลาง ในภาพรวมของการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ นั้น มีความพอใจ เนื่องจาก
สร้างความเจริญ ทำให้เศรษฐกิจของชุมชนดีขึ้น มีแหล่งทำงานเพิ่มขึ้นและทำให้คนมาคมนสะดวก

การศึกษานิเวศพืชพรรณ นกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบว่าเขตพื้นที่ปฏิบัติการ
และพื้นที่การบิน โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ของโครงการยังคงสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้เกือบทั้งหมด เนื่องจากตั้งอยู่ในเขต
ป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานรัศมี 5 กิโลเมตร พบสังคมพืชโดยทั่วไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรม
โดยในบริเวณที่ลุ่มใช้ประโยชน์ในการทำนาข้าว ในบริเวณที่ดอนถัดจากที่ลุ่มขึ้นมาใช้ประโยชน์ในการทำไร่ อ้อย และ
ไร่มันสำปะหลัง นอกจากนี้ ยังพบว่ามีการทำสวนป่าไม้ยูคาลิปตัส สวนยางพารา และสวนไม้สัก บางพื้นที่
ยังคงมีลักษณะเป็นหย่อมป่ากระจายอยู่ห่างๆกัน ในบริเวณพื้นที่รอบโครงการด้วย และจากการสำรวจนกและสัตว์
ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 140 โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้ม
ที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตราย
ต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 11 ชนิด ประกอบด้วย เหยี่ยวแดง นกยางโทนน้อย นกยางควาย นกเป็ดแดง
นกยางไฟธรรมดา นกยางกรอกพันธุ์จีน กา นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกบั้งรอกใหญ่ และนกปากห่าง

**3.2) โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย
ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี 2564**

3.2.1) ผลการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (สิงหาคม
พ.ศ.2564) พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง
สั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางบก คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไป
ตามเกณฑ์มาตรฐาน

ส่วนผลจากการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน
บุรีรัมย์ ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 72 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน
ในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง
จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด และอีกา รวมทั้งยังพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตราย
ต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 6 ชนิด เช่น นกพิราบ นกเขาใหญ่ นกเขาไฟ นกเอี้ยงสาริกา เป็นต้น

3.2.2) ผลการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ธันวาคม พ.ศ.2564) พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน นิเวศวิทยาทางบก คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 66 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวังอีก จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ อีกา และนกกิ้งก่องคอ

ส่วนผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 87.5 คิดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบิน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 55.0 รู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง จากการสอบถามถึงความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน พบว่า ร้อยละ 90.0 มีความพึงพอใจ

3.3) โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565

3.3.1) ผลการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กรกฎาคม พ.ศ.2565) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

- ควรตัดเสียงรบกวนก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทึบ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง
- ออกแบบบ่อน้ำให้มีจุลชีพเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง
- หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินในฤดูฝน บริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้าง

และมีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำใช้ การจัดการน้ำเสีย และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือนมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness), ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำทั้งหมด (TDS) และซัลเฟต (Sulfate) ไม่เป็นไปตามค่ามาตรฐานไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียจากอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าความสกปรกในรูป BOD, ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS), ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำทั้งหมด (TDS), ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable solids) และทีเคเอ็น (TKN) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ข ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 82 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง และอีกา รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ และนกตะขาบทุ่ง

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 พบว่า แนวเส้น NEF 30 พื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3.3.2) ผลการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (มกราคม พ.ศ.2566) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้าง ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

- ผู้รับเหมาก่อสร้างปลูกหญ้าแฝกคลุมดินในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ

- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรออกแบบบ่อหน่วงน้ำฝน ที่มีความจุเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง

โดยส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ได้แก่ หากพบปัญหาด้านการระบายน้ำควรจัดทำสถานีสูบน้ำ ทางทิศใต้ของพื้นที่โครงการ เพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำใช้ การจัดการน้ำเสีย ทรัพยากรสัตว์ป่า และทรัพยากรป่าไม้ พบว่า ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือนมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 สำหรับผลการติดตามคุณภาพน้ำใช้ในบ่อเก็บน้ำบาดาลของอาคารที่พักผู้โดยสารและน้ำใช้ที่อาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย พบว่า มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคาร ประเภท ค ส่วนการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 56 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ อีกา

ผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 1.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.9) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นไม่ได้รับกวนการใช้ชีวิต

ส่วนผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่า แนวเส้น NEF 30 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง

การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างในครั้งนี้ เป็นการติดตามตรวจสอบบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ปรับปรุง ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 2 กิจกรรม ดังนี้

1) การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ศรีสะเกษทวิมก่อสร้าง จำกัด

2) การปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย การต่อเติมทางวิ่ง การขยายทางขับและลานจอดอากาศยาน การก่อสร้างอาคารคลังสินค้า อาคารดับเพลิงและอาคารประกอบ การปรับปรุงถนน ภูมิทัศน์และระบบระบายน้ำ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท กิจการร่วมค้า เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น-เชียงใหม่สมิตร

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะ ก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน และมาตรการไม่สามารถประเมินผลได้ ดังนี้ (ตารางที่ 4.1-1)

1) มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ

1.1) รายละเอียดมาตรการ : การตัดเฉีวรั้วสดุก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทึบเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการตัดเฉีว

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตัดเฉีวรั้วสดุก่อสร้างในพื้นที่เปิดโล่งภายในพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชนจึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชน

1.2) รายละเอียดมาตรการ : ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำอยู่เสมอ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ยังไม่มีการขุดลอกรางระบายน้ำ แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด ดังนั้น ควรตรวจสอบตะกอนในรางระบายน้ำ หากพบว่าตะกอนมีปริมาณมากให้ขุดลอกตะกอนดังกล่าว

1.3) รายละเอียดมาตรการ : จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไปถังขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ ถังขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างควรรณรงค์ให้มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้ง รวมทั้งปรับปรุงจุดพักขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยอย่างน้อยต้องมีผนังทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิดน้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ภายนอกและป้องกันการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรค

1.4) รายละเอียดมาตรการ : ตรวจสอบ ดูแล และรักษาภาชนะให้มีสภาพดี ไม่แตกชำรุดหรือรั่วซึม และต้องมีฝาปิดมิดชิด เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งอาศัยสัตว์ชนิดต่างๆ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างควรระงับให้มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้ง รวมทั้งปรับปรุงจุดพักขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยอย่างน้อยต้องมีผนังทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิดน้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ภายนอกและป้องกันการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรค

1.5) รายละเอียดมาตรการ : ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลาม ครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ยังไม่มีติดตั้งผ้าใบก่อสร้างโดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสารที่กำลังก่อสร้าง และกิจกรรมการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานยังไม่มีติดตั้งผ้าใบก่อสร้างโดยรอบอาคารคลังสินค้า และอาคารที่ทำการกักกันและดับเพลิงที่กำลังก่อสร้าง ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างควรติดตั้งผ้าใบก่อสร้างชนิดที่สามารถป้องกันไฟ โดยรอบอาคารที่กำลังก่อสร้าง

2) มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

2.1) รายละเอียดมาตรการ : การเก็บกองดินที่เหลือจากการก่อสร้างควรจัดเตรียมพื้นที่เก็บกองเป็นพื้นที่ราบ ทำการเก็บกองแบบชั้นบันไดให้มีพื้นที่หน้าตัดให้มีความลาดชัน 2:1 ทำการปลูกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่ว สลับกับการปลูกหญ้าแฝกควรปลูกในฤดูฝน พร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ได้ดำเนินกิจกรรมการขุดดินแล้วเสร็จ โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้ขนย้ายกองดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างแล้ว ส่วนกิจกรรมการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เก็บกองดินชั่วคราวไว้บริเวณพื้นที่ปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยยังไม่มีมีการปลูกหญ้าแฝก เนื่องจากยังอยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้าง

2.2) รายละเอียดมาตรการ : จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลตึก เข้ามาจัดเก็บและกำจัด

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างควรระงับให้มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้ง รวมทั้งปรับปรุงจุดพักขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยอย่างน้อยต้องมีผนังทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิดน้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ภายนอกและป้องกันการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรค

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

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งรั้ว Metal sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากความสูงของรั้วชั่วคราวดังกล่าว สามารถปิดบังทัศนียภาพที่ไม่สวยงามของกิจกรรมการก่อสร้างได้ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วให้มีความสูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด

3) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

3.1) รายละเอียดมาตรการ : หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป




ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ยังไม่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่การก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในพื้นที่ของท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน

3.2) รายละเอียดมาตรการ : เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการรื้อย้ายบ้านพักคนงาน

3.3) รายละเอียดมาตรการ : ทำการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมใส่ฝาคะแวงเหล็กปิดรางรับน้ำ โดยปรับปรุงเป็นแผ่นเหล็กปิดรางรับน้ำ เพื่อบรรเทากลิ่นจากรางรับน้ำ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : กิจกรรมการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานยังไม่มีมีการปรับปรุงรางรับน้ำบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงเวลาดำเนินการ


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1. สภาพภูมิ ประเทศ	1) การปรับพื้นที่แต่ละช่วงเวลาต้องจำกัด ขนาดของการเปิดพื้นที่เท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยใช้ วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเปิดพื้นที่ทำงาน ก่อสร้างเท่าที่จำเป็นเท่านั้น	ไม่มี	 การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร  ก่อสร้างลานจอดอากาศยาน
	2) ในช่วงระหว่างการปรับถมพื้นที่ต้องมีการจัดทำ บ่อตกตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่ เพื่อ ป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ และป้องกันน้ำท่วม	✓	✓	●	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : ได้ดำเนินการปรับถมพื้นที่แล้วเสร็จ จึงไม่มี บ่อตกตะกอน การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : อยู่ระหว่างการปรับถมพื้นที่และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง กับงานดิน รวมทั้งมีการปรับปรุงระบบระบายน้ำ และก่อสร้างบ่อหน่วงน้ำ จึงใช้บ่อหน่วงน้ำ ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างเป็นบ่อตกตะกอน	ไม่มี	 บ่อหน่วงน้ำ

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1. สภาพภูมิประเทศ (ต่อ)	3) ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ.2543 และกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรการป้องกันการพังทลายของดินหรือสิ่งปลูกสร้างในการขุดดินหรือถมดิน พ.ศ.2548 ตลอดจนกฎหมาย/ข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่ควบคุมงานก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	ไม่มี	-
	4) การเก็บกองดินที่เหลือจากการก่อสร้างควรจัดเตรียมพื้นที่เก็บกองเป็นพื้นที่ราบ ทำการเก็บกองแบบชั้นบันไดให้มีพื้นที่หน้าตัดที่มีความลาดชัน 2:1 ทำการปลูกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่วสลับกับการปลูกหญ้าแฝก ควรปลูกในฤดูฝน พร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน	✓	✓	○	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : ปัจจุบันได้ดำเนินกิจกรรมการขุดดินแล้วเสร็จ โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้ขนย้ายกองดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างแล้ว การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เก็บกองดินไว้บริเวณพื้นที่ปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยยังไม่มีมีการปลูกหญ้าแฝก เนื่องจากยังอยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	 กองดินข้างพื้นที่ปรับปรุง รางระบายน้ำ

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. คุณภาพ อากาศ	1) ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง ได้แก่ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่โล่งในส่วนที่มี กิจกรรมที่จะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของ ฝุ่นละออง ให้ทำการรดน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการฉีดพรมน้ำภายใน พื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน วันละ 2 ครั้ง	ไม่มี	  การฉีดพรมน้ำ
	2) การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการ ฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวน จำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุก อย่างมิดชิด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะ รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. คุณภาพ อากาศ (ต่อ)	3) กำหนดความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้เส้นทาง เข้า-ออกไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับรถ ตามความเร็วที่ กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บน ถนนสาธารณะ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมความเร็ว รถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำชับพนักงาน ขับรถบรรทุกให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	ไม่มี	 ป้ายจำกัดความเร็ว
	4) กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือ ทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ ดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่ บริเวณก่อสร้างทุกวัน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการล้างทำความสะอาด ล้อรถบรรทุกก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และ มีเจ้าหน้าที่คอยเก็บกวาดพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ทุกวัน	ไม่มี	-
	5) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ตรวจสอบและดูแล รักษาเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดมลพิษ ทางอากาศ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการตรวจสอบเครื่องจักรก่อนการใช้งาน และ มีการดูแลรักษาใช้งานได้ดีอยู่เสมอ	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. คุณภาพ อากาศ (ต่อ)	6) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ หรือหญ้าแห้ง ภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยเด็ดขาด เพราะอาจเป็นอุปสรรคต่อการขึ้น-ลงของ เครื่องบิน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ในพื้นที่ ก่อสร้าง เพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้งที่ ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลตึกเป็นประจำ ทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ	ผู้รับเหมาก่อสร้างควร รณรงค์ให้มีการคัดแยก ขยะก่อนทิ้ง รวมทั้ง ปรับปรุงจุดพักขยะ มูลฝอยภายในพื้นที่ ก่อสร้าง โดยอย่างน้อย ต้องมีผนังทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อ ป้องกันการเกิดน้ำชะขยะ ปนเปื้อนออกสู่ภายนอก และป้องกันการเป็น แหล่งเพาะพันธุ์พาหะ นำโรค	 จุดรวบรวมขยะ

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. คุณภาพ อากาศ (ต่อ)	7) หากมีกิจกรรมการบินที่เครื่องบินต้องบิน ขึ้น-ร่อนลง ในขณะที่มีกิจกรรมการก่อสร้างของ ห้วงทางวิ่งของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทางเจ้าหน้าที่ ของท่าอากาศยานจะทำการแจ้งล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรให้หอบังคับการบิน และผู้รับเหมา ที่รับผิดชอบดูแลการก่อสร้างเพื่อวางแผน การทำงานและหยุดกิจกรรมก่อสร้าง โดยจะทำการ แจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วัน และมีการ เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ออกจากแนวเส้นทางการบิน ขึ้น-ร่อนลงของเครื่องบินเพื่อความปลอดภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : เนื่องจากมีเครื่องบินขึ้น-ลงเป็นประจำทุกวัน เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะแจ้งแผนการบิน ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทราบเป็นประจำทุกวัน รวมทั้ง เจ้าหน้าที่หอบังคับการบินจะแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ทราบก่อนที่จะมีเครื่องบินขึ้น-ลง 15 นาที เพื่อเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ออกจากแนวเส้นทางการบิน	ไม่มี	-
3. เสียง/ สั่นสะเทือน	1) กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และปฏิบัติตาม ความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บน ถนนสาธารณะ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมความเร็ว รถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำชับพนักงาน ขับรถบรรทุกให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	ไม่มี	
	2) รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนัก ไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมน้ำหนัก บรรทุกรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตามที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	-
	3) ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะ ใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้อบรม ให้คนขับรถไม่ใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
3. เสียง / สั่นสะเทือน (ต่อ)	4) จัดวางเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีเสียงให้ห่างจาก แหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือน ราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่การก่อสร้าง	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีกิจกรรมการก่อสร้าง เฉพาะภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่าง จากพื้นที่ชุมชน จึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชน	ไม่มี	-
	5) การตอก/กระแทกจากกิจกรรมก่อสร้าง ในบริเวณจุดที่อยู่ใกล้กับบ้านเรือนราษฎร อาคาร ที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่กำหนด ให้ดำเนินการในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และ ช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้อง ไม่ดำเนินกิจกรรมใด ๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โครงการที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อ ผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-
	6) ในการก่อสร้างกำหนดให้ไม่นำแผ่นเหล็ก มาวางแทนผิวถนน หากในกรณีที่จำเป็นจะต้อง ใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและ มียางรองรับเพื่อกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้ มีถนนชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง โดยไม่มีการ นำแผ่นเหล็กวางแทนผิวถนน	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
3. เสียง / สั่นสะเทือน (ต่อ)	7) การตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทึบ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการตัดเจียร์	✓	✓	○	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตัดเจียร์วัสดุก่อสร้าง ในพื้นที่เปิดโล่งภายในพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจาก กิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่มีผลกระทบต่อ ชุมชน	ไม่มี	 พื้นที่ตัดเจียร์

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
3. เสียง / สั่นสะเทือน (ต่อ)	8) บำรุงรักษาผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ใน สภาพดี ตลอดช่วงเวลาก่อสร้างโครงการ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตรวจสอบ ถนนชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง หากพบว่าชำรุด จะดำเนินการซ่อมแซมทันที จากการตรวจสอบ พบว่า ถนนชั่วคราวดังกล่าวอยู่ในสภาพดี	ไม่มี	 ถนนในพื้นที่ก่อสร้าง
	9) หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียง และความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่ โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยาน บุรีรัมย์เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหา ข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง ต่อไป	✓	✓	⊗	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ยังไม่มีการร้องเรียน ผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ การก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ภายในพื้นที่ ของท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
4. คุณภาพน้ำ ผิวดิน	1) ระมัดระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อหลีกเลี่ยง การปนเปื้อนของน้ำในรางระบายน้ำ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่กวาดและล้าง ทำความสะอาดถนน หากพบว่ามีเศษดินร่วงหล่น จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเศษดินร่วงลงสู่ รางระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
	2) จัดให้มีห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้าง จำนวน ส้วม 3 ห้องต่อคนงาน 50 คน	✓	✓	●	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : ภายในพื้นที่ก่อสร้างมีห้องส้วมจำนวน 6 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 80 คน การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ภายในพื้นที่ก่อสร้างมีห้องส้วมจำนวน 8 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 120 คน	ไม่มี	 ห้องส้วม

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
4. คุณภาพน้ำ ผิวดิน (ต่อ)	3) จัดให้มีรางระบายน้ำรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และดูแลรักษาให้มีประสิทธิภาพในการใช้งาน อยู่เสมอ	✓	✓	●	มีรางระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : ยังไม่มีการขุดลอกรางระบายน้ำ แต่จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ยังไม่มีการขุดลอกรางระบายน้ำ เนื่องจากอยู่ระหว่าง การปรับปรุงระบบระบายน้ำ แต่จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด	ไม่มี	-
	4) ก่อสร้างรางระบายน้ำและบ่อหน่วงน้ำภายใน พื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ในการรองรับและระบายน้ำ จำนวน 3 บ่อ		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : อยู่ระหว่างการก่อสร้างรางระบายน้ำและบ่อหน่วงน้ำ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	 บ่อหน่วงน้ำ
5. ทรัพยากร ดิน	1) จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการ ก่อสร้างและใช้รางระบาย เช่น ท่อ บ่อพักตะกอน และอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีรางระบายน้ำชั่วคราว ภายในพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนที่จะรวบรวมน้ำให้ระบาย ลงบ่อหน่วงน้ำที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	ไม่มี	 รางระบายน้ำ

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
5. ทรัพยากร ดิน (ต่อ)	2) หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่พร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริง เท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดิน ในพื้นที่โครงการ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเปิดพื้นที่ปฏิบัติงาน เฉพาะบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้างเท่านั้น	ไม่มี	-
	3) งานขุดดิน งานปรับระดับพื้นที่ โดยต้อง ปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน การขุดดินจะขุดดินโดยให้ความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน เมื่อดำเนินการขุด แล้วเสร็จจะทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดิน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการปรับพื้นที่ให้มีระดับ เท่ากับลานจอดเครื่องบิน และการขุดดินโดยให้มี ความลาดชันที่ 2:1 แต่ไม่มีการปลูกหญ้าแฝกคลุมดิน	ไม่มี	-
6. นิเวศวิทยานบก -ทรัพยากรป่า ไม้	1) ก่อนทำการตัดไม้ที่จะทำการก่อสร้างจะต้อง แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการตรวจ และตัดต้นไม้ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ก่อนทำการตัดไม้เพื่อก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร มีการประสานงานกับองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (ออป.) ให้เข้ามาดำเนินการตรวจสอบเพื่อตัดต้นไม้ ที่จำเป็นต้องตัดออกจากพื้นที่ และดำเนินการตัดต้นไม้ ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง	ไม่มี	-
	2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ช่วยเหลือและสนับสนุน การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ ป่าไม้ในการ ตรวจสอบการบุกรุก พื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน (มาตรการ ปี 2536)	✓	✓	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ ป่าไม้และสนับสนุนการตรวจสอบการบุกรุก บริเวณ พื้นที่ท่าอากาศยาน	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
-ทรัพยากรป่า ไม้ (ต่อ)	3) ในกรณีที่ต้องการตัดฟันต้นไม้เพื่อก่อสร้าง ควรระมัดระวังมิให้มีการตัดไม้นอกพื้นที่	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ได้ตัดฟันต้นไม้ออกแล้ว เสร็จในขั้นตอนการเตรียมพื้นที่ โดยไม่มีการตัดต้นไม้ นอกพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	4) มีมาตรการป้องกันรวมทั้งมีบทลงโทษพนักงาน และคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ เช่น ลักลอบตัดไม้ เป็นต้น	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีมาตรการป้องกัน และบทลงโทษพนักงานหรือ คนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ	ไม่มี	
	5) ต้องมีมาตรการและกฎระเบียบบังคับไม่ให้ พนักงาน หรือคนงานล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาดและ มีบทลงโทษที่เข้มงวด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีมาตรการป้องกัน และบทลงโทษพนักงานหรือ คนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ	ไม่มี	-
	6) รณรงค์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์ไฟฟ้า อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนทราบถึง แนวทางการป้องกันไฟฟ้า การแก้ไขปัญหาไฟฟ้า การระมัดระวังอันตรายจากไฟฟ้า และผลกระทบ จากไฟฟ้า โดยเฉพาะผลกระทบที่มีต่อสุขภาพ อนามัยของประชาชน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำ ชุมชน เพื่อการรณรงค์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและ สถานการณ์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่องให้ประชาชนรอบ พื้นที่ทราบ	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
-ทรัพยากรป่า ไม้ (ต่อ)	7) อนุรักษ์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชน ในพื้นที่ งดเว้น การจุดไฟใกล้บริเวณแนวเขตป่า	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำ ชุมชน เพื่อการอนุรักษ์และขอความร่วมมือจากชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ให้จุดไฟใกล้บริเวณ พื้นที่ป่า	ไม่มี	-
	8) เตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานตาม แผนระดมพลดับไฟป่าในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์รุนแรง และสถานการณ์วิกฤติ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเตรียมความพร้อม การปฏิบัติตามแผนระดมพลดับไฟป่า	ไม่มี	-
	9) เตรียมความพร้อมด้านบุคลากรสำหรับ ปฏิบัติงานดับไฟป่าของจังหวัด เครื่องมือ/อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเตรียมความพร้อม ด้านบุคลากรในการปฏิบัติงานดับไฟป่าของจังหวัด บุรีรัมย์	ไม่มี	-
	10) ประสานหน่วยงานดับไฟป่า ร่วมการ ปฏิบัติงานดับไฟป่าของหน่วยงานทุกหน่วยงาน ที่มีพื้นที่รับผิดชอบโดยเน้นการเข้าถึงพื้นที่ อย่างรวดเร็วทันเหตุการณ์ในลักษณะบูรณาการ ร่วมกัน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเตรียมความพร้อม ด้านบุคลากรในการปฏิบัติงานดับไฟป่าร่วมกับ หน่วยงานดับไฟป่าของจังหวัดบุรีรัมย์	ไม่มี	-
-ทรัพยากรสัตว์ ป่า	มาตรการป้องกันการลักลอบตัดไม้และการ ขยายตัวของชุมชนที่บุกรุกพื้นที่ป่า 1) อนุรักษ์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชนในพื้นที่ไม่บุกรุก พื้นที่ป่า		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อการอนุรักษ์และ ขอความร่วมมือจากชุมชน ไม่ให้บุกรุกพื้นที่ป่า	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
-ทรัพยากรสัตว์ ป่า (ต่อ)	2) จัดให้มีชุดลาดตระเวนเดินสำรวจในพื้นที่ป่า ของสนามบินอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : มีเจ้าหน้าที่ตรวจพื้นที่ป่าของสนามบินเป็นประจำ ทุกวัน รวมทั้งผู้ดูแลสนามบินของท่าอากาศยาน ได้มีการตรวจพื้นที่ป่าของสนามบินเป็นประจำทุกวัน เช่นกัน	ไม่มี	-
	3) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ช่วยเหลือและสนับสนุน การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ป่าไม้ในการ ตรวจสอบการบุกรุก พื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน หากพบเห็นการกระทำผิดและผู้กระทำความผิด ให้แจ้งไปยังผู้นำชุมชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ผู้ดูแลสนามบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มี การตรวจสอบการบุกรุกพื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน เป็นประจำทุกวัน รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อการรณรงค์และขอความร่วมมือจากชุมชน ไม่ให้ บุกรุกพื้นที่ป่า	ไม่มี	-
	4) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ปฏิบัติตามแผนป้องกัน ลักลอบเข้าพื้นที่ หวงห้ามและพื้นที่ ควบคุม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการปฏิบัติตามแผนป้องกัน ลักลอบเข้าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม	ไม่มี	-
	<u>มาตรการป้องกันอัคคีภัย กรณีเกิดไฟป่า</u> 1) กรณีเกิดเหตุไฟป่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ปฏิบัติ ตามแผนฉุกเฉินภัยพิบัติทางธรรมชาติ ของ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินภัยพิบัติ ทางธรรมชาติ	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
-ทรัพยากรสัตว์ ป่า (ต่อ)	2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้มีการประสาน กรมป่าไม้ให้มาลาดักไม้ที่ใกล้กับอาคารต่างๆ ของ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์เป็นประจำทุกปี ในช่วง ก่อนฤดูแล้งเพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ประสานองค์การอุตสาหกรรม ป่าไม้ให้มาลาดักไม้ที่ใกล้กับอาคารต่างๆ ของ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามความเหมาะสม	ไม่มี	-
	3) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการจัดเตรียม รถดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงต่างๆ ตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการจัดเตรียมรถดับเพลิง และอุปกรณ์ดับเพลิงต่างๆ ตามมาตรฐานของ ท่าอากาศยาน	ไม่มี	 รถดับเพลิง
	4) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการตัดหญ้าในบริเวณ พื้นที่โดยรอบอาคารอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็น แหล่งเชื้อเพลิงในการเกิดอัคคีภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการตัดหญ้าในบริเวณพื้นที่ โดยรอบอาคารอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 หญ้าบริเวณด้านหน้าอาคาร ที่พัสดุโดยสาร

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้




ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
-ทรัพยากรสัตว์ ป่า (ต่อ)	5) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการประสาน หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการบรรเทา สาธารณภัยและป้องกันอัคคีภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการประสานหน่วยงาน ภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการบรรเทาสาธารณภัยและ ป้องกันอัคคีภัย	ไม่มี	-
7.การคมนาคม ขนส่ง	1) การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการ พังกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวน จำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะรถบรรทุก อย่างมิดชิด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะ รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2) รถขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องบรรทุกน้ำหนัก ไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมน้ำหนัก รถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตามที่กฎหมายกำหนด	ไม่มี	-
	3) หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างบริเวณทาง เข้า-ออกสนามบิน จะกำหนดให้ใช้เส้นทางอื่น ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการขนส่งวัสดุก่อสร้าง โดยใช้เส้นทางเข้า-ออกสนามบินเป็นหลัก โดยหลีกเลี่ยงในช่วงเวลาที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน และใช้เส้นทางทางผ่านบ้านโคกสุพรรณเป็นทางรอง	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
7.การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	4) ติดป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง” บริเวณ ที่มีกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง”บริเวณรั้วของพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง”  ป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง”
	5) ควบคุมความเร็วยานพาหนะของโครงการ เมื่อผ่านชุมชนให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมความเร็ว รถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกักขังผู้ขับรถบรรทุก ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อขับผ่านชุมชน	ไม่มี	 ป้ายควบคุมความเร็ว

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
7.การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ)	6) กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ หลีกเลี่ยงทำการขนส่งวัสดุก่อสร้างช่วงที่มี เครื่องบินโดยสารขึ้น-ลงเพื่อลดผลกระทบ ด้านการจราจร	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการขนส่งวัสดุก่อสร้าง โดยใช้เส้นทางเข้า-ออกสนามบิน โดยหลีกเลี่ยง การขนส่งในช่วงเวลาที่มีการขึ้น-ลงของเครื่องบิน และ ใช้เส้นทางทางผ่านบ้านโคกสุพรรณเป็นทางรอง	ไม่มี	-
8. การระบาย น้ำ และการ ป้องกันน้ำท่วม	1) จัดให้มีระบบระบายน้ำรอบพื้นที่โครงการ	✓	✓	●	มีคลองระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน	ไม่มี	
	2) หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินหรือปรับถมดิน ในช่วงฤดูฝน เพื่อป้องกันการชะล้างดินลงสู่ แหล่งน้ำสาธารณะ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเปิดหน้าดิน เฉพาะพื้นที่บริเวณที่จำเป็นต่อการก่อสร้าง	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้




ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
8. การระบาย น้ำ และการ ป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	3) ตรวจสอบการรบกวนของที่ดินหรือวัสดุ ที่จะลงสู่รางระบายน้ำด้านข้างของพื้นที่ก่อสร้าง ทุกวันเพื่อป้องกันการอุดตันของรางระบายน้ำ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่กวาดทำ ความสะอาด หากพบว่ามีเศษดินร่วนหล่น จากการ ติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเศษดินร่วนลงสู่ รางระบายน้ำ	ไม่มี	-
	4) จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบาย น้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำ ในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมไม่ให้ลงภายใน บ่อหนองน้ำของโครงการ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการจัดทำทางระบาย น้ำฝนชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง และระบายลง ภายในบ่อหนองน้ำของโครงการ ซึ่งอยู่ระหว่าง การก่อสร้าง	ไม่มี	-
	5) ออกแบบบ่อหนองน้ำให้มีความจุเพียงพอ รองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝน ที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง	✓	✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : อยู่ระหว่างการก่อสร้างบ่อหนองน้ำ	ไม่มี	 บ่อหนองน้ำ
	6) ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำ ให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำอยู่เสมอ	✓		○	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : ยังไม่มีขุดลอกรางระบายน้ำ แต่จากการตรวจสอบ ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด	ตรวจสอบตะกอนใน รางระบายน้ำ หากพบว่ามี ตะกอนมีปริมาณมาก ให้ขุดลอกตะกอนดังกล่าว	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
8. การระบาย น้ำ และ การ ป้องกันน้ำท่วม (ต่อ)	7) ทำการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้าน หน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมใส่ฝาดะแกรง เหล็กปิดรางรับน้ำ โดยปรับปรุงเป็นแผ่นเหล็กปิด รางรับน้ำ เพื่อบรรเทาคลื่นจากรางรับน้ำ		✓	⊗	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ยังไม่มี การปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคาร ที่พักผู้โดยสารหลังเดิมตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงเวลาดำเนินการ	ไม่มี	 รางรับน้ำ
9. การจัดการ น้ำเสีย	1) จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่ สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอ และห่างไกลจากแหล่งน้ำสาธารณะ 300 เมตร	✓	✓	●	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : ภายในพื้นที่ก่อสร้างมีห้องส้วมจำนวน 6 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 60 คน การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ภายในพื้นที่ก่อสร้างมีห้องส้วมจำนวน 8 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 120 คน	ไม่มี	  ห้องส้วม

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
9. การจัดการ น้ำเสีย (ต่อ)	2) จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่รองรับน้ำเสีย จากห้องส้วม น้ำทิ้งห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวอย่างเพียงพอ พร้อมบ่อบำบัดน้ำทิ้ง ที่สามารถเก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายออกสู่ ภายนอกต่อไป	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีระบบบำบัดน้ำเสีย แบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม รองรับน้ำเสียจากห้องน้ำ และห้องส้วม และเก็บกักไว้ในบ่อซีเมนต์ และจะมี รถดูดส้วมมาดูดไปกำจัด โดยไม่ได้ระบายออกสู่ สิ่งแวดล้อม	ไม่มี	 บ่อเกรอะ-บ่อซึม
10. การจัดการ ขยะ	1) ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมด เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้างมีการรวบรวมเศษวัสดุ ก่อสร้างไว้ในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ โดยปัจจุบันยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มี การนำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
10. การจัดการ ขยะ (ต่อ)	2) จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดย แบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับ ขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไป ตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับ เทศบาลตำบลตึก เข้ามาจัดเก็บและกำจัด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ภายในพื้นที่ ก่อสร้าง เพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้ง ที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลตึกเป็นประจำ ทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ	ผู้รับเหมาก่อสร้างควร รณรงค์ให้มีการคัดแยก ขยะก่อนทิ้ง รวมทั้ง ปรับปรุงจุดพักขยะ มูลฝอยภายในพื้นที่ ก่อสร้าง โดยอย่างน้อย ต้องมีผนังทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิด น้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ ภายนอกและป้องกันการ เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ พาหะนำโรค	 จุดรวบรวมขยะ

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
10. การจัดการ ขยะ (ต่อ)	3) จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถ นำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถังขยะดังกล่าว ให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ ถังขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง	✓	✓	○	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ใน พื้นที่ก่อสร้าง เพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้ง ที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลสตึกเป็นประจำ ทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ	ผู้รับเหมาก่อสร้างควร รณรงค์ให้มีการคัดแยก ขยะก่อนทิ้ง รวมทั้ง ปรับปรุงจุดพักขยะ มูลฝอยภายในพื้นที่ ก่อสร้าง โดยอย่างน้อย ต้องมีผนังทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิด น้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ ภายนอกและป้องกันการ เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ พาหะนำโรค	 จุดรวบรวมขยะ

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
10. การจัดการ ขยะ (ต่อ)	4) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพราะเป็นอุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ได้ขนย้ายขยะไปทิ้งยัง ศูนย์กำจัดมูลฝอยเทศบาลตำบลสตึก เป็นประจำ ทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการเผาเศษวัสดุ ขยะ หรือ หญ้าแห้งภายในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	5) กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะลงในภาชนะ รองรับขยะและห้ามทิ้งหรือกองไว้ภายนอกภาชนะ รองรับเด็ดขาด		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะลงในพื้นที่ที่กำหนด	ไม่มี	-
	6) ตรวจสอบ ดูแล และรักษาภาชนะให้มีสภาพดี ไม่แตกชำรุดหรือรั่วซึม และต้องมีฝาปิดมิดชิด เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งอาศัยสัตว์ชนิดต่างๆ		✓	○	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ในพื้นที่ ก่อสร้าง เพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้งที่ ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลสตึกเป็นประจำ ทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ	ผู้รับเหมาก่อสร้างควร รณรงค์ให้มีการคัดแยก ขยะก่อนทิ้ง รวมทั้ง ปรับปรุงจุดพักขยะ มูลฝอยภายในพื้นที่ ก่อสร้าง โดยอย่างน้อย ต้องมีผนังทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิด น้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ ภายนอกและป้องกันการ เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ พาหะนำโรค	 จุดรวบรวมขยะ

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
11. คุณภาพน้ำ ใช้	1) จัดให้มีน้ำใช้ของคนงานอย่างเพียงพอ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ต่อ ท่อน้ำประปาชั่วคราวจากท่อน้ำประปาของอาคาร ที่พักผู้โดยสารมาใช้ในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้ง มีการสำรองน้ำใช้ ซึ่งมีปริมาณอย่างเพียงพอ	ไม่มี	 ถังสำรองน้ำใช้
12. เศรษฐกิจ- สังคม	1) กรมท่าอากาศยานจ่ายค่าชดเชยที่ดินให้กับ ราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าโคกโจด อำเภอ สตึก จังหวัดบุรีรัมย์ (มาตรการ ปี 2536)	✓		●	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : กรมท่าอากาศยานจ่ายค่าชดเชยที่ดินให้กับราษฎร ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าโคกโจดแล้ว ตั้งแต่ในช่วง การพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
12. เศรษฐกิจ- สังคม (ต่อ)	2) ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงข้อมูลโครงการ และผู้รับผิดชอบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โครงการ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้ง ป้ายประชาสัมพันธ์แสดงข้อมูลและผู้รับผิดชอบ การก่อสร้าง ตั้งไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	
	3) จัดให้มีผู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้าง โครงการ ไว้หน้าสำนักงานก่อสร้างโครงการ และชุมชนใกล้เคียง โดยมีหมายเลขโทรศัพท์ และ ระบุชื่อผู้รับผิดชอบ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดป้าย ประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อไว้บริเวณด้านหน้า พื้นที่ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ ของผู้รับผิดชอบ	ไม่มี	ป้ายแสดงข้อมูลโครงการและ ผู้รับผิดชอบโครงการ

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
12. เศรษฐกิจ- สังคม (ต่อ)	4) กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดทำทะเบียนและตรวจโรค/สารเสพติด คนงานที่มาจากต่างถิ่น เพื่อให้สามารถควบคุมดูแล และตรวจสอบคนงานต่างถิ่นอย่างใกล้ชิด เพื่อมิให้สร้างความเดือดร้อนและก่อความรำคาญแก่ประชาชนในพื้นที่	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดทำทะเบียนและตรวจโรคและสารเสพติดกับคนงานต่างถิ่น	ไม่มี	-
	5) กำหนดให้ผู้รับเหมาให้ความสำคัญต่อการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม และให้โอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุดเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับคนในชุมชน ตามความเหมาะสมกับงาน และให้อัตราค่าแรงเป็นไปตามกฎหมายกำหนด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีคนงานก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าว ซึ่งเป็นลูกจ้างประจำของผู้รับเหมาก่อสร้าง รองลงมาเป็นคนในจังหวัดบุรีรัมย์ โดยพิจารณาตามความเหมาะสมกับงาน	ไม่มี	-
	7) บ้านพักคนงาน ต้องดูความสะดวกสบายเรียบร้อย ไม่ให้เกิดผลกระทบกับชุมชน เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องทำการรื้อถอนบ้านพักให้เรียบร้อยแล้วปลูกต้นไม้ทดแทน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีคนงานก่อสร้างคอยทำความสะอาดบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-
	8) ในกรณีต้องมีการจ้างแรงงานจากภายนอกพื้นที่ จะต้องมีการทำประวัติคนงานเพื่อเป็นหลักฐานที่จะช่วยควบคุมปัญหาที่เกิดจากคนงานต่อชุมชนโดยรอบ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง คนงานก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าว ซึ่งเป็นลูกจ้างประจำของผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยมีการทำประวัติคนงาน	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้




ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
12. เศรษฐกิจ- สังคม (ต่อ)	<p>9) จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็น ศูนย์กลางในการรับเรื่องร้องเรียนในกรณีเกิด ความเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุ และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบ ต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างของ โครงการ</p> <p><u>การรับเรื่องร้องเรียน</u></p> <p>ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จัดให้มีช่องทางในการรับ ขอร้องเรียนของประชาชน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กล้องรับข้อร้องเรียนที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 2. โทรศัพท์รับข้อร้องเรียนที่กลุ่มพิธีการบิน และอำนวยความสะดวก (หมายเลขโทรศัพท์ 044-666-336) 3. จดหมายรับข้อร้องเรียนที่ ส่งมายัง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติด บ้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อไว้ บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและ หมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับผิดชอบ และจากการ ติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเรื่องร้องเรียนแต่อย่างใด	ไม่มี	 <p>ป้ายแสดงข้อมูลโครงการและ ผู้รับผิดชอบโครงการ</p>  <p>กล่องรับเรื่องร้องเรียน</p>

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย	1) จัดให้มีอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล สำหรับคนงานโดยพิจารณาตามลักษณะงาน ได้แก่ หมวกนิรภัย งานผสมคอนกรีตจะต้องสวมถุงมือ ยางและรองเท้าหุ้มแข็ง การเชื่อมเหล็กจะต้องสวม แว่นตากันแสง เป็นต้น	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัด อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้กับคนงาน ตามความเหมาะสมของกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายอุปกรณ์ความปลอดภัย
	2) จัดทำรั้ว และติดป้ายแสดง “เขตก่อสร้าง” ในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้าง	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งรั้วรอบพื้นที่ ก่อสร้าง และมีการติดป้ายเตือน บริเวณประตู ทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	  รั้วแสดงเขตก่อสร้างและ ป้ายเตือนอันตราย

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้



ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	3) การจัดการสภาพแวดล้อมของที่พักคนงาน ให้ได้มาตรฐาน และปฏิบัติตามกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย อย่างเคร่งครัด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการจัดสภาพแวดล้อม ที่พนักงานตามมาตรฐานกำหนด เช่น มีระบบ สาธารณูปโภคที่จำเป็น การจัดเตรียมห้องส้วม พื้นที่ อาบน้ำ การจัดเตรียมถังขยะ เป็นต้น	ไม่มี	-
	4) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับ ดูแลความปลอดภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยดูแลความปลอดภัย	ไม่มี	
	5) จัดการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือ ดับเพลิงขั้นต้น		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : มีการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น ในช่วง Morning Talk	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	6) จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการ พร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็น		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการพร้อมเวชภัณฑ์ ที่จำเป็นไว้ที่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งสำนักงาน ก่อสร้าง	ไม่มี	 ตู้อุปกรณ์ปฐมพยาบาล  กล่องอุปกรณ์ปฐมพยาบาล
	7) ให้ผู้รับเหมาจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลสำหรับ ภายในโครงการเพื่อดูแลรักษาอาการเจ็บป่วย เบื้องต้นก่อนส่งต่อไปยังสถานพยาบาล		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : มีหน่วยปฐมพยาบาลสำหรับภายในโครงการ เพื่อดูแล รักษาอาการเจ็บป่วยเบื้องต้นก่อนส่งต่อไป ยังโรงพยาบาลส่งเสริมตำบลร่อนทอง	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และความ ปลอดภัย (ต่อ)	8) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับ หน่วยปฐมพยาบาล และโรงพยาบาลส่งเสริม ตำบลร่อนทองในการรักษาพยาบาลเบื้องต้น แก่คนงานที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง โครงการ		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาล และประสานงานกับโรงพยาบาลส่งเสริม ตำบลร่อนทองในการรักษาพยาบาลเบื้องต้นแก่คนงาน ที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	9) กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและ เข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้าง ความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณ โดยรอบพื้นที่โครงการ		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจน เพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อน แก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	ไม่มี	 การติดกฎระเบียบข้อบังคับในการ ทำงาน
	10) ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุข ในพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกันและทำลาย แหล่งพาหะนำโรค		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกันและทำลายแหล่งพาหะนำโรค	ไม่มี	-
	11) ในกรณีการรับคนงานต่างดาวเข้ามาทำงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องทำการลงบันทึกประวัติ คนงาน ตรวจสอบสุขภาพคนงานเพื่อป้องกัน การกระจายโรคโดยมีคนเป็นพาหะนำโรค		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการลงบันทึกประวัติคนงาน และตรวจสอบสุขภาพคนงานก่อนเข้าทำงาน	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้




ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	12) ทำการตรวจประวัติการเจ็บป่วยของพนักงาน บริเวณพื้นที่โครงการ		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจประวัติการเจ็บป่วย ของพนักงานบริเวณพื้นที่โครงการ	ไม่มี	-
	13) ติดต่อประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มาฉีดวัคซีนโควิดคนงานให้ตามข้อกำหนด		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานงานโรงพยาบาลสตึก ให้มาฉีดวัคซีนโควิดให้คนงาน	ไม่มี	-
	14) ห้ามคนงานที่ไม่ได้ฉีดวัคซีนโควิดเข้าทำงาน		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ผู้รับเหมา ก่อสร้างได้มีการห้ามคนงานที่ไม่ได้ฉีดวัคซีนโควิด เข้าทำงาน	ไม่มี	-
	15) ตรวจวัดอุณหภูมิคนงานก่อนเข้าทำงาน		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ผู้รับเหมา ก่อสร้างได้มีการตรวจวัดอุณหภูมิคนงานก่อน เข้าทำงาน	ไม่มี	-
	16) ทำการฆ่าเชื้อโควิดสำนักงานและที่พักคนงาน ทุก 1 เดือน		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ผู้รับเหมา ก่อสร้างทำการฆ่าเชื้อโควิดสำนักงานและที่พักคนงาน	ไม่มี	-
	17) ให้ท่าอากาศยานจัดทำแผนหรือจัดทำ นโยบายในการรับมือในกรณีที่มีโรคติดต่อหรือ โรคระบาด		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้จัดทำแผนในการรับมือ ในกรณีที่มีโรคติดต่อหรือโรคระบาด	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	18) ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาน้ำดื่มที่สะอาด ให้กับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาน้ำดื่มที่สะอาดให้กับ คนงานก่อสร้างให้เพียงพอ	ไม่มี	 เครื่องกรองน้ำดื่ม
	19) จัดให้มีตู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจาก การก่อสร้างโครงการไว้หน้าสำนักงานก่อสร้าง โครงการ และในชุมชนใกล้เคียง โดยมีหมายเลข โทรศัพท์ และระบุชื่อผู้ที่รับผิดชอบ		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อไว้ บริเวณด้านหน้าพื้นที่ ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและ หมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับผิดชอบ รวมทั้ง มีกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ ประชาสัมพันธ์ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	 ป้ายแสดงข้อมูลโครงการและ ผู้รับผิดชอบโครงการ  กล่องรับเรื่องร้องเรียน

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้




ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	มาตรการที่พนักงาน 1) การจัดการสภาพแวดล้อมของที่พักคนงาน ให้ได้มาตรฐาน และปฏิบัติตามกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครอง แรงงาน พ.ศ.2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครอง แรงงาน พ.ศ.2541 อย่างเคร่งครัด		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดการสภาพแวดล้อมของ ที่พักคนงานให้ได้มาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	-
	2) กำหนดกฎเกณฑ์ และคอยสอดส่องดูแล พฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบมิให้ ก่อความเดือดร้อนรำคาญและปัญหาต่าง ๆ ให้กับ ผู้อาศัยในชุมชน และพื้นที่ใกล้เคียง หากคนงาน ประพฤติผิด ต้องมีการกล่าวตักเตือนลงโทษ ถึงขั้นไล่ออก โดยพิจารณาจากความเหมาะสม ของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการกำหนดกฎระเบียบสำหรับคนงานก่อสร้าง และ มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลคนงานก่อสร้าง เพื่อไม่ให้ก่อ ความเดือดร้อนกับบุคคลภายนอก รวมทั้ง มีการกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจน	ไม่มี	 กฎระเบียบ บริเวณบ้านพัก

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	3) จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง (สูงประมาณ 2 เมตร) พร้อมทั้งให้มีพนักงาน รักษาความปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงาน และทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งรั้ว Metal sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมทั้งมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย บริเวณทางเข้า-ออกโครงการทุกจุด	ไม่มี	 <p>รั้วรอบพื้นที่ก่อสร้าง</p>   <p>เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย</p>

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้




ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	4) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติ คนงาน และสุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตรวจสอบประวัติ และตรวจสุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน	ไม่มี	-
	5) กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานสร้าง ไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการ ลงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการกำหนดเวลาเข้า-ออก บ้านพักคนงานสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น.	ไม่มี	-
	6) ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้างและ พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการกำหนดกฎระเบียบ ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุรา ในบริเวณบ้านพัก และพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	7) ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการกำหนดกฎระเบียบ ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล	ไม่มี	-
	8) ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกัน หรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการกำหนดกฎระเบียบ ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่าง คนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง รวมทั้งกำหนด บทลงโทษที่ชัดเจน	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	9) จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงาน ชั่วคราวภายใน	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดป้าย ประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อไว้ บริเวณด้านหน้า พื้นที่ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ ของผู้รับผิดชอบ รวมทั้งมีกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ ประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	 ป้ายแสดงข้อมูลโครงการ
	10) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมี ขนาด 15 ปอนด์ ประจำบ้านพักคนงานก่อสร้างทุกหลัง จำนวน 9 จุด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด 15 ปอนด์ จำนวน 18 ถึง กระจายบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้าง	ไม่มี	 กล่องรับเรื่องร้องเรียน
							 ถังดับเพลิง บริเวณบ้านพักคนงาน

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และความ ปลอดภัย (ต่อ)	มาตรการรื้อย้ายที่พักคนงาน						
	เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มี การรื้อย้ายที่พักคนงาน ดังนี้	✓	✓	⊗	เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีกรรื้อย้ายบ้านพักคนงาน	ไม่มี	-
	1) จัดให้มีพื้นที่เก็บกองวัสดุจากการรื้อถอนและ ต้องปกคลุมด้วยผ้าคลุมมิดชิดเพื่อรอการเก็บขน ไปกำจัดต่อไป	✓	✓				
	2) วัสดุจากกิจกรรมการรื้อถอนที่สามารถ นำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น ไม้แบบ และ เหล็กเส้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจำหน่ายให้กับผู้รับ ซื้อ หรือนำกลับมาใช้ในงานก่อสร้าง	✓	✓				
	3) ติดต่อประสานงานกับเทศบาลตำบลตึกให้ เข้ามาเก็บเศษวัสดุและมูลฝอยที่เกิดจากการ รื้อย้ายที่พักคนงาน เพื่อนำไปฝังกลบยังพื้นที่ ฝังกลบของเทศบาลตำบลตึก	✓	✓				
	4) ไม่นำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปทิ้งในพื้นที่ สาธารณะหรือสถานที่ที่อาจส่งผลกระทบ ต่อประชาชน โดยรอบท่าอากาศยาน	✓	✓				

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และความ ปลอดภัย (ต่อ)	5) กำหนดช่วงเวลาการขนส่งมูลฝอยจาก การรื้อถอน โดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการขึ้นลง ของอากาศยานซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มียาน ผู้ให้บริการท่าอากาศยาน เพื่อลดผลกระทบ ด้านการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์	✓	✓				
	6) จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมและอำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน ในขณะขนส่งวัสดุจากการรื้อถอน เพื่อป้องกัน ผลกระทบด้านการจราจรและอุบัติเหตุทางรถยนต์ ในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน	✓	✓				
	7) ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่รื้อถอนหรือบริเวณ ที่ทำให้เกิดฝุ่นอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง (เช้าและ เย็น) ในกรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง จำนวนมากให้เพิ่มความถี่ การฉีดพรมน้ำ ตามความเหมาะสม	✓	✓				
	8) จัดให้มีไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่รื้อถอน ให้เพียงพอ ไม่ให้มีจุดอับหรือมุมมืด เพื่อป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุ	✓	✓				

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และความ ปลอดภัย (ต่อ)	9) ในการรื้อถอนห้องน้ำ/ห้องส้วม ซึ่งใช้ระบบ บำบัดน้ำเสียแบบติดตั้งอยู่กับที่ ผู้รับเหมา จะทำการรื้อถอนถังบำบัดน้ำเสียดังกล่าว โดยให้ เทศบาลตำบลสตึกนำไปกำจัดต่อไป รวมทั้ง ผู้รับเหมาจะทำการฆ่าเชื้อโรคในบริเวณ ดังกล่าว โดยใช้น้ำยาโซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์)	✓	✓				
	10) เมื่อทำการรื้อย้ายแล้วเสร็จ พื้นที่ดังกล่าว จะได้รับการปรับระดับให้มีความราบเรียบและ ปลูกหญ้าปกคลุม เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลาย ของดิน	✓	✓				
14. ทัศนียภาพ	1) ติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการ เพื่อช่วยปิดบัง ไม่ให้เห็นภาพเศษวัสดุก่อสร้าง และภาพกิจกรรม ก่อสร้าง ซึ่งอาจเป็นทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งรั้ว Metal sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง	ความสูงของรั้วชั่วคราว ดังกล่าว สามารถปิดบัง ทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม ของกิจกรรมการก่อสร้าง ได้ โดยไม่จำเป็นต้อง ติดตั้งรั้วให้มีความสูง ไม่น้อยกว่า 6 เมตร ตาม ที่มาตรการกำหนด	 รั้วรอบพื้นที่ก่อสร้าง

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
14. ทัศนียภาพ (ต่อ)	2) ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลาม ครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้าง ตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร	✓	✓	○	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : ไม่มีการติดตั้งผ้าใบก่อสร้างโดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสารที่กำลังก่อสร้าง การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ไม่มีการติดตั้งผ้าใบก่อสร้างโดยรอบอาคารคลังสินค้า และอาคารที่ทำการกักยและดับเพลิงที่กำลังก่อสร้าง	ติดตั้งผ้าใบก่อสร้างชนิดที่สามารถป้องกันไฟ โดยรอบอาคารที่กำลังก่อสร้าง	-
	3) ใช้ผ้าใบคลุมรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งเศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการร่วงหล่นลงบนถนน ทำให้เกิดภาพที่ไม่สวยงาม	✓	✓	●	รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งเศษวัสดุ ใช้ผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด โดยไม่มีวัสดุก่อสร้างร่วงหล่น	ไม่มี	-
	4) จัดให้มีการวางแผนกองวัสดุในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการโดยกองวัสดุเท่าที่จำเป็น	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการจัดวางกองวัสดุบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น	ไม่มี	 พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
14. ทัศนียภาพ (ต่อ)	5) จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดกวาด เศษดิน ทราายที่ตกบริเวณพื้นที่ข้างเคียงพื้นที่ ก่อสร้างโดยในกรณีที่มีเศษดินเปียกตกหล่นต้อง ทำความสะอาดโดยใช้น้ำฉีด และกวาดพื้น ให้สะอาดโดยทันที และทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง มีม่านกันไว้ เพื่อช่วยปิดบังไม่ให้เห็นภาพเศษ วัสดุก่อสร้าง และภาพกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งอาจ เป็นทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีพนักงานทำความสะอาด กวาดเศษดิน ทราาย ฉีดน้ำล้าง บริเวณพื้นที่ข้างเคียง พื้นที่ ก่อสร้าง และมีประตูปิดทางเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	6) กำหนดให้ทำรั้วล้อมรอบโครงการเป็นสีเขียว หรือสีโทนอ่อน เพื่อให้เกิดความสวยงามและ สบายตาแก่ผู้มองจากภายนอกโครงการ	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีรั้ว Metal sheet สีเงิน ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 รั้วรอบพื้นที่ก่อสร้าง

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

4.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ยังไม่แล้วเสร็จ กิจกรรมการให้บริการต่างๆ ในปัจจุบัน จึงเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ดังนั้น การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการศึกษาครั้งนี้ จึงเป็นการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

1) มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ

1.1) รายละเอียดมาตรการ : สร้างสถานีสูบน้ำทางใต้ของพื้นที่โครงการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ไม่มีสถานีสูบน้ำทางทิศใต้ของพื้นที่ท่าอากาศยาน แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด โดยหากพบปัญหาด้านการระบายน้ำควรจัดทำสถานีสูบน้ำเพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน

2) มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน


2.1) รายละเอียดมาตรการ : ทำคลองระบายน้ำรอบบริเวณพื้นที่โครงการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : มีคลองระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน ยกเว้น บริเวณบ้านคอกหมู ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำออกจากท่าอากาศยานแต่อย่างใด

3) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้



3.1) รายละเอียดมาตรการ : การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตรต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : สำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ได้ให้ความรู้กับประชาชน เกี่ยวกับการใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และใต้ดิน	1) จัดรถบรรทุกน้ำ ขนาด 3-5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 คัน	●	มีรถบรรทุกน้ำ จำนวน 1 คัน ประจำอยู่ที่อาคาร ที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย	ไม่มี	 รถบรรทุกน้ำ
2. สภาพนิเวศวิทยา บนบก	1) ส่งเสริม/สนับสนุนโครงการด้านเกษตร ของสำนักงานเกษตรจังหวัด	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้สนับสนุนโครงการ ด้านการเกษตรของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อชดเชยพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปเนื่องจากจากก่อสร้าง ท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
	2) การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำ เพื่อการเกษตร ต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะ ที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็ม หรือขยายพื้นที่ดินเค็ม	⊗	สำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ได้ให้ความรู้กับ ประชาชนเกี่ยวกับการใช้เครื่องสูบน้ำ เพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อ การสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม	ไม่มี	-


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระยะดำเนินการ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. สภาพนิเวศวิทยาบนบก (ต่อ)	3) ปรับเปลี่ยนบทบาทของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด จากการเพาะกล้าไม้เพื่อปลูกสร้างสวนป่า มาเป็นเพาะกล้าไม้ผล แจกจ่ายและจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร	●	ศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจดเป็นหน่วยงานในรับผิดชอบของกรมป่าไม้ มีหน้าที่ในการเพาะกล้าไม้ผล แจกจ่ายและจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร	ไม่มี	  <p>สวนป่าโคกโจด</p>
3. การใช้ที่ดิน	1) กรมการbinพาณิชยัประสานงานกับกรมป่าไม้เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินบนพื้นที่ป่าสงวน	●	กรมท่าอากาศยาน (เดิม กรมการbinพาณิชยั) ได้ประสานงานกับกรมป่าไม้เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่ป่าสงวนเพื่อเป็นพื้นที่ดำเนินโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	-



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระยะดำเนินการ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
3. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	2) กรมการbinพาณิชย์ประสานงานกับสำนักผังเมือง สำนักงานที่ดินจังหวัดเพื่อควบคุมการใช้ที่ดิน	●	ปัจจุบันได้มีการประกาศผังเมืองรวมจังหวัดบุรีรัมย์ พ.ศ.2560 เพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ โดยบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ส่วนใหญ่ถูกกำหนดเป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม และมีบางส่วนถูกกำหนดเป็นที่ดินประเภทชุมชน รวมทั้งพื้นที่โดยรอบยังถูกกำหนดเป็นพื้นที่ปลอดภัยเดินอากาศที่มีการควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างและการใช้ที่ดิน จึงทำให้ไม่สามารถสร้างสิ่งปลูกสร้างที่จะกระทบกับการเดินอากาศ	ไม่มี	-
4. การระบายน้ำ	1) ทำคลองระบายน้ำ รอบบริเวณพื้นที่โครงการ	○	มีคลองระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน ยกเว้น บริเวณบ้านคอกหมู ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ไม่มีปัญหาด้านการระบายออกจากท่าอากาศยานแต่อย่างใด	ไม่มี	 <p>คลองระบายน้ำ</p>

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระยะดำเนินการ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
4. การระบายน้ำ (ต่อ)	2) สร้างสถานีสูบน้ำ ทางใต้ของพื้นที่โครงการ	○	ไม่มีสถานีสูบน้ำ ทางทิศใต้ของพื้นที่ท่าอากาศยาน แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด	หากพบปัญหาด้านการระบายน้ำ ควรจัดทำสถานีสูบน้ำ เพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน	-
5. การสาธารณสุข	1) ควรจะมีการเตรียมจัดทำแผนอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นพร้อมทั้ง รายละเอียดของการสั่งงานในแต่ละหน่วยงานเพื่อให้เกิดการประสานที่ดี	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการจัดทำแผนอุบัติเหตุ โดยมีการระบุนรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติ และการสั่งงานในแต่ละหน่วยงาน โดยได้ดำเนินการฝึกซ้อมเผชิญเหตุ ครึ่งสุดท้าย เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา และได้วางแผนการฝึกซ้อมเหตุฉุกเฉินประจำปี พ.ศ.2566 ในวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ.2566	ไม่มี	 <p>การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน</p>  <p>แผนการซ้อมแผนฉุกเฉิน</p>
	2) เมื่อจัดทำแล้วควรมีการปรับอย่างน้อย 2 ปี ต่อ 1 ครั้ง	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการทบทวนแผนอุบัติเหตุเป็นประจำอย่างน้อย 2 ปีต่อครั้ง	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระยะดำเนินการ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
6. สังคม-เศรษฐกิจ	1) ตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรในบริเวณใกล้เคียงรอบสนามบิน	●	ในช่วง 5 ปีแรกของการก่อสร้างท่าอากาศยาน ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อติดตามดูแลความเป็นอยู่ของประชาชน ในพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยาน และในปัจจุบันท่าอากาศยาน มีระบบการรับเรื่องร้องเรียน เพื่อรับฟังปัญหาของประชาชนโดยรอบ และนำไปแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินการของท่าอากาศยาน	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

4.3 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน 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

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)</p>				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
<p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมท่าอากาศยานต้องปฏิบัติ</p> <p>1.1) กรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ</p>	●	กรมท่าอากาศยานมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เพียงบางส่วน	กรมท่าอากาศยาน ควรควบคุมให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ครบถ้วน	
<p>1.2) กรมท่าอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์</p>	●	กรมท่าอากาศยานได้กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เพียงบางส่วน	กรมท่าอากาศยาน ควรควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ครบถ้วน	

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)</p>				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
1.3) กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยานและแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดบุรีรัมย์ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 11 (นครราชสีมา) ผู้แทนจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	●	กรมท่าอากาศยาน ได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในปีงบประมาณ พ.ศ.2566 เพื่อเสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ จท.24/2566 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 365 วัน		

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)</p>				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
1.4) กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ	●	กรมท่าอากาศยาน ได้ว่าจ้างบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในปีงบประมาณ พ.ศ.2566 เพื่อเสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ จท.24/2566 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 365 วัน		
2. ในกรณีที่กรมท่าอากาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้	⊗	ปัจจุบันกรมท่าอากาศยาน ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้		

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
2.1) หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ				
2.2) หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการดังนี้				

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.3-1				
การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
<ul style="list-style-type: none">กรณีโครงการหรือกิจกรรมหรือการดำเนินการของหน่วยงานรัฐที่ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจกรรมหรือดำเนินการของหน่วยงานรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้นำความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม				

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
<p>แห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none">กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรับ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจกรรมการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตาม				

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการ ปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย				
3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้ มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมท่าอากาศยาน ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะ ในการแก้ไขปัญหาต่อไป	●	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียน ที่ประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยาน และมีหมายเลข ติดต่อของผู้รับผิดชอบการก่อสร้างไว้บริเวณด้านหน้า พื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ประชาชนสามารถร้องเรียนหรือ ข้อเสนอแนะได้ โดยจากการติดตามตรวจสอบ ที่ผ่านมายังไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่อย่างใด		
4. กรมท่าอากาศยานต้องจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์โครงการ ให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดบุรีรัมย์ องค์การปกครองท้องถิ่น บ้านหนองไผ่ หมู่ที่ 9 ตำบล สตึก บ้านโคกสุพรรณ หมู่ที่ 17 ตำบลร่อนทอง องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงาน โครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นรวมทั้งมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วม ในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจ อันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	●	กรมท่าอากาศยานได้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์ โครงการให้กับประชาชนในพื้นที่ และหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ทราบถึงการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นรวมทั้งมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาส ให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบ การดำเนินการ		

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบ

คุณภาพสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำใช้ การจัดการน้ำเสีย ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานก ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม มีรายละเอียดการดำเนินงานดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5.1-1)

5.1 คุณภาพอากาศ

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพอากาศในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากโครงการฯ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านคุณภาพอากาศที่อาจเกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

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

2.2) ดัชนีตรวจวัด : ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) และทิศทางและความเร็วลม

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

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. TSP (24 ชม.)	High-Volume Air Sampler	Gravimetric	US.EPA.
2. PM-10 (24 ชม.)	High-Volume PM-10 Size Selective Inlet	Gravimetric	US.EPA.
3. NO_2 (1 ชม.)	NO_2 -Analyzer	Chemiluminescence	US.EPA
4. CO (1 ชม.)	CO-Analyzer	Non-Dispersive Infrared Detection	US.EPA.
5. ทิศทางและความเร็วลม	Davis Anemometer	Anemometer	ISA

ตารางที่ 5.1-1							
การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานที่ตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. คุณภาพอากาศ	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM ₁₀) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ทิศทางและความเร็วลม	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไผ่	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัด ในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.1)	ไม่มี	-
2. ระดับเสียง	ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - L _{eq} 24 ชั่วโมง - L _{dn} - L _{max}	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไผ่	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ในสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566 (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.2)	ไม่มี	-
	ระดับเสียงจากเครื่องบิน - Noise contour (NEF)	- บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการวิเคราะห์ค่า NEF ในเดือน มิถุนายน พ.ศ.2566 (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.2)	ไม่มี	-
	ทัศนคติด้านระดับเสียง - ทัศนคติ ด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง	จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ - ชุมชนหนองไผ่ - ชุมชนบ้านสระกอ - ชุมชนบ้านไทรงาม - ชุมชนโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านโสกคลอง	ปีละ 1 ครั้ง	⊗	- จะดำเนินการสำรวจทัศนคติด้านเสียง ในเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2566	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติม โดยบริษัทที่ปรึกษา ในการศึกษาครั้งนี้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานีตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
3. ความสั่นสะเทือน	- ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด - ค่าความถี่	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไผ่	3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566 (รายละเอียดแสดงดัง ข้อ 5.3)	ไม่มี	-
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	- อุณหภูมิ - pH - DO* - BOD* - SS - TDS - Oil & Grease	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ - บ่อน้ำบ้านหนองไผ่	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และ ฤดูฝน	●	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.4)	ไม่มี	-
5. การจัดการน้ำใช้	- pH - ความขุ่น - TDS - Total Hardness - Sulfate - Chloride - Nitrate - Total Coliform Bacteria* - Fecal Coliform Bacteria*	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ - บ่อพักน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสาร* - น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร - บ่อพักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่* - น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่*	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูร้อน และ ฤดูฝน	●	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.5)	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติม โดยบริษัทที่ปรึกษา ในการศึกษาครั้งนี้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานที่ตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
6. การจัดการน้ำเสีย	- pH - BOD - SS - TDS - Settleable Solids - TKN - Sulfide - Oil & Grease - Residual Chlorine - Total Coliform Bacteria - Fecal Coliform Bacteria	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ - บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัด น้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร - บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัด น้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร - บ่อพักก่อนระบายออกสู่ สาธารณะ	ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำเสีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566 (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.6)	ไม่มี	-
7. ทรัพยากรป่าไม้/ นิเวศวิทยาบนบก	ชนิด และปริมาณของพืช พรรณต่างๆ โดยเฉพาะพืช พรรณที่เป็นแหล่งอาศัย และ แหล่งอาหารของนก	- ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ปีละ 1 ครั้ง	⊗	- จะดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติม โดยบริษัทที่ปรึกษา ในการศึกษาครั้งนี้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	พารามิเตอร์	สถานที่ตรวจวัด	ระยะเวลาดำเนินการ				
8. ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือ นิเวศวิทยา และ สถานภาพของนก และสัตว์ที่ เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำ การบิน สภาพอากาศ และ ชนิดของนก	- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ - บริเวณใกล้เคียง	ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ.2566 (รายละเอียดแสดงดังข้อ 5.8)	ไม่มี	-
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- การเปลี่ยนแปลงสภาพทาง สังคมเมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต และความปลอดภัย - ระดับความรู้สึกรับต่อการถูก รบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทาง เศรษฐกิจของชุมชน - ทศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ - ชุมชนหนองไผ่ - ชุมชนบ้านสระกอ - ชุมชนบ้านไทรงาม - ชุมชนโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านโสกคลอง	ปีละ 1 ครั้ง	⊗	- จะดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ- สังคม ในเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2566	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

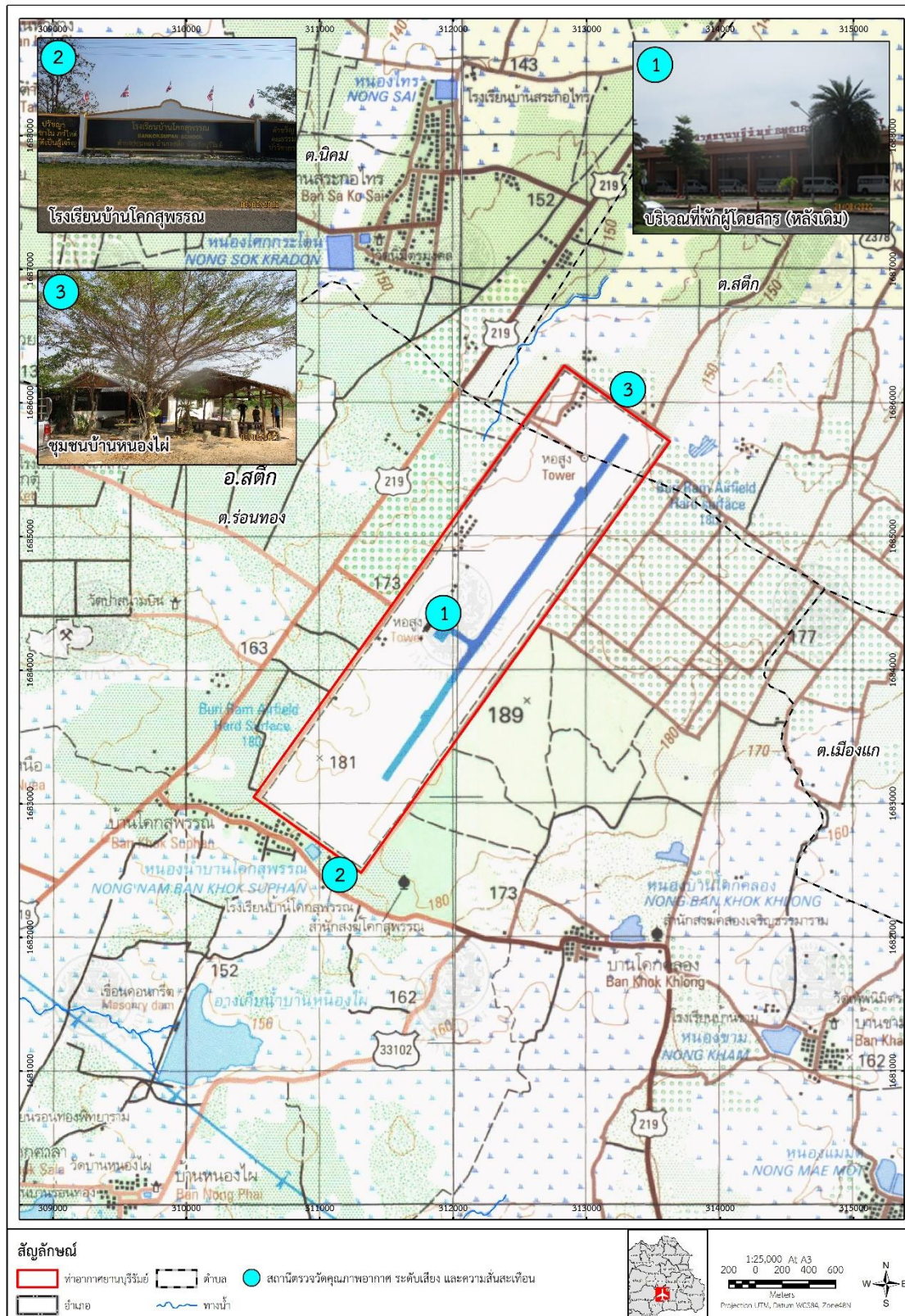
● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติม โดยบริษัทที่ปรึกษา ในการศึกษาครั้งนี้



รูปที่ 5.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2536-2565) และเพิ่มเติมจนถึงปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์ รวมถึงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาซึ่งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้เก็บสถิติบันทึกไว้ (หากมี)

2.4) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงวันธรรมดาและวันหยุดราชการ ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยพิจารณาช่วงเวลาในการตรวจวัดให้สอดคล้องกับลมมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือกับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ รวมจำนวน 2 ครั้ง โดยดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาพที่ 5.1-1)



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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 ในรายงานการศึกษาผลกระทบโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า ได้มีการรวบรวมข้อมูลคุณภาพอากาศ ซึ่งตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณท่าอากาศยาน (อาคารที่พักผู้โดยสาร) และบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ โดยทำการตรวจวัด 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 ดำเนินการตรวจวัด ระหว่างวันที่ 27 กุมภาพันธ์-1 มีนาคม พ.ศ.2562 เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูแล้ง และครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 14-16 มิถุนายน พ.ศ.2562 เพื่อเป็นตัวแทนช่วงฤดูฝน ตามลำดับ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

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

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวมเท่ากับ 0.062 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.0141 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าเท่ากับ 0.53 ส่วนในล้านส่วน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวมเท่ากับ 0.022 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.0138 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ 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 (PM₁₀) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในปี พ.ศ.2575 และ พ.ศ.2585 ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางอากาศในพื้นที่โดยรอบโครงการอย่างมีนัยสำคัญ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ งบประมาณปี พ.ศ.2564 ของบริษัท กรีน พลานेट คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวม 3 สถานี คือ (1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมิถุนายน และเดือนกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ค่าฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณปี 2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวม 3 สถานี คือ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศ

จากการทบทวนสถิติภูมิอากาศคาบ 20 ปี (ปี พ.ศ.2546-2565) ของสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.1-2)

สถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์ : มีปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปี เท่ากับ 1,364.0 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 18.0 วัน โดยมีความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 2.6 น็อต โดยช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศใต้และทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 2.0-2.8 น็อต ส่วนในเดือนตุลาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 2.3-2.9 น็อต

ตารางที่ 5.1-2
สถิติภูมิอากาศในคาบ 20 ปี (พ.ศ.2546-2565) จากสถานีตรวจวัดอากาศอำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2003-2022															
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	20	1014	1012.4	1010.4	1009.1	1007.6	1006.7	1006.6	1006.7	1008.2	1010.8	1012.3	1014	1009.9
	Mean Daily Range	20	5.2	5.5	5.7	5.4	4.8	4	3.9	4	4.5	4.4	4.6	4.9	4.74
	Ext.Max.	20	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.	20	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)	Mean Max.	20	30.9	33.4	35.7	36.3	35.1	34.2	33.1	32.5	31.9	31.3	31.5	30.1	33
	Ext.Max.	20	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.	20	17.5	19.6	22.9	24.3	24.7	24.6	24.1	24.1	23.8	22.5	20.6	17.7	22.2
	Ext.Min.	20	9	8.5	0.6	15.4	18	20.7	18.6	19.6	16.7	16	12.5	9.3	0.6
	Mean	20	23.7	26.1	28.8	29.6	29	28.6	27.9	27.5	27	26.3	25.4	23.3	26.9
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	20	16.5	17.7	20.1	22.2	24	24.2	24.1	24.3	24.4	22.9	20.5	17.2	21.5
Relative Humidity(%)	Mean	23	67	63	63	67	77	79	81	84	87	83	76	71	74.7
	Mean Max.	23	87	84	83	86	92	93	94	95	97	95	92	89	90.6
	Mean Min.	23	44	40	41	44	55	59	63	66	69	65	55	49	54.1
	Ext.Min.	23	19	14	14	19	28	35	34	44	42	32	22	18	14
Visibility(Km.)	Mean	20	9.3	8.7	8.8	9.4	10	10.3	10.2	12	9.7	9	9.3	9.3	9.7
	07.00LST	20	8.1	7.7	7.8	8.5	9.1	9.5	9.3	9.3	8.5	7.6	8.2	8	8.5
Cloud Amount(1-10)	Mean	20	2.1	2.3	3.3	4.1	5.6	6.1	6.7	7.2	6.6	4.6	2.9	2.2	4.5
Wind (Knots)	Prev.Wind	17	NE	NE	S	S	S	S	S	SW	S	NE	NE	NE	-
	Mean	20	2.7	2.6	2.6	2.5	2.3	2.8	2.8	2.8	2	2.3	2.6	2.9	2.6
	Max.	19	36	29	34	48	40	34	37	38	28	28	30	38	48
Pan Evaporation(mm.)	Total	20	121.3	130.5	164.5	169.2	155.4	136.2	129.3	119.4	100.4	109	111.1	119	1565.3
Rainfall(mm)	Total	23	12.8	14.2	39.5	77.6	175.3	149.7	233.6	252.8	258.3	122.6	22.1	5.5	1364
	Num. of Days	23	1.5	2.3	5.1	7	13.8	13.9	17	17.8	18	9.7	3.2	1.1	110.4
	Daily Max.	23	37	57.1	78.7	57.3	106.7	103.9	115.1	166.8	157.2	110.1	77	19.4	166.8
Sunshine Duration(hr.)	Mean	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Phenomena(Days)	Fog	20	0.1	0	0.2	0.1	0.1	0	0.1	0.1	0.5	0.5	0.2	0	1.9
	Haze	20	15.7	21.2	23.3	13.9	6	2.1	1.8	0.7	1.1	6.2	7.2	12.6	111.8
	Hail	20	0	0.1	0	0.1	0	0	0	0	0	0	0	0.1	0.3
	ThunderStorm	20	0.3	0.9	3.5	5.8	11.2	8.5	6.7	8.3	8.5	3.4	0.8	0	57.9
	Squall	20	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.2566

3.3.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.1-3 และรูปที่ 5.1-2 ถึง รูปที่ 5.1-3) สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.296-0.319 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.309 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ระหว่าง 0.108-0.120 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.115 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.0142-0.0162 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0162 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.42-0.52 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.52 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจาก ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.89 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน โดยมีลมสงบคิดเป็น ร้อยละ 27.78 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของพื้นที่ก่อสร้างปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ จึงอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.302-0.320 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.312 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ระหว่าง 0.101-0.110 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.107 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.0125-0.0154 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0154 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.45-0.51 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.51 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจาก ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.61 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมอ่อน โดยมีลมสงบคิดเป็น ร้อยละ 31.94 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ก่อสร้างปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ จึงอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม ระหว่าง 0.502-0.571 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.533 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ระหว่าง 0.194-0.203 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.203 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.0142-0.0168 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0168 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าระหว่าง 0.52-0.53 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.53 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าปริมาณฝุ่นละอองรวมไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ไว้ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. เนื่องจากในชุมชนบ้านหนองไผ่มีการนำดินมันสำปะหลังที่เหลือจากการทำไรมาเผาเป็นพื้น ส่วนค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชม. ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

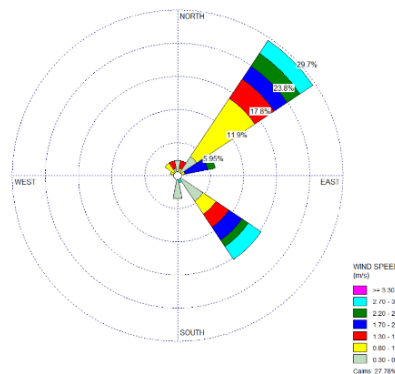
ตารางที่ 5.1-3					
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	(TSP) (มก./ลบ.ม.)	(PM ₁₀) (มก./ลบ.ม.)	(NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)	(CO) (ส่วนในล้านส่วน)
1. อาคารที่พัก ผู้โดยสาร (หลังเดิม)	13-14 มี.ค.66	0.319	0.116	0.0160	0.52
	14-15 มี.ค.66	0.296	0.108	0.0162	0.51
	15-16 มี.ค.66	0.311	0.120	0.0142	0.42
	ค่าเฉลี่ย	0.309	0.115	0.0162*	0.52*
2. โรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ	13-14 มี.ค.66	0.315	0.101	0.0154	0.48
	14-15 มี.ค.66	0.302	0.109	0.0140	0.51
	15-16 มี.ค.66	0.320	0.110	0.0125	0.45
	ค่าเฉลี่ย	0.312	0.107	0.0154*	0.51*
3. ชุมชนบ้านหนอง ไผ่	13-14 มี.ค.66	0.571	0.203	0.0142	0.53
	14-15 มี.ค.66	0.525	0.194	0.0168	0.52
	15-16 มี.ค.66	0.502	0.213	0.0159	0.52
	ค่าเฉลี่ย	0.533	0.203	0.0168*	0.52*
มาตรฐาน		0.33 ¹	0.12 ¹	0.17 ²	30 ³

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

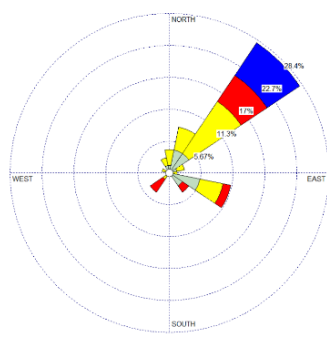
² มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

³ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

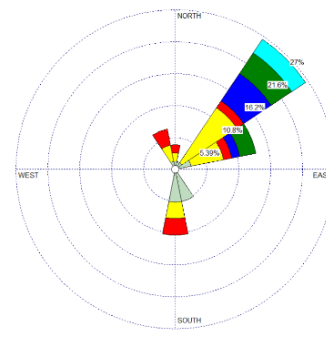
* ค่าสูงสุด



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



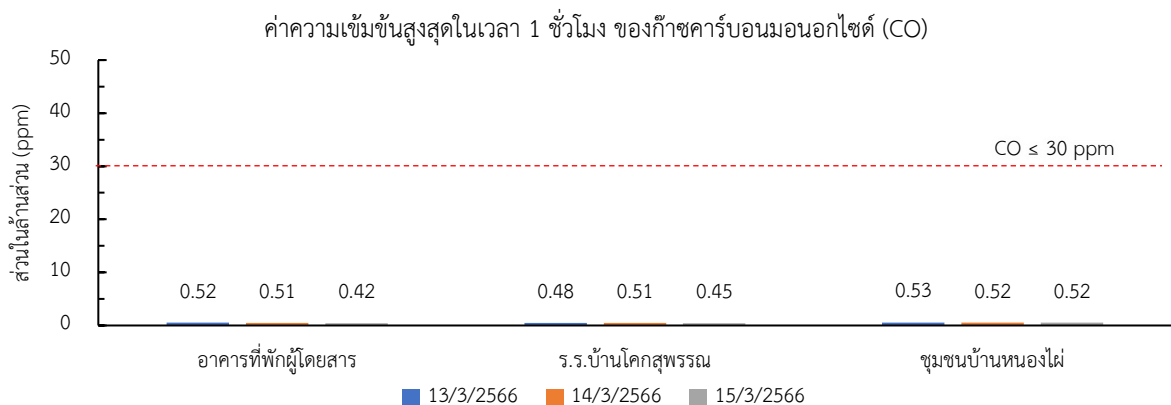
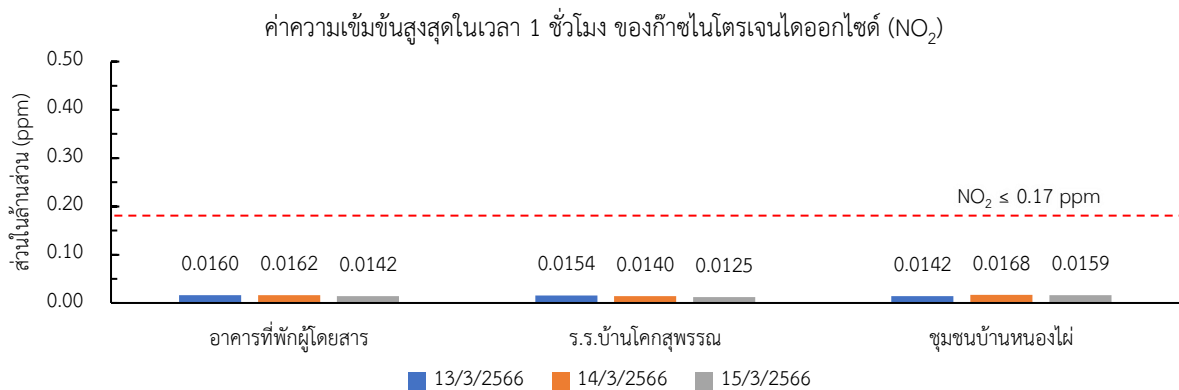
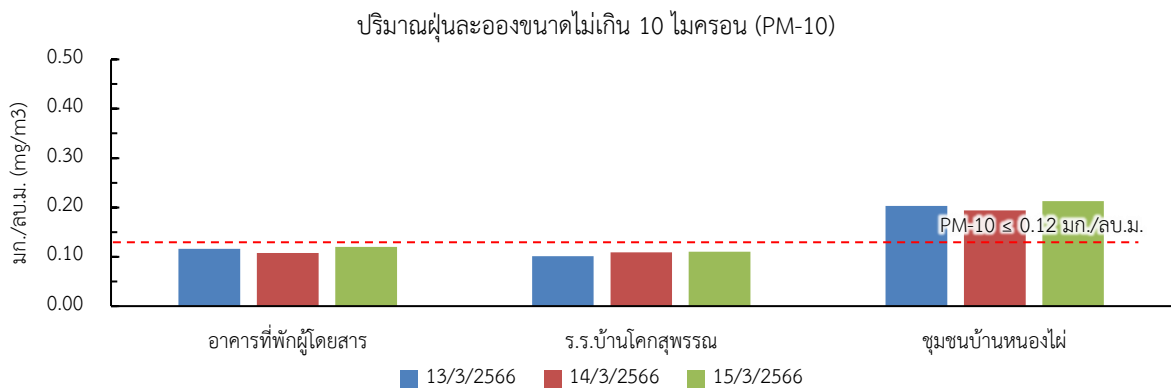
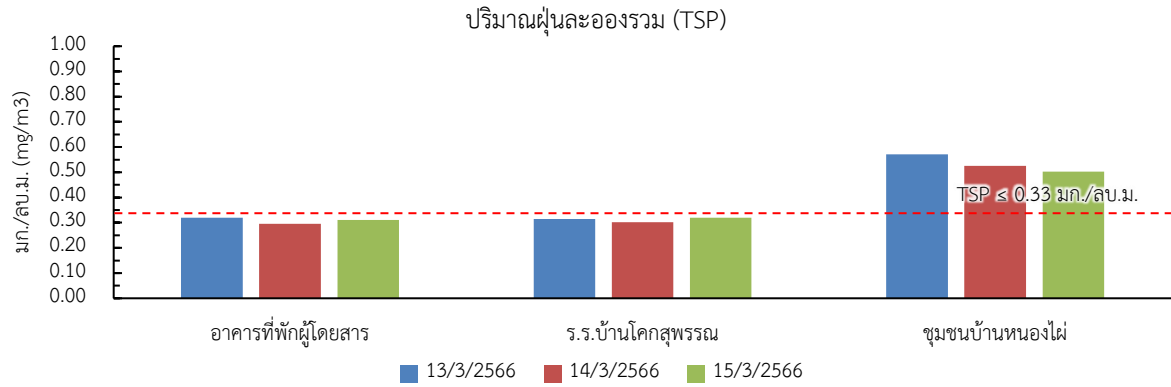
โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566

รูปที่ 5.1-2 ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566

รูปที่ 5.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.77 เมตร/วินาที โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 30.56 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้

4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2562-กันยายน พ.ศ.2565) มีรายละเอียดแยกแต่ละฤดูกาลดังนี้ (ตารางที่ 5.1-4 และรูปที่ 5.1-4)

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2566 กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานีดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565) แต่ยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565) แต่ยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565) จนมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

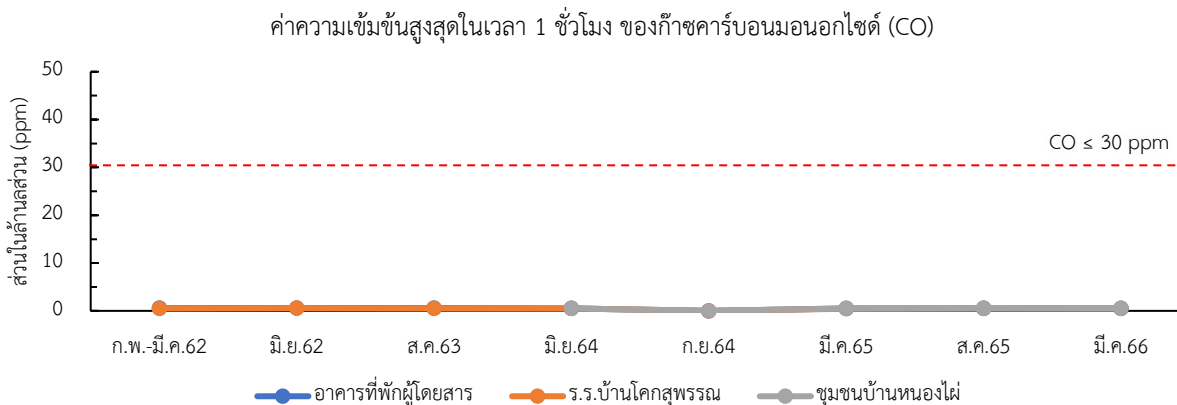
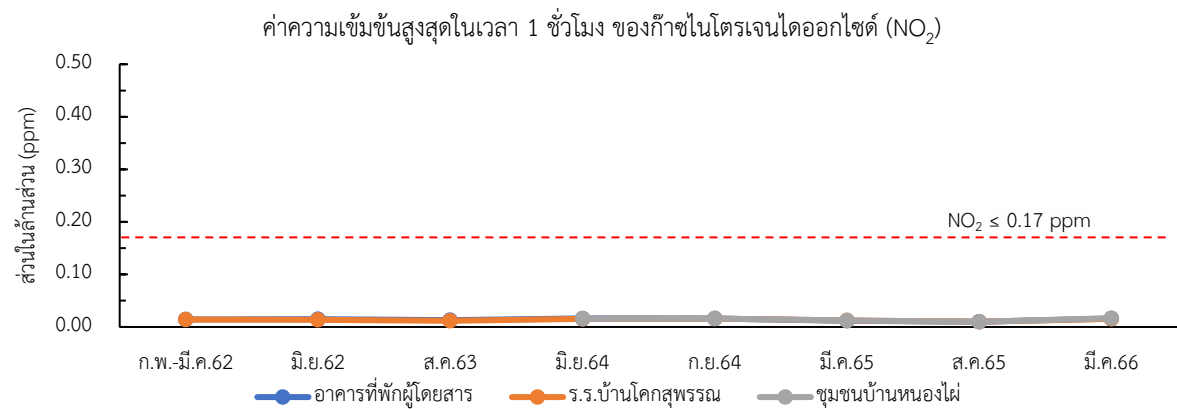
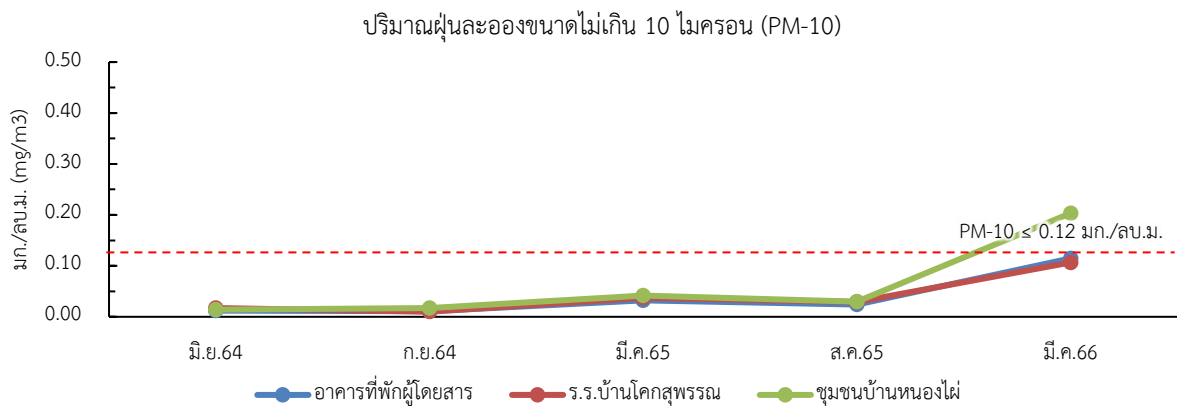
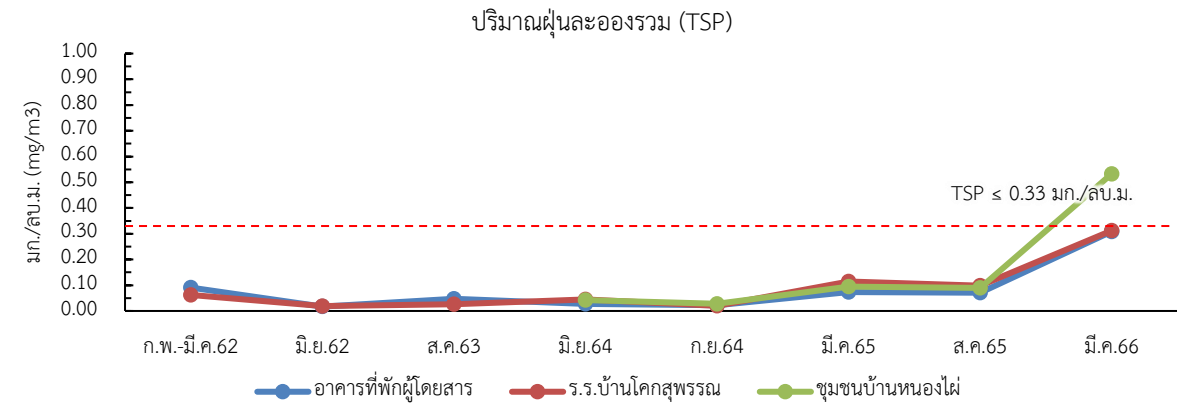
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ที่มา : ¹ รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564)
² รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา(ภาคเหนือ), ธันวาคม พ.ศ.2564

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

- ไม่ได้กำหนดไว้	** ไม่ได้ตรวจวัด	N/A ตรวจไม่พบ
------------------	------------------	---------------



รูปที่ 5.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า ผลการตรวจวัดทุกสถานีตรวจวัดมีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวมและปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565) โดยเฉพาะจุดตรวจวัดบริเวณบ้านหนองไผ่ ที่เพิ่มมากขึ้นจนมีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดปริมาณฝุ่นละอองรวมไว้ไม่เกิน 0.33 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ไว้ไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. ส่วนความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน

เมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนเที่ยวบินในระยะที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) พบว่า จำนวนเที่ยวบินในปี พ.ศ.2566 มีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากจำนวนเที่ยวบินในปี พ.ศ.2564-2565 ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างปี พ.ศ.2564-2566 ที่พบว่ามีค่าเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน ประกอบกับในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบสถานการณ์การแพร่กระจายของปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) จากปัญหาไฟป่า และปัญหาหมอกควันข้ามแดนมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา ส่วนบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ที่มีค่าฝุ่นละอองรวมและฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน พบว่า มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากในชุมชนบ้านหนองไผ่มีการนำดินน้ำมันสำปะหลังที่เหลือจากการทำโรมาเฟาเป็นพื้น จึงสรุปได้ว่า การที่มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวมและฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนเพิ่มสูงขึ้นในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 นั้น เป็นผลมาจากสถานการณ์การฟุ้งกระจายของปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน ดังนั้น กิจกรรมการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพต่อชุมชนในบริเวณใกล้เคียง

5.2 ระดับเสียง

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับเสียงในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการฯ
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการฯ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการระดับเสียงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานีติดตามตรวจสอบ / ดัชนีตรวจวัด :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ดังนี้ (ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบแสดงดังรูปที่ 5.1-1)

2.1.1) **ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม :** จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ค่า ระดับเสียง L_{eq} 24 ชั่วโมง ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max})

2.1.2) ระดับเสียงจากเครื่องบิน : จำนวน 1 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พัก เป็นเวลา 3 วัน ต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง โดยมีดัชนีตรวจวัด ได้แก่ Noise contour (NEF)

2.1.3) ทัศนคติด้านระดับเสียง : ทำการสอบถามทัศนคติด้านเสียงจากเครื่องบิน และทัศนคติต่อมลพิษทางเสียง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ ได้แก่ ชุมชนหนองไผ่ ชุมชนบ้านสระกอไทร ชุมชนบ้านไทรงาม ชุมชนโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านโสกคลอง โดยดำเนินการสอบถามปีละ 1 ครั้ง

2.2) วิธีการตรวจวัด : จะดำเนินการวิเคราะห์และเก็บตัวอย่าง 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 365 วัน โดยดำเนินการตรวจวัดช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวมจำนวนการตรวจวัดระดับเสียง 2 ครั้ง โดยดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง (ภาพที่ 5.2-1)

2.4) การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ : ผลการคำนวณระดับเสียงคาดการณ์ (Noise Exposure Forecast, NEF) คำนวณได้จาก EPN db (Effective Perceived Noise Decibel) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงเครื่องบินแต่ละประเภท จะนำมาพิจารณาช่วงระดับเสียงคาดการณ์ตามแนวทางของ International Civil Aviation Organization: ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระดับเสียง NEF ต่าง ๆ ดังนี้

ค่า NEF	ผลกระทบ
≥ 40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนต่อโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของท่าอากาศยานควรติดตั้งสิ่งกีดขวางเสียงรบกวน
30-40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้าง ที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว ควรได้รับการป้องกันด้วยวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
< 30	ค่าระดับเสียงจากโครงการได้รับการยอมรับในพื้นที่

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

สำหรับการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการในปัจจุบัน จะใช้โปรแกรม Aviation Environmental Design Tool (AEDT 3d) แบบจำลอง AEDT 3d เป็นแบบจำลองที่พัฒนามาจาก Integrated Noise Model (INM) มีรายละเอียดดังนี้



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.4.1) ขั้นตอนการนำเข้าข้อมูลสำหรับแบบจำลอง AEDT

- (1) กำหนดตำแหน่งท่าอากาศยานที่ต้องการศึกษา และขอบเขตพื้นที่ศึกษา โดยกำหนดให้รัศมีเท่ากับ 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 เพื่อให้โปรแกรมแสดงเส้นระดับความเข้มของเสียงและ หลังจากได้รูปเส้นระดับความเข้มเสียง ได้มีการปรับปรุงรูปภาพให้มีความสวยงามของเส้นเสียง

2.4.2) การกำหนดกรณีศึกษา (Scenarios) : โดยการศึกษากำหนดกรณีศึกษาตามจำนวนเที่ยวบินจากการคาดการณ์ในปีปัจจุบันที่ได้มีการดำเนินการอยู่

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

2.6) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

2.6.1) สรุปผลกระทบที่มีต่อระดับความดังของเสียงในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ หรือแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบต่อระดับความดังของเสียงตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.6.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบ และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสมหรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.6.3) จัดเตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า มีการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ หรืออยู่ในแนวขึ้น-ลงของเครื่องบิน 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 - 1 มีนาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 14-16 มิถุนายน พ.ศ.2562 ตามลำดับ พบว่าทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน 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 ($NEF > 30$) ยังอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวง

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

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

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ งบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชม. (L_{eq} 24 ชม.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจวัดระดับเสียง

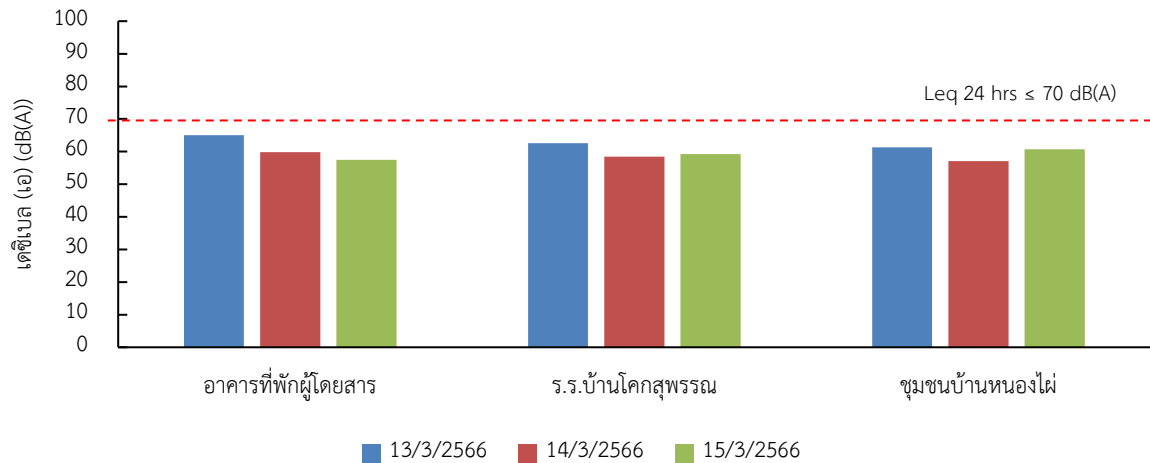
ผลการตรวจวัดระดับเสียงครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด มีรายละเอียดแยกสถานีย ดังนี้ (ตารางที่ 5.2-1 และรูปที่ 5.2-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

ตารางที่ 5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง dB(A)		
		L_{eq} 24 hr	L_{dn}	L_{max}^*
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	13-14 มี.ค.66	65.0	66.2	114.8
	14-15 มี.ค.66	59.8	61.8	85.9
	15-16 มี.ค.66	57.5	59.5	93.7
	ค่าเฉลี่ย	61.93	63.41	114.8*
2.โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	13-14 มี.ค.66	62.6	64.3	103.6
	14-15 มี.ค.66	58.5	61.6	95.2
	15-16 มี.ค.66	59.2	64.3	93.3
	ค่าเฉลี่ย	60.49	63.57	103.6*
3.ชุมชนบ้านหนองไผ่	13-14 มี.ค.66	61.3	63.6	109.8
	14-15 มี.ค.66	57.1	62.9	95.8
	15-16 มี.ค.66	60.7	63.2	102.1
	ค่าเฉลี่ย	60.05	63.24	109.8*
มาตรฐาน**		70	-	115

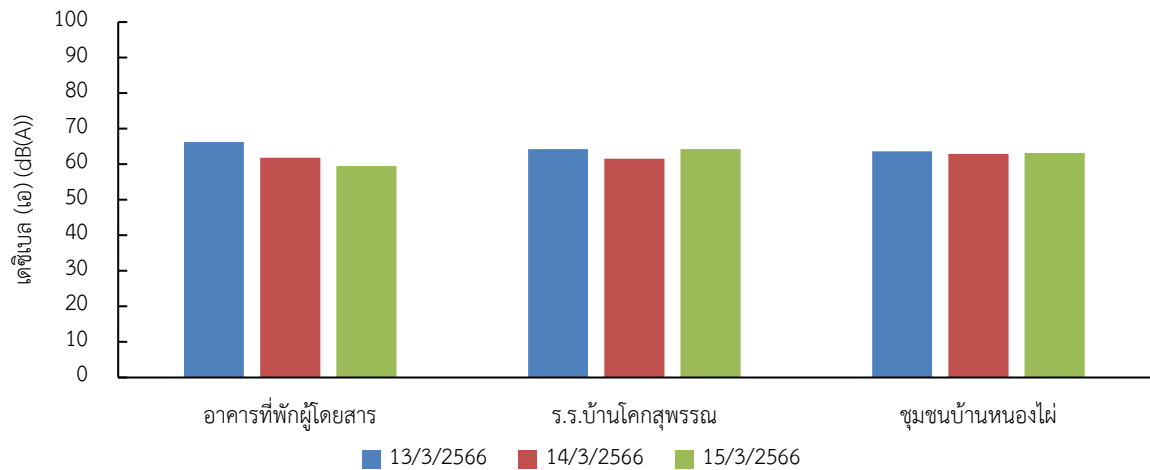
หมายเหตุ : * ใช้ค่าสูงสุด - ไม่ได้กำหนด

** มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

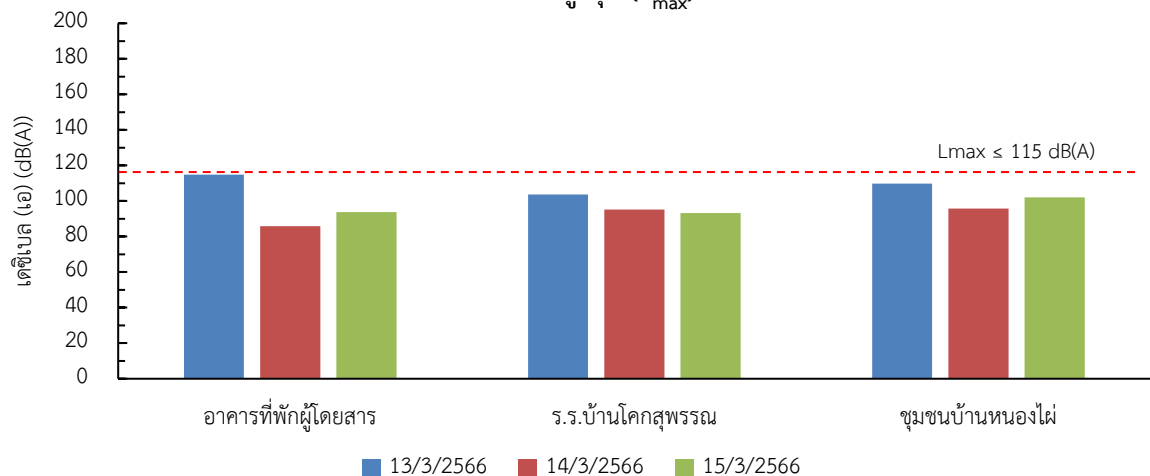
ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hrs.)



ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})



ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})



ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566

รูปที่ 5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 ชม.) ระหว่าง 57.5-65.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 61.93 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 59.5-66.2 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 63.41 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 85.9-114.8 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 114.8 dB(A) โดยในช่วงที่มีการตรวจวัด มีกิจกรรมการตัดหญ้า บริเวณสนามหญ้าด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร ซึ่งอยู่ใกล้เคียงกับจุดตรวจวัด

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 ชม.) ระหว่าง 58.5-62.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 60.49 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 61.6-64.3 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 63.57 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 93.3-103.6 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 103.6 dB(A)

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 ชม.) ระหว่าง 57.1-61.3 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 60.05 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 62.9-63.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 63.24 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 95.8-109.8 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 109.8 dB(A)

3.3.2) ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ได้ดำเนินการครั้งที่ 1 ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2566 พบว่า จำนวนเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินที่ขึ้นลงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.2-2)

ตารางที่ 5.2-2 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย (เที่ยว/วัน)
A-320	2	2
B737-800	4	-
C-172	18	8
HA-420	2	-
TMB930	2	-
Bombardier Dash8 Q400	-	2
รวม	28	12

หมายเหตุ เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนมกราคม-เมษายน พ.ศ.2566 และเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ.2565 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ.2565 และวันที่มีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 13 เมษายน พ.ศ.2566

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2566

สำหรับทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 พบว่ามีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 04 ในการบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 80 และรอนลง คิดเป็นร้อยละ 80 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด และมีการใช้ทางวิ่งหมายเลข 22 ในการบินขึ้น คิดเป็นร้อยละ 20 และรอนลง คิดเป็นร้อยละ 20 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด ดังนี้

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

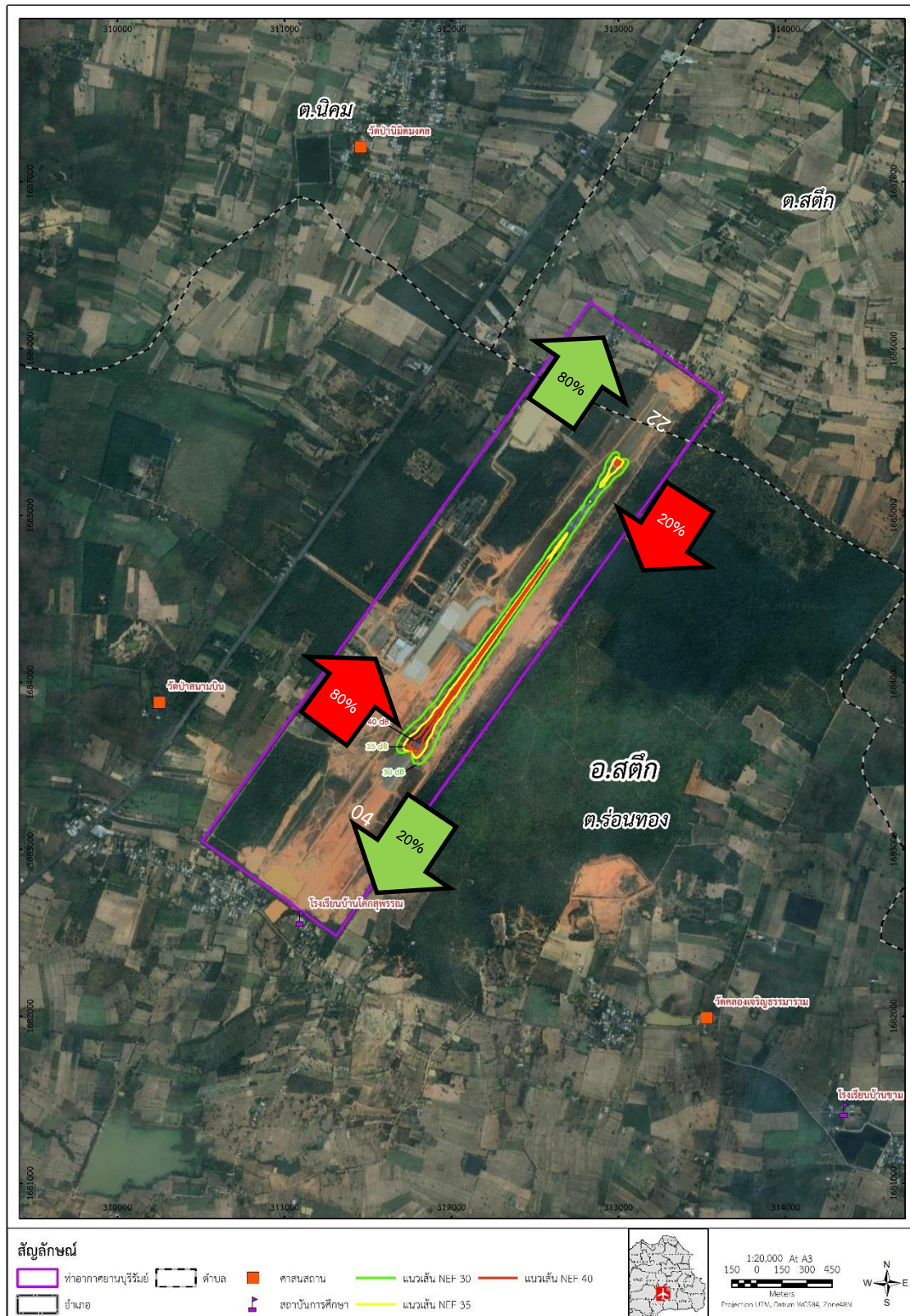
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าข้อมูลชนิดของเครื่องบิน จำนวนเที่ยวบิน (กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด 28 เที่ยวบินต่อวัน และจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย 12 เที่ยวบินต่อวัน) ข้อมูลความยาวทางวิ่ง (2,105 เมตร) รวมทั้งทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน มีรายละเอียดผลการประเมินดังนี้ (รูปที่ 5.2-2)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.202 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.066 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.021 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง

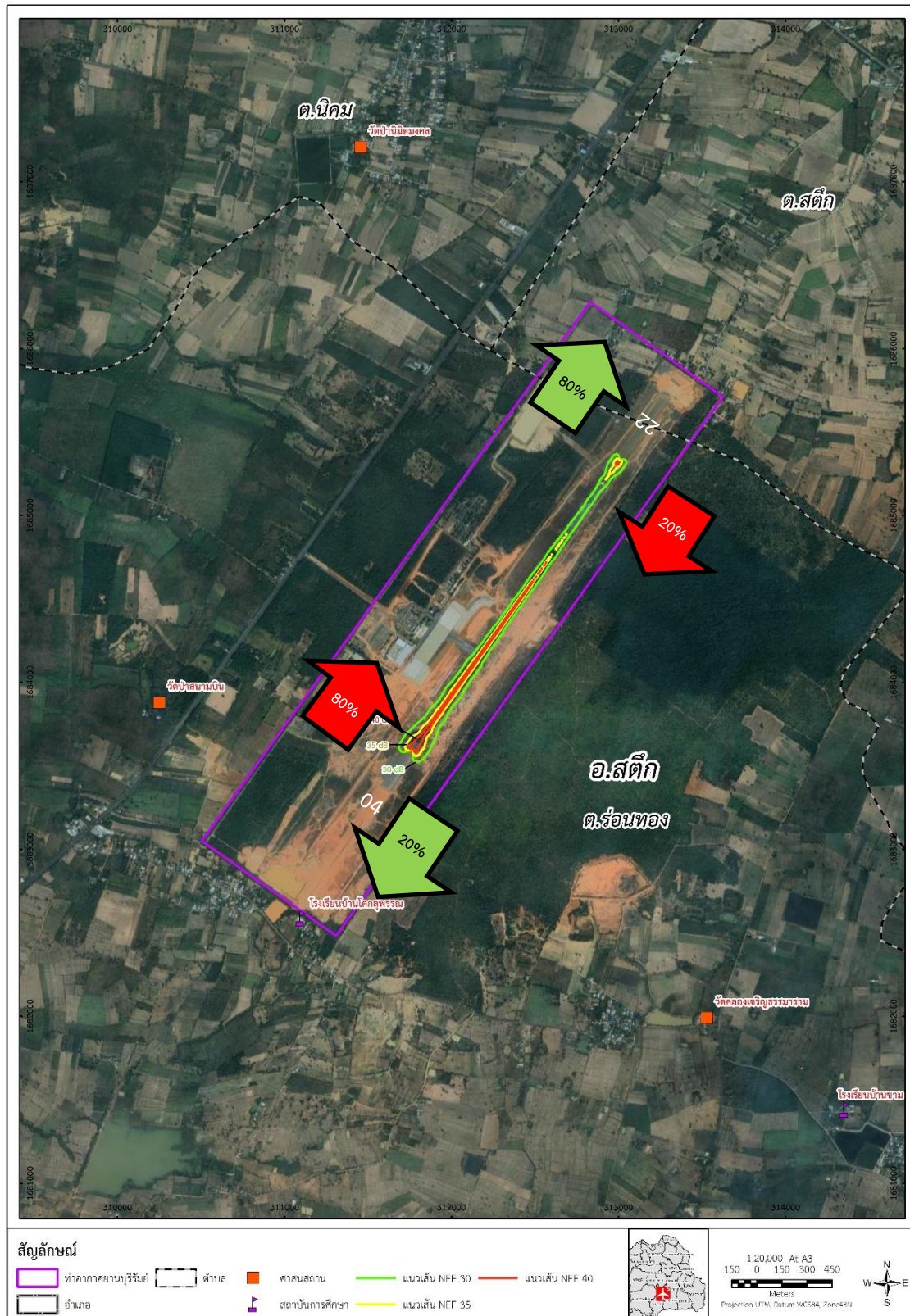
กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.159 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.049 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.015 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

รูปที่ 5.2-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผล

4.1) การเปรียบเทียบระดับเสียง

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 กับผลการตรวจวัดในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2564-สิงหาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.2-3 และรูปที่ 5.2-3)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} ชม.) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} ชม.) ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A) โดยสาเหตุของการที่มีค่าระดับเสียงสูงสุดเพิ่มขึ้นอาจเป็นผลมาจากในช่วงที่มีการตรวจวัดมีกิจกรรมการตัดหญ้าบริเวณสนามหญ้าด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา แต่ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าใกล้เคียงกัน โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} ชม.) ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา แต่ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าใกล้เคียงกัน โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq24} ชม.) ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

4.2) การเปรียบเทียบผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง

การเปรียบเทียบผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงในปัจจุบัน (ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2566) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่า ทั้งกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย แนวเส้น NEF 30 มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

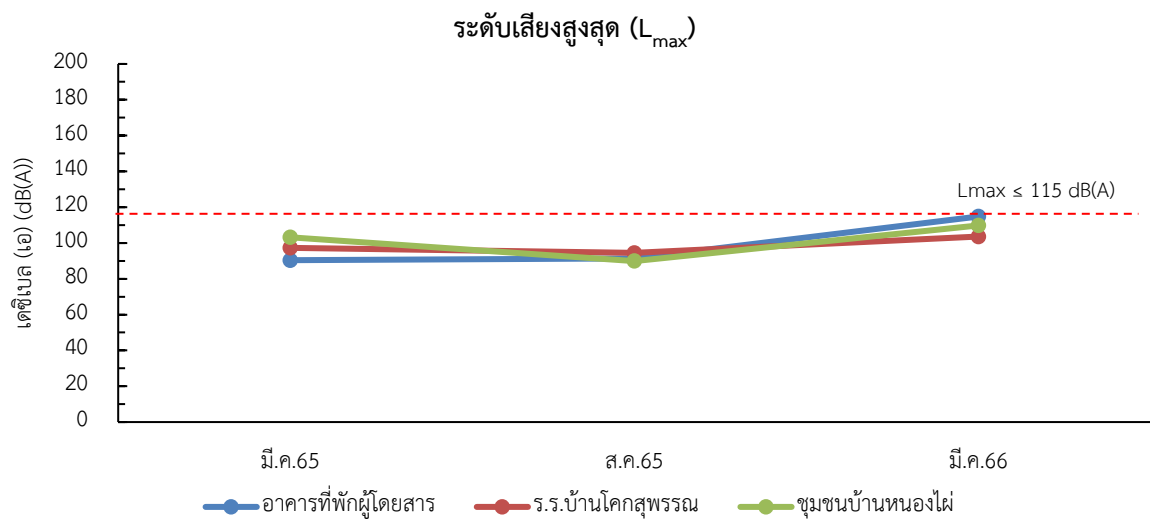
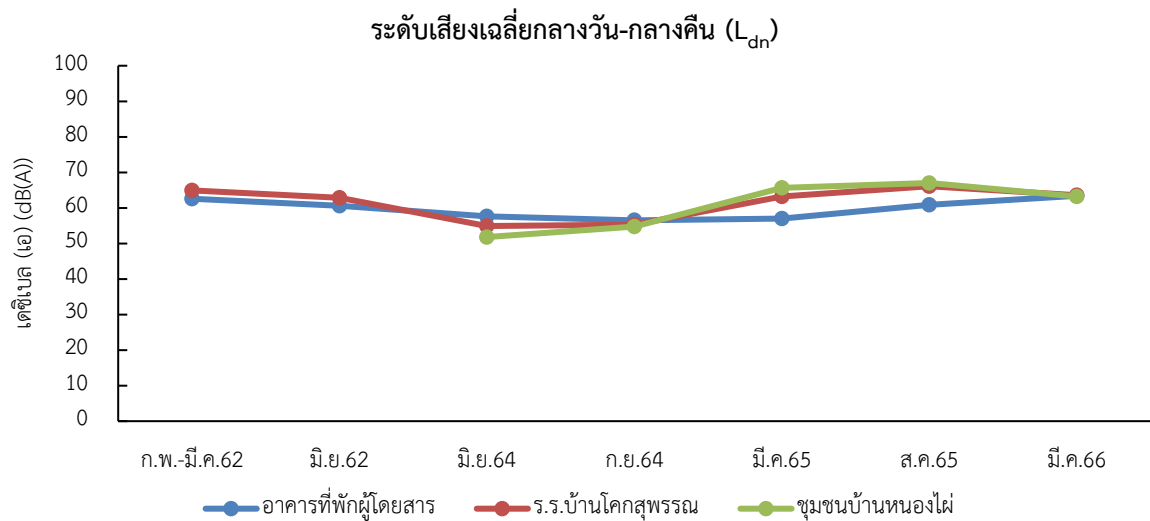
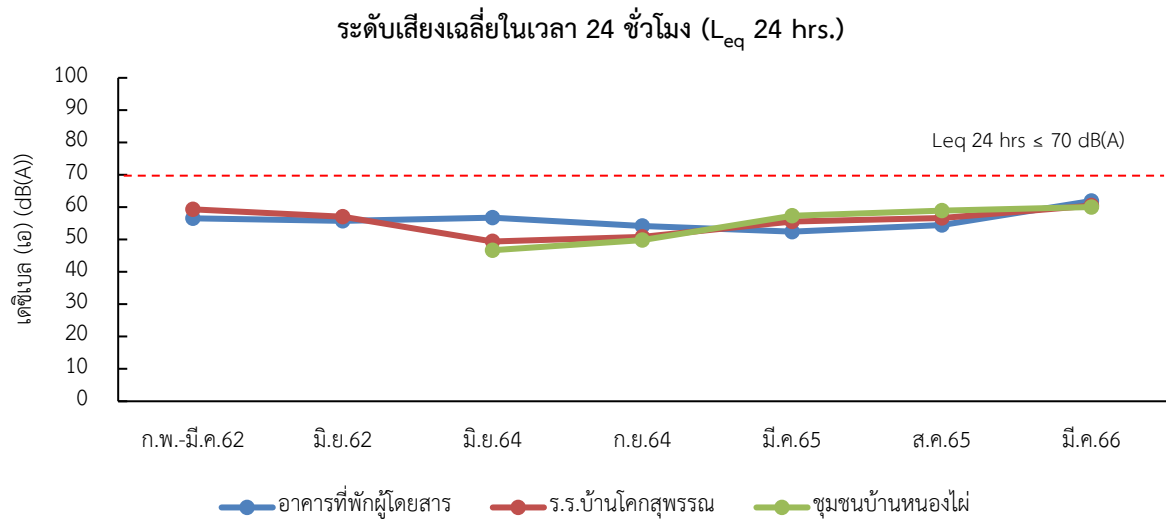
ตารางที่ 5.2-3				
เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง dB(A)		
		L _{eq} 24 hr	L _{dn}	L _{max} *
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	กุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ.2562 ¹	56.57	62.59	88.10
	มิถุนายน พ.ศ.2562 ¹	55.76	60.62	88.20
	มิถุนายน พ.ศ.2564 ²	56.80	57.60	88.70
	กันยายน พ.ศ.2564 ²	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
	มีนาคม พ.ศ.2566	61.93	63.41	114.8*
2.โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	กุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ.2562 ¹	59.32	64.95	93.50
	มิถุนายน พ.ศ.2562 ¹	57.04	62.87	99.00
	มิถุนายน พ.ศ.2564 ²	49.40	54.90	85.50
	กันยายน พ.ศ.2564 ²	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
	มีนาคม พ.ศ.2566	60.49	63.57	103.6*
3.ชุมชนบ้านหนองไผ่	กุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ.2562 ¹	***	***	***
	มิถุนายน พ.ศ.2562 ¹	***	***	***
	มิถุนายน พ.ศ.2564 ²	46.70	51.80	84.80
	กันยายน พ.ศ.2564 ²	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
	มีนาคม พ.ศ.2566	60.05	63.24	109.8*
มาตรฐาน**		70	-	115

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

- ไม่ได้กำหนด * ใช้ค่าสูงสุด *** ไม่ได้ตรวจวัด

¹ รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษผลกระทบ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564)

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



รูปที่ 5.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ของทุกสถานีตรวจวัดมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา เนื่องจากในช่วงที่มีการตรวจวัด มีกิจกรรมการตัดหญ้า บริเวณสนามหญ้าด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยยังคงมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ ชม.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24$ ชม.) ไว้ไม่เกิน 70 dB(A) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ไม่เกิน 115 dB(A)

เมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนเที่ยวบินในระยะที่ผ่านมา (พ.ศ.2564-2566) พบว่า จำนวนเที่ยวบิน ในปี พ.ศ.2566 มีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากจำนวนเที่ยวบินในปี พ.ศ.2564-2565 ที่ผ่านมา ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดระดับเสียง ระหว่างปี พ.ศ.2564-2566 ที่พบว่าเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน จึงสรุปได้ว่า ผลการตรวจวัดที่เปลี่ยนแปลงไปเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น แต่ยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ดังนั้น การดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์จึงไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ

จากผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงในปัจจุบัน พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีขอบเขตอยู่ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม กรมควบคุมมลพิษ ได้ออกมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ (คพ.03-130) โดยคณะทำงานจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน ซึ่งเอกสารฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 6/2562 เมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ.2562 ได้ระบุแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงอากาศยานระดับสากล และมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ เพื่อกรมท่าอากาศยานได้นำมาเป็นแนวทางในการจัดการผลกระทบเสียงจากสนามบินต่อไป

5.3 ความสั่นสะเทือน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือน โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานที่ติดตามตรวจสอบ : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ซึ่งเป็นสถานีตรวจวัดเดียวกันกับสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศและระดับเสียง (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 365 วัน รวม 2 ครั้ง โดยดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง (ภาพที่ 5.3-1)



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.4) การประเมินผลการศึกษา

2.4.1) ในการประเมินผลระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้และอาจส่งผลกระทบต่อมนุษย์ จะเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนที่มีต่อมนุษย์และต่อโครงสร้างอาคารของ Whiffin and Leonard และ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ระดับความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการประเมินผลกระทบต่อระดับความสั่นสะเทือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

2.4.2) สรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และจัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสม หรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.3) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

เกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard เรื่อง ผลกระทบเนื่องจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์และอาคารสิ่งปลูกสร้าง		
ความเร็วอนุภาคสูงสุด	ผลกระทบต่อมนุษย์	ผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร
0-0.15 มม./วินาที (0-0.006 นิ้ว/วินาที)	ไม่สามารถรับรู้ความรู้สึกได้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
0.15-0.30 มม./วินาที (0.006-0.012 นิ้ว/วินาที)	ระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้	ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท
2.0 มม./วินาที (0.079 นิ้ว/วินาที)	รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน	ระดับที่สูงขึ้นของความสั่นสะเทือนจะส่งผลกระทบต่ออาคารหรือสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน
2.5 มม./วินาที (0.098 นิ้ว/วินาที)	ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ	ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม
5 มม./วินาที (0.197 นิ้ว/วินาที)	ความสั่นสะเทือนรบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร (สอดคล้องกับระดับที่ส่งผลกระทบต่อคนที่อยู่บนสะพาน และได้รับในช่วงเวลาสั้นๆ)	ระดับที่จะส่งผลกระทบให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม บ้านเรือนทั่วไปที่มีผนัง และเพดานเป็นแบบ Plaster (ส่วนผสมที่มีปูน ทราย น้ำ และ โยต่าง ๆ) ในกรณีที่ผนัง/ฝ้าเพดาน แบบยึดหยุ่นจะได้รับความเสียหายเล็กน้อย
10-15 มม./วินาที (0.394-0.591 นิ้ว/วินาที)	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้	ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย

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 มาตรฐานกำหนดความสัมพันธ์เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุด มีหน่วยเป็น เฮิรตซ์

* หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนนอน

** หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 2 หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาลและโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษา เพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า การตรวจวัดระดับสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ 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 โดยมีรายละเอียดแยกสถานียังนี้

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 ในระยะดำเนินการของโครงการ จะไม่มีกิจกรรมตอก ขุด หรือเจาะภายในพื้นที่โครงการที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบ ในระยะดำเนินการจะมีเพียงการขึ้นลงของเครื่องบินเท่านั้น จึงคาดว่าไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวโดยรอบ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานัท คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.315 มม./วินาที และมีความถี่เท่ากับ 5.8 Hz (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.717 มม./วินาที และมีความถี่มากกว่า 100 Hz และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ พบว่า 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

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในเดือนมีนาคมและ สิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า สถานีตรวจวัดทั้ง 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม), โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท ตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดรายสถานดังนี้ (ตารางที่ 5.3-1 และรูปที่ 5.3-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค-7)

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 3.980 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดมากกว่า 100 Hz เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า อยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม

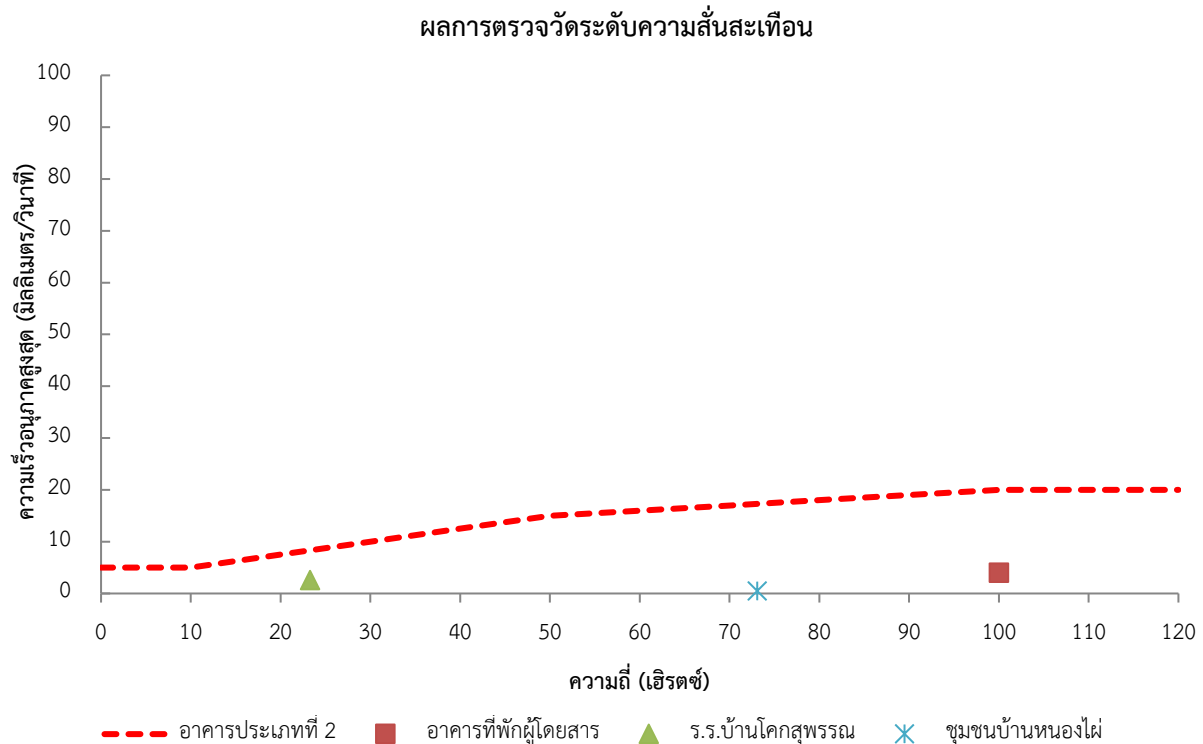
โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 2.577 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดมากกว่า 100 Hz เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า อยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม

ชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.449 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดกับ 73.1 Hz เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin and Leonard พบว่า อยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ โดยไม่ส่งผลกระทบหรือความเสียหายต่อโครงสร้าง

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

ตารางที่ 5.3-1 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1					
สถานที่	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน			
		ความเร็วอนุภาค สูงสุด (mm/s)	ความถี่สูงสุด (Hz)	มาตรฐาน (mm/s)	การประเมินผลการตรวจวัด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน
1. บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	13-14 มี.ค.2566	3.208	>100	20	อยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	14-15 มี.ค.2566	3.980	>100	20	
	15-16 มี.ค.2566	2.301	>100	20	
2. โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	13-14 มี.ค.2566	2.577	23.3	8.3	อยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	14-15 มี.ค.2566	1.576	46.6	14.1	
	15-16 มี.ค.2566	1.986	42.7	13.2	
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่	13-14 มี.ค.2566	0.449	73.1	17.3	อยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ แต่ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงขึ้นจะสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553
	14-15 มี.ค.2566	0.292	64.0	16.4	
	15-16 มี.ค.2566	0.221	56.9	15.7	

หมายเหตุ : มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล โรงเรียน และอาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)
: มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 1 (อาคารที่ใช้เป็นโรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร อาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ในอาคาร) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)



รูปที่ 5.3-1 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1

4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2562-สิงหาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.3-2 และรูปที่ 5.3-2)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) มีค่าระดับความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท ตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้นจากการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard รวมทั้งไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท ตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553

บ้านหนองไผ่ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนใกล้เคียงกับการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ แต่ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงขึ้นจะสร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553

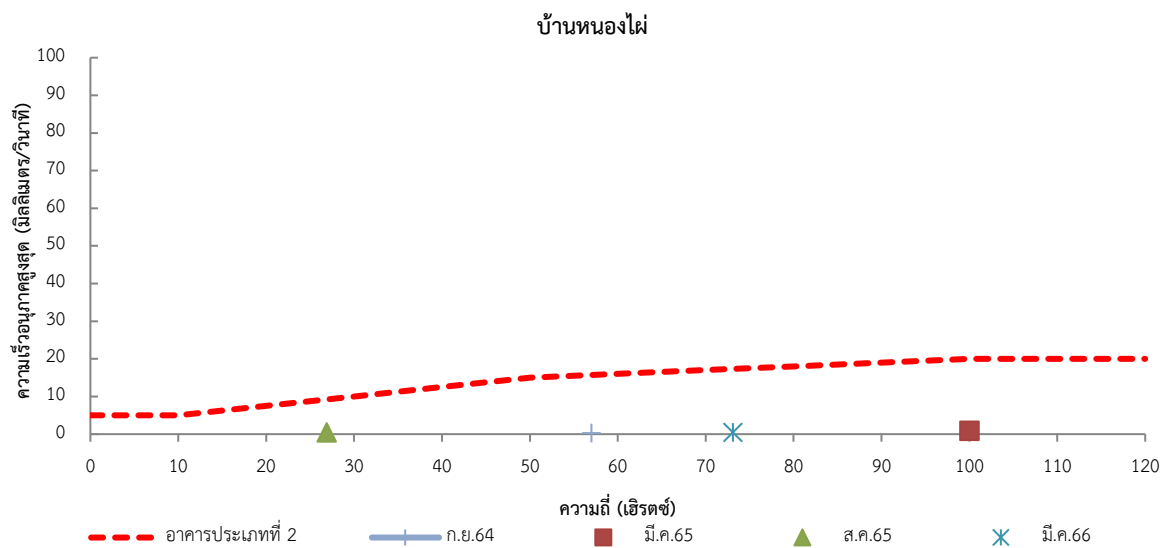
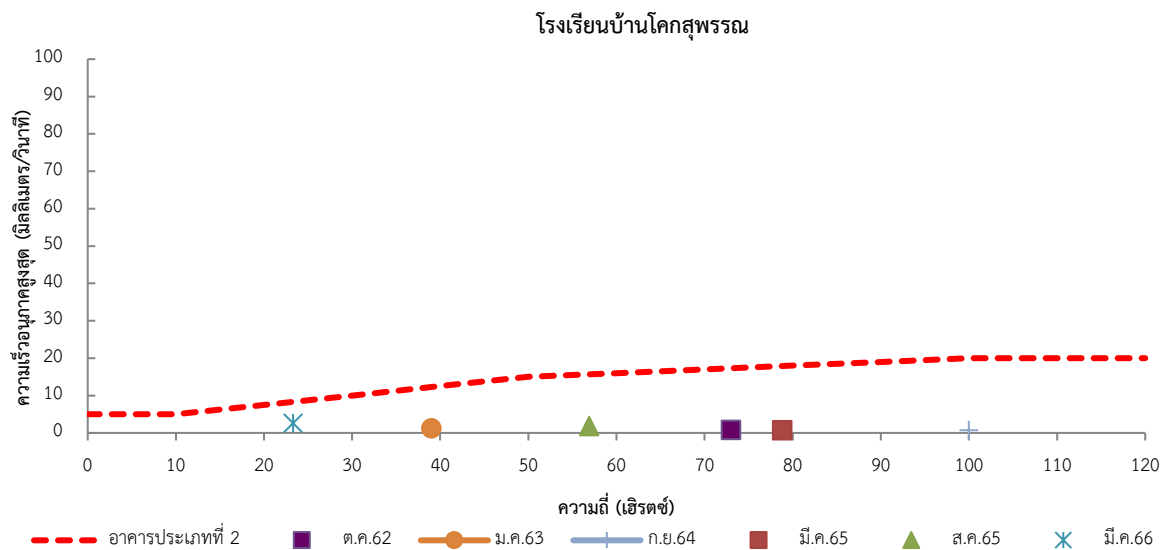
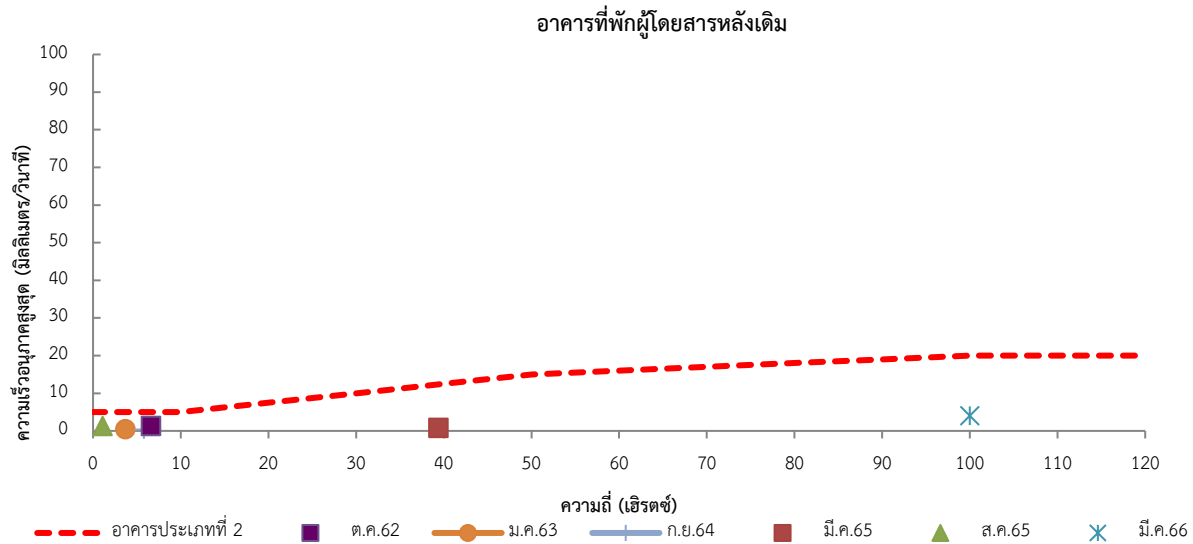
ตารางที่ 5.3-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานที่	วันที่ตรวจวัด	ความเร็วอนุภาค สูงสุด (mm/s)	ความถี่สูงสุด (Hz)	มาตรฐาน (mm/s)
1. บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	ตุลาคม พ.ศ.2562 ¹	1.27	6.6	20.0*
	มกราคม พ.ศ.2563 ²	0.457	3.7	20.0*
	กันยายน พ.ศ.2564 ²	0.315	5.8	20.0*
	มีนาคม พ.ศ.2565 ¹	0.757	39.4	34.7*
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ²	1.270	1.1	20.0*
	มีนาคม พ.ศ.2566	3.980	>100	20.0*
2. โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	ตุลาคม พ.ศ.2562 ¹	0.804	73	17.3
	มกราคม พ.ศ.2563 ²	1.21	39	12.2
	กันยายน พ.ศ.2564 ²	0.717	>100	20.0
	มีนาคม พ.ศ.2565 ¹	0.746	78.8	17.9
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ²	1.830	56.9	15.7
	มีนาคม พ.ศ.2566	2.577	23.3	8.3
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่	กันยายน พ.ศ.2564 ²	0.323	57	15.7
	มีนาคม พ.ศ.2565 ¹	0.875	>100	20.0
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ²	0.426	26.9	9.2
	มีนาคม พ.ศ.2566	0.449	73.1	17.3

หมายเหตุ : ¹ มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 (อาคารอยู่อาศัย ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด สถานพยาบาล โรงเรียน และอาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

* มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 1 (อาคารที่ใช้เป็นโรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ตามกฎหมายว่าด้วย การควบคุมอาคาร อาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ในอาคาร) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดย มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม ตามเกณฑ์ข้อเสนอแนะของ Whiffin and Leonard แต่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท ตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 เนื่องจากสถานีตรวจวัดบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) อยู่ใกล้กับเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างสายหลัก ส่วนสถานีตรวจวัดบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณอยู่ใกล้กับเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างสายรอง จึงอาจได้รับผลกระทบจากสัญจรของรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ส่วนบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท ตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะต้องควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนและด้านการคมนาคมอย่างเคร่งครัด



รูปที่ 5.3-2 การเปรียบเทียบการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5.4 คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเป็นแหล่งน้ำสำคัญที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเพิ่มเติมดัชนีตรวจวัดตามที่เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

2) วิธีการศึกษา

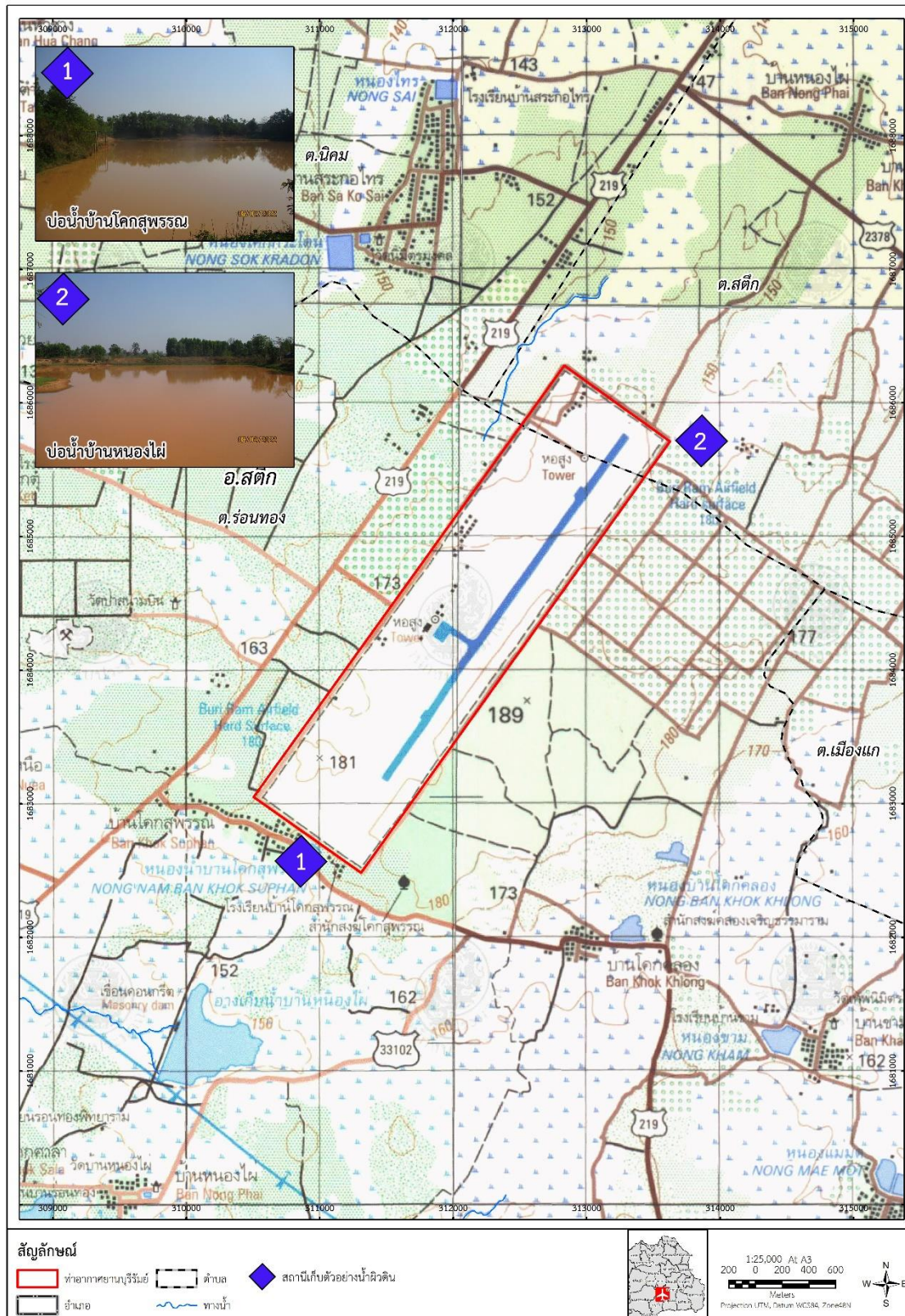
2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ (รูปที่ 5.4-1)

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: 23rd Edition, 2017) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาตัวอย่าง	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°C
7. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง (ภาพที่ 5.4-1)

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





บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ



บ่อน้ำบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาฯ หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 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 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบ พบว่า การพัฒนาโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จะไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการไหลของน้ำ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในหนองน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำหนองไผ่ที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้เก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบริเวณบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ โดยคุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม ส่วนคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

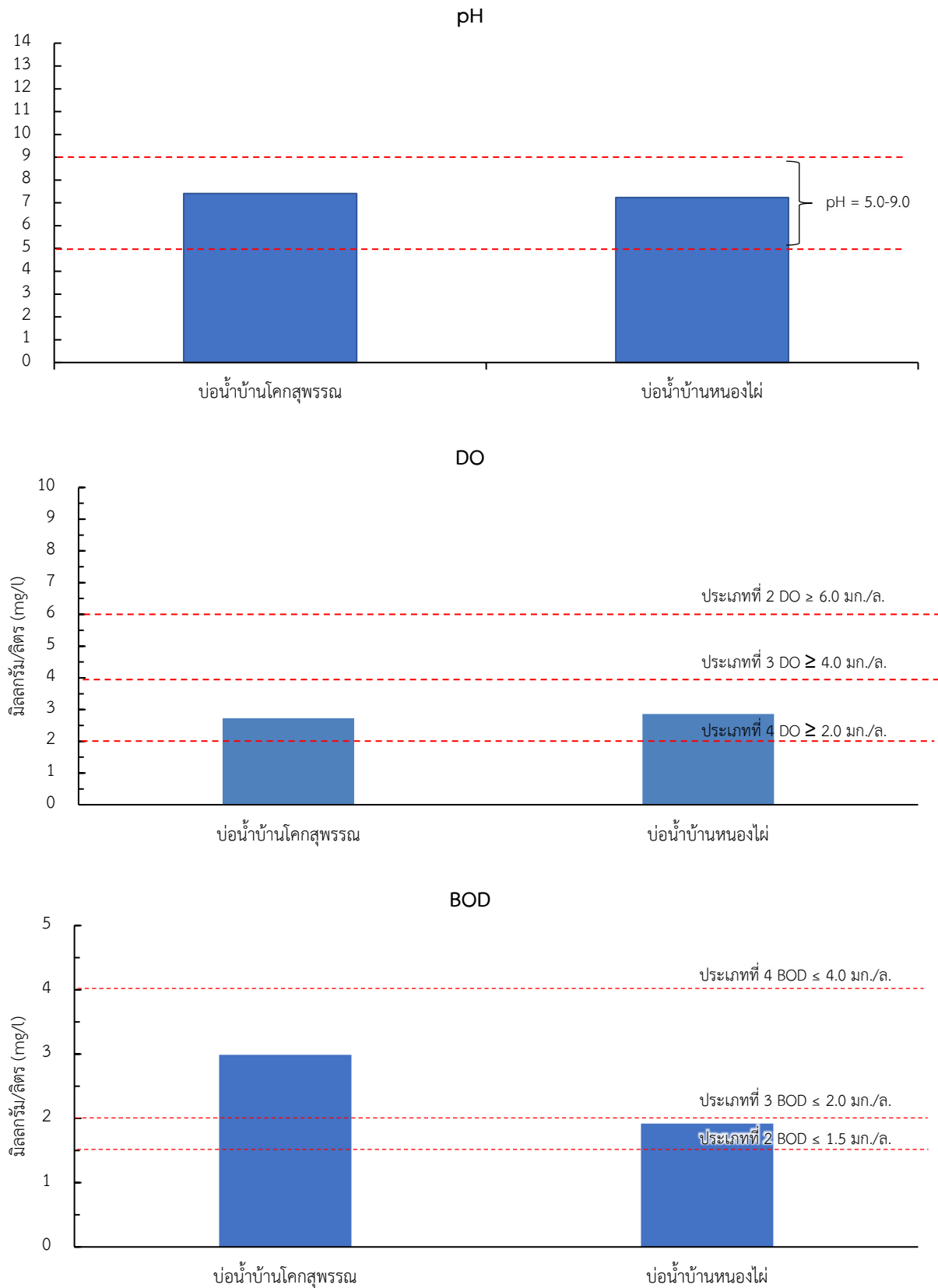
ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้ (ตารางที่ 5.4-1 และรูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ใน ภาคผนวก ค)

ตารางที่ 5.4-1						
ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*			บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ	บ่อน้ำบ้านหนองไผ่
		2	3	4		
Temperature	องศาเซลเซียส	๓'	๓'	๓'	27.0	28.0
pH	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	7.41	7.23
DO	มก./ล.	≥6.0	≥4.0	≥2.0	2.73	2.86
BOD	มก./ล.	≤1.5	≤2.0	≤4.0	2.99	1.92
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	51	429
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	357	503
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	2.60	1.60
จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่*					4	4

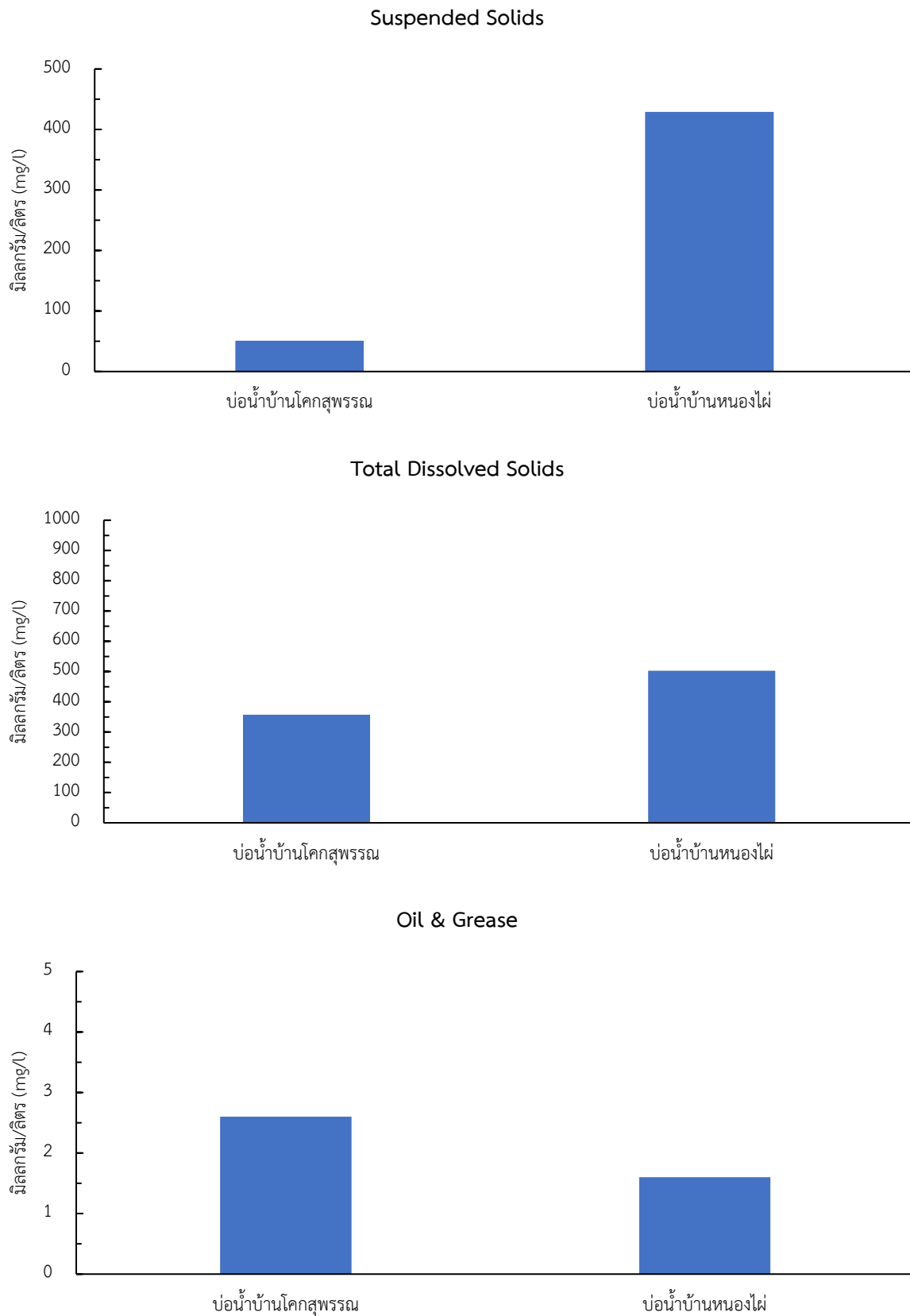
หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

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

- ไม่ได้กำหนด



รูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1



รูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1 (ต่อ)

บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ: มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 27.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.41 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 2.73 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 2.99 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 51 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 357 มก./ล. และปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 2.60 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และการอุตสาหกรรม

บ่อน้ำบ้านหนองไผ่: มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 28.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.23 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 2.86 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.92 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 429 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 503 มก./ล. และปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 1.60 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และการอุตสาหกรรม

4) เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 กับ ผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบ ในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2562-สิงหาคม พ.ศ.2565) สามารถอธิบายแยกในแต่ละช่วงฤดูกาลได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.4-2 และรูปที่ 5.4-3)

ฤดูแล้ง : ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 กับผลการติดตาม ตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563 และมีนาคม พ.ศ.2565) สามารถอธิบายแยกรายสถานีได้ดังนี้

บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ : คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 มีค่าด้อยลงจากผลการตรวจวัด ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 และมีนาคม พ.ศ.2565 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 โดยมีค่าคุณภาพน้ำ ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ : คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีคุณภาพน้ำด้อยลงจากผลการตรวจวัด ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 แต่มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกับผลการตรวจวัด ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำ บ้านโคกสุพรรณและบ่อน้ำบ้านหนองไผ่มีคุณภาพด้อยลง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลง ตามช่วงฤดูกาล โดยบ่อน้ำทั้ง 2 แห่ง มีปริมาณน้ำน้อย จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงค่าคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

ตารางที่ 5.4-2														
เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์														
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ							
		1	2	3	4	5	ส.ค.62 ¹	ต.ค.62 ¹	พ.ค.63 ²	มิ.ย.64 ²	ก.ย.64 ²	มี.ค.65	ส.ค.65	มี.ค.66
Temperture	องศาเซลเซียส	๘	๘'	๘'	๘'	-	**	**	**	**	**	28.6	28.9	27.0
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.2	7.1	7.9	7.7	7.8	7.22	7.15	7.41
DO	มก./ล.	๘	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	7.8	7.1	8.2	7.8	6.9	4.5	4.8	2.73
BOD	มก./ล.	๘	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.1	1.9	1.7	1.0	1.8	0.76	2.23	2.99
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	101	25	13	16	32	31	46	51
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	394	223	**	174	456	136	250	357
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	2.60
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							2	3	3	2	3	3	4	4

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่, มกราคม พ.ศ.2564

² 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 กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่พิพาทในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ๘' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.4-2														
เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)														
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					บ่อน้ำบ้านหนองไผ่							
		1	2	3	4	5	ส.ค.62 ¹	ต.ค.62 ¹	พ.ค.63 ²	มิ.ย.64 ²	ก.ย.64 ²	มี.ค.65	ส.ค.65	มี.ค.66
Temperature	องศาเซลเซียส	๘	๘'	๘'	๘'	-	**	**	**	**	**	28.8	29.2	28.0
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	6.9	7.2	6.8	7.7	7.3	7.18	7.21	7.23
DO	มก./ล.	๘	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	5.4	7.6	7.2	7.2	6.5	4.6	4.8	2.86
BOD	มก./ล.	๘	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.8	1.6	1.4	1.6	1.9	3.68	1.68	1.92
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	45	11	89	40	44	100	368	429
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	200	78	**	486	10	717	117	503
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	1.60
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							3	3	2	3	3	4	3	4

ที่มา : ¹ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่, มกราคม พ.ศ.2564
² 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 กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินในพื้นที่พิพาทในราชอาณาจักรฉบับแก้ไข เล่ม 111 ตอนที่ 16 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน, 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐานและ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน, 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ, 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

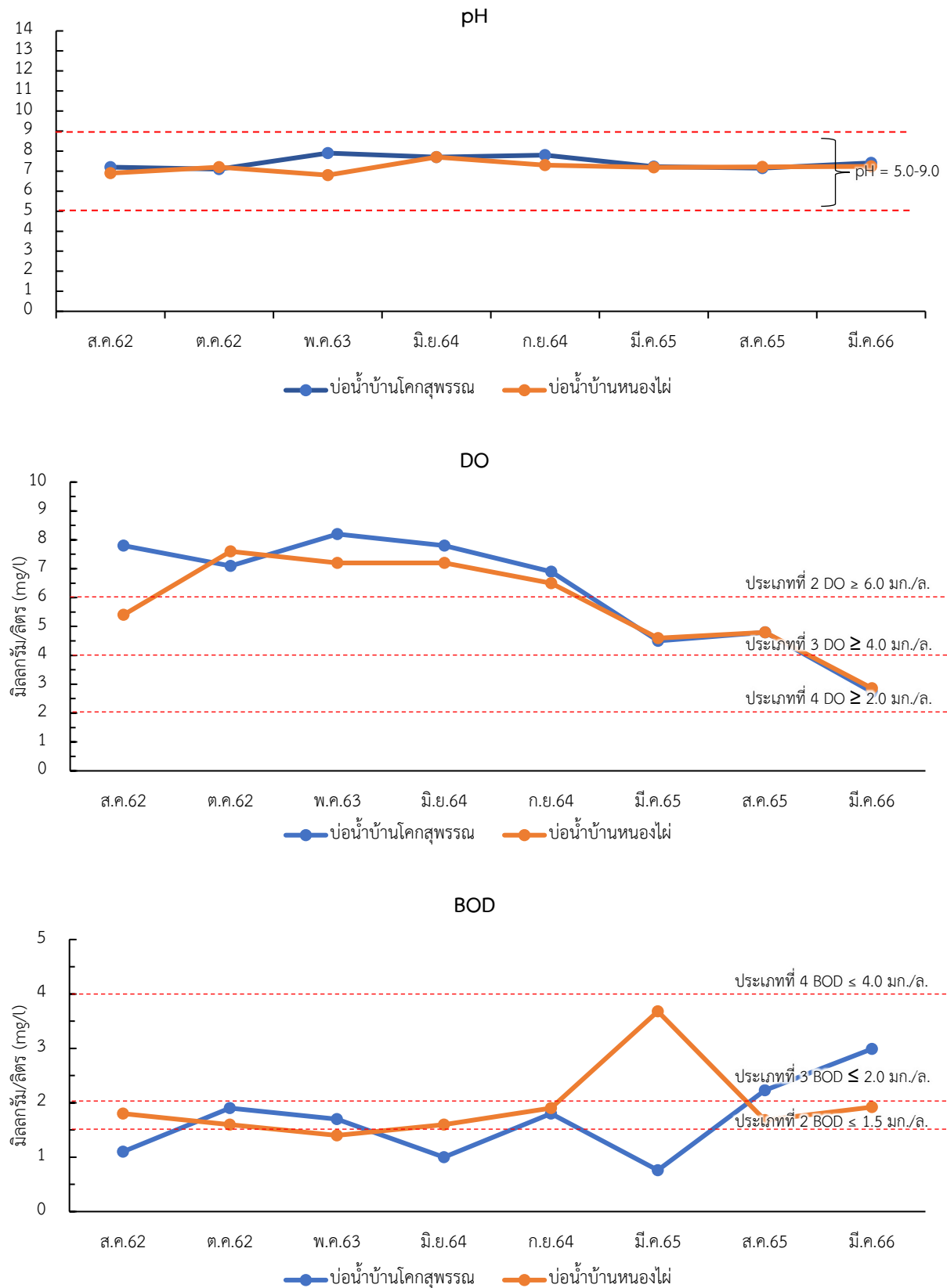
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การเกษตร

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และ 2) การอุตสาหกรรม

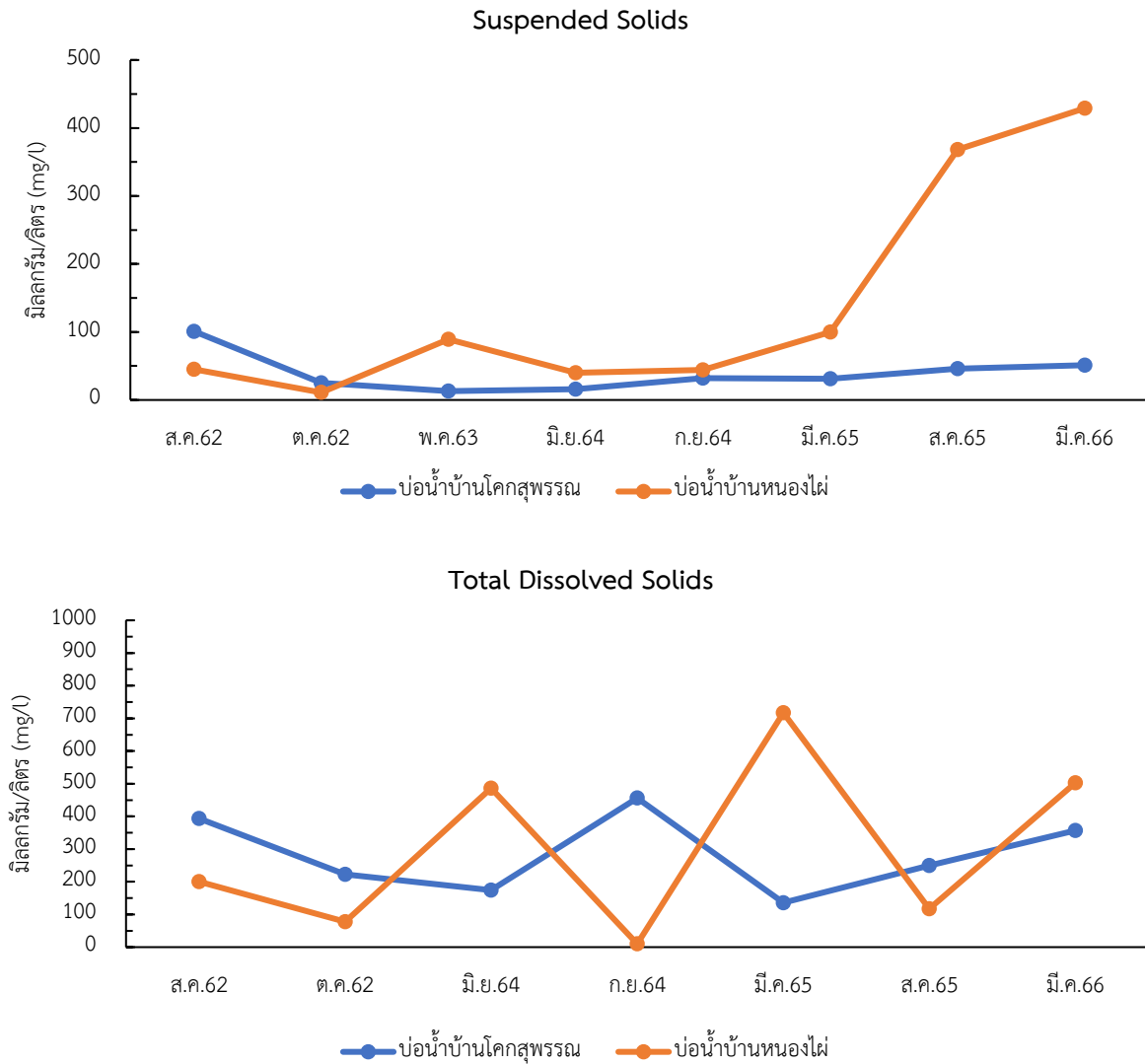
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

๘ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ๘' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์



รูปที่ 5.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

5.5 การจัดการน้ำใช้

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยานให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 1 สถานี คือ น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร แต่จากการตรวจสอบในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ดังนั้น การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในครั้งนี้จึงได้เพิ่มเติมสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้เป็น จำนวน 4 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.5-1)

- 2.1.1) บ่อพักน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร
- 2.1.2) น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
- 2.1.3) บ่อพักน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
- 2.1.4) น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

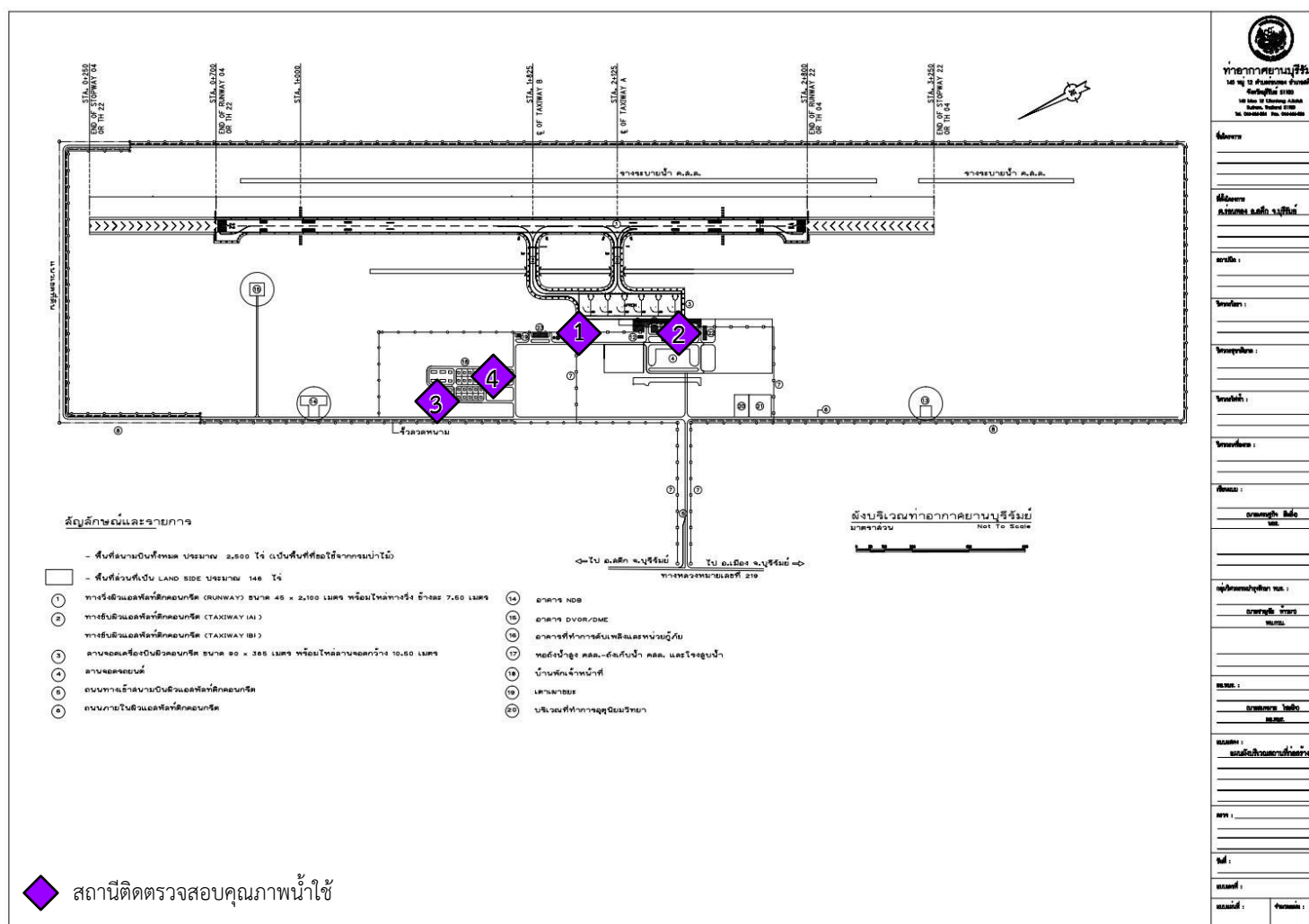
2.2) วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีวิเคราะห์ : จะดำเนินการเก็บตัวอย่าง เก็บรักษาสภาพ และวิเคราะห์ตัวอย่าง ตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 23rd Edition, 2017) ดังจำแนกได้ดังนี้

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความขุ่น (Turbidity)	เก็บไว้ในที่มืด, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Nephelometric
2. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
3. ความกระด้าง (Hardness)	เติมกรดซัลฟิวริกจน $\text{pH} < 2$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	EDTA Titrimetric
4. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at 108°C
5. ซัลเฟต (Sulfate)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Turbidimetric
6. คลอไรด์ (Chloride)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Argentometric
7. ไนเตรต (Nitrate)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Cadmium Reduction
8. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique
9. ฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 5.5-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

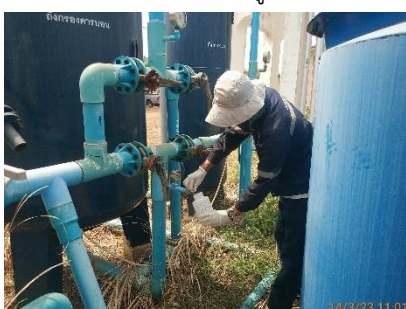
2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง (ภาพที่ 5.5-1)



บ่อบำบัดน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ
บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร



บ่อบำบัดน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ
บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่



น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.4) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.4.1) นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (พ.ศ. 2550)

2.4.2) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านการจัดการน้ำใช้ จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.4.3) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำใช้ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.4.4) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานेट คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนมิถุนายนและกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า ดัชนีคุณภาพน้ำใช้โดยส่วนใหญ่มีค่าไม่แตกต่างกันมาก และเมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (พ.ศ. 2550) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าไม่เป็นไปตามค่ามาตรฐาน

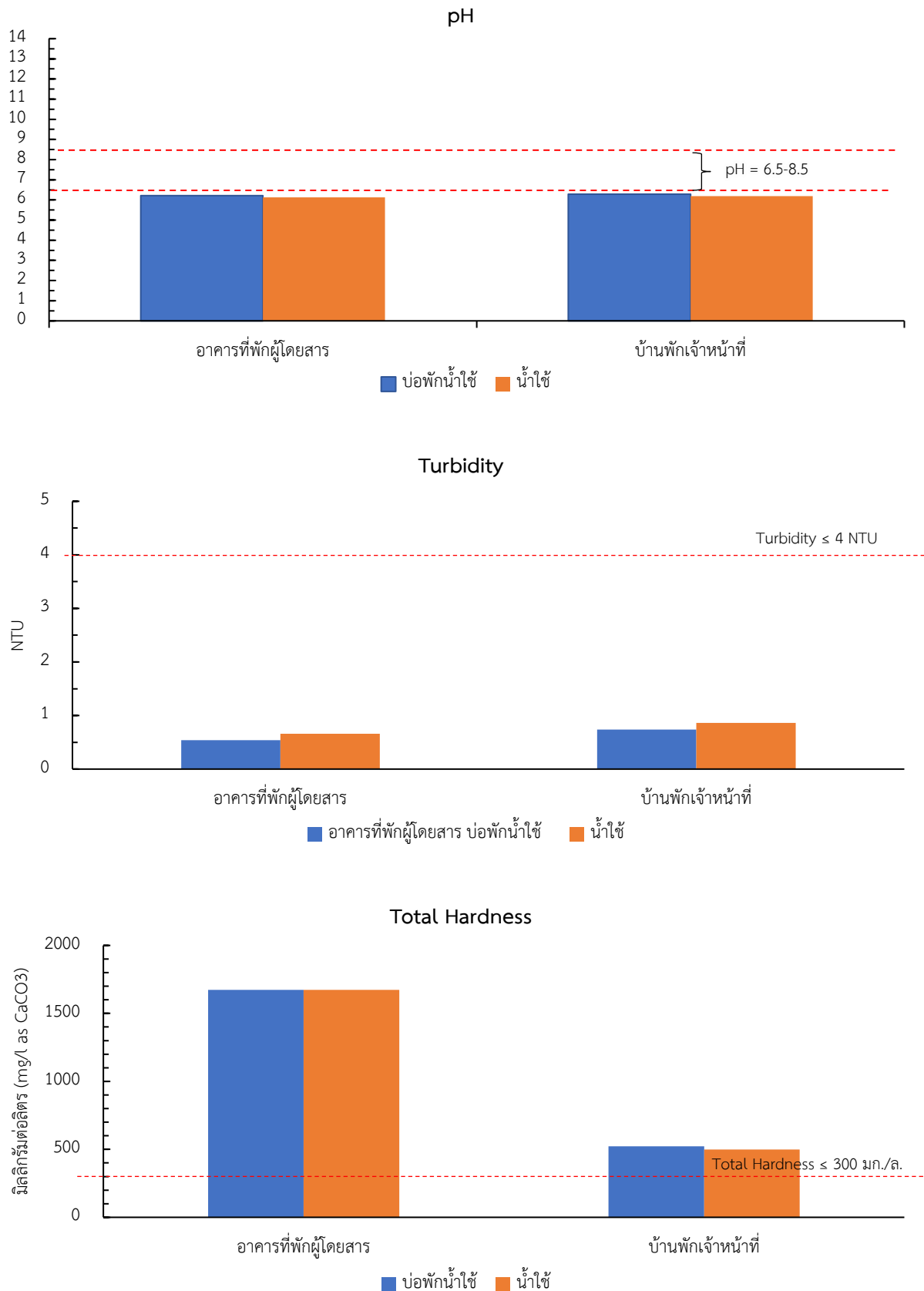
ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยคุณภาพน้ำในบ่อเก็บน้ำบาดาลของอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และน้ำใช้ที่อาคารที่พักผู้โดยสาร ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ส่วนคุณภาพน้ำในบ่อเก็บน้ำบาดาลของบ้านพักเจ้าหน้าที่ และคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

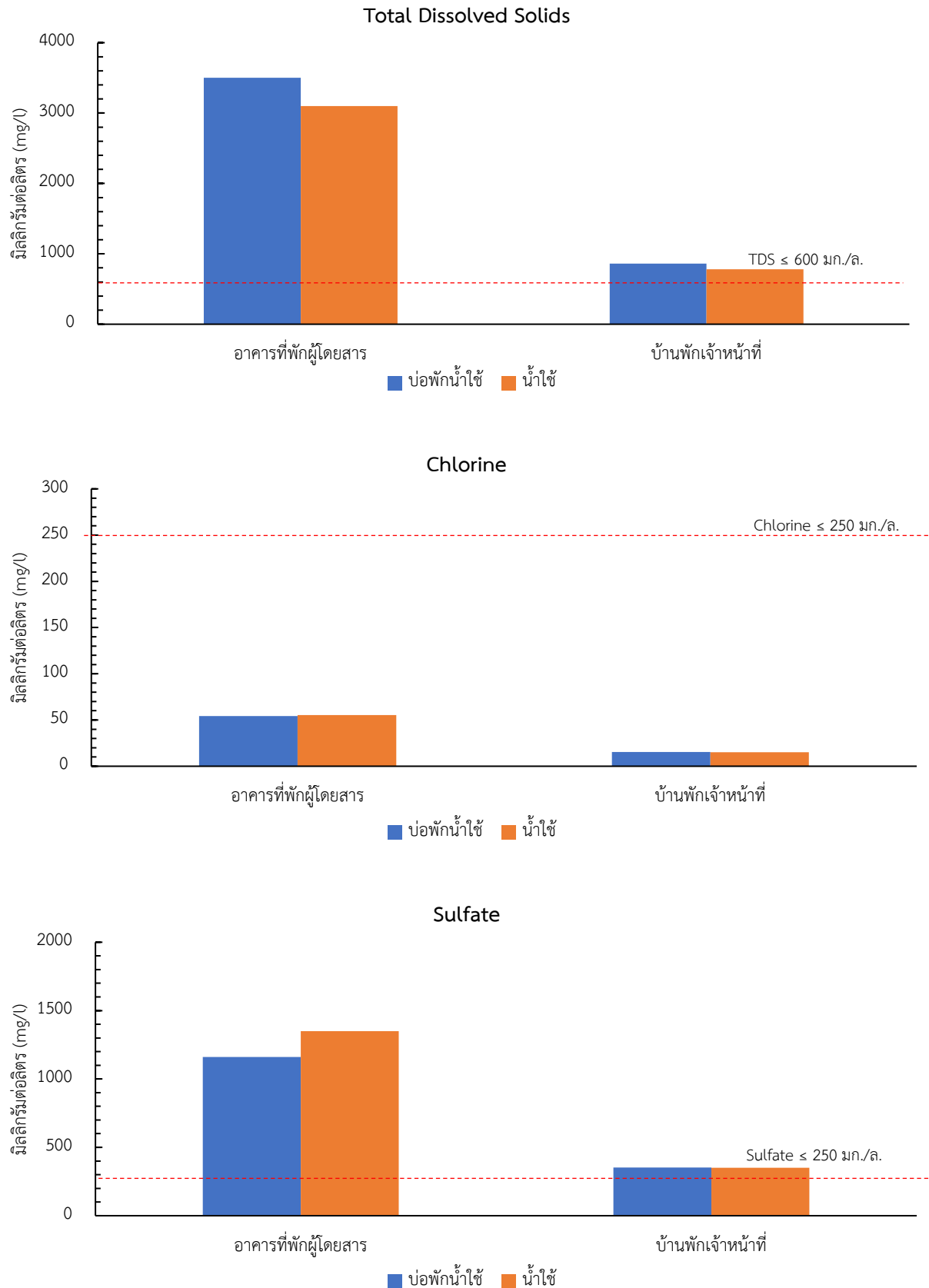
ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดแยกรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.5-1 และรูปที่ 5.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ค)

ตารางที่ 5.5-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	อาคารที่พักผู้โดยสาร		บ้านพักเจ้าหน้าที่	
			บ่อพักน้ำ	น้ำใช้	บ่อพักน้ำ	น้ำใช้
Temperature	องศาเซลเซียส	-	25.0	25.0	26.0	25.0
pH	-	6.5-8.5	6.21	6.13	6.28	6.19
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	0.54	0.66	0.74	0.86
Total hardness	มก./ล.	≤300	1673	1673	522	499
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	3500	3100	860	780
Chloride	มก./ล.	≤250	54.4	55.4	15.5	15.2
Sulfate	มก./ล.	≤250	1160	1349	352	351
Nitrate	มก./ล.	≤50	0.364	0.334	1.29	1.24
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	-	<1.1	<1.1	<1.1	<1.1
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

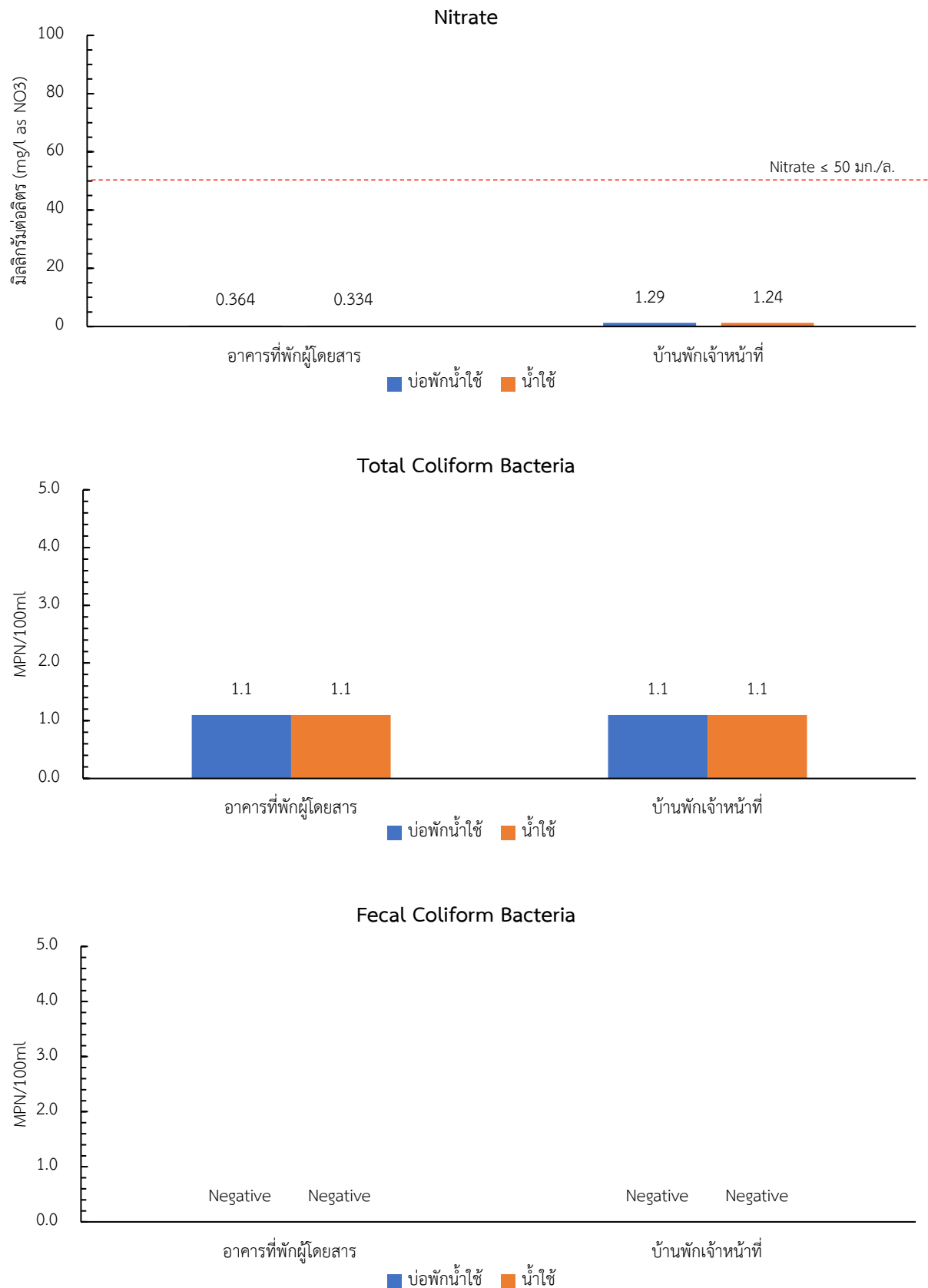
หมายเหตุ : *มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011)



รูปที่ 5.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1



รูปที่ 5.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1 (ต่อ)



รูปที่ 5.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1 (ต่อ)

บ่อพักน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 25.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.21 ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 0.54 เอ็นทียู ค่าความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,673 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 3,500 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 54.4 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 1,160 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 0.364 มก./ล. ค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดน้อยกว่า 1.1 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และตรวจไม่พบค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย

น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 25.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.13 ความขุ่นเท่ากับ 0.66 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 1,673 มก./ล ปริมาณของแข็งที่ละลายทั้งหมด เท่ากับ 3,100 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 55.4 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 1,349 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 0.334 มก./ล. ค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดน้อยกว่า 1.1 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และตรวจไม่พบค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย ซึ่งมีค่าความเป็นกรด-ด่าง ค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

บ่อพักน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 26.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.28 ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 0.74 เอ็นทียู ค่าความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 522 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 860 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 15.5 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 352 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 1.29 มก./ล. ค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดน้อยกว่า 1.1 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และตรวจไม่พบค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย

น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 25.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.19 ความขุ่นเท่ากับ 0.86 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 499 มก./ล ปริมาณของแข็งที่ละลายทั้งหมด เท่ากับ 780 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 15.2 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 351 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 1.24 มก./ล. ค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดน้อยกว่า 1.1 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และตรวจไม่พบค่าฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย ซึ่งมีค่าความเป็นกรด-ด่าง ค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 กับผลการตรวจวัดในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คุณภาพน้ำ และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563-สิงหาคม พ.ศ.2565) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.5-2 และรูปที่ 5.5-3)

บ่อพักน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสาร : คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 มีค่าความกระด้างทั้งหมด และค่าซัลเฟตเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และมีค่าความเป็นกรด-ด่าง ค่าความขุ่น ค่าไนเตรท ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มทั้งหมดลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565

น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร : คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 มีค่าความขุ่น ความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ค่าคลอไรด์ และค่าซัลเฟต เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา แต่มีค่าไนเตรทลดลงจากผลการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 5.5-2 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์												
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	บ่อพักน้ำของ อาคารที่พักผู้โดยสาร		น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร							
			ส.ค.65	มี.ค.66	ก.พ.62 ¹	มิ.ย.62 ¹	ส.ค.63 ¹	มิ.ย.64 ¹	ก.ย.64 ¹	มี.ค.65	ส.ค.65	มี.ค.66
pH	-	6.5-8.5	7.26	6.21	6.9	7.2	6.4	7.8	7.1	6.6	7.41	6.13
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	0.61	0.54	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.56	0.58	0.66
Total hardness	มก./ล.	≤300	892	1,673	18	26	19	61	34	1,455	948	1,673
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	-	3,500	131	136	112	1,200	520	1,990	1,489	3,100
Chloride	มก./ล.	≤250	-	54.4	4	3	4	52	7	55.2	30.6	55.4
Sulfate	มก./ล.	≤250	701	1,160	0.04	0.05	ND	2.76	0.12	1,123	736	1,349
Nitrate	มก./ล.	≤50	3.95	0.364	0.01	0.01	0.6	0.01	0.01	2.71	3.79	0.334
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	-	11	1.1	**	**	**	**	**	**	**	<1.1
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	3.5x10 ²	ตรวจไม่พบ	**	**	**	**	**	**	**	ตรวจไม่พบ

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

หมายเหตุ : * มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011)

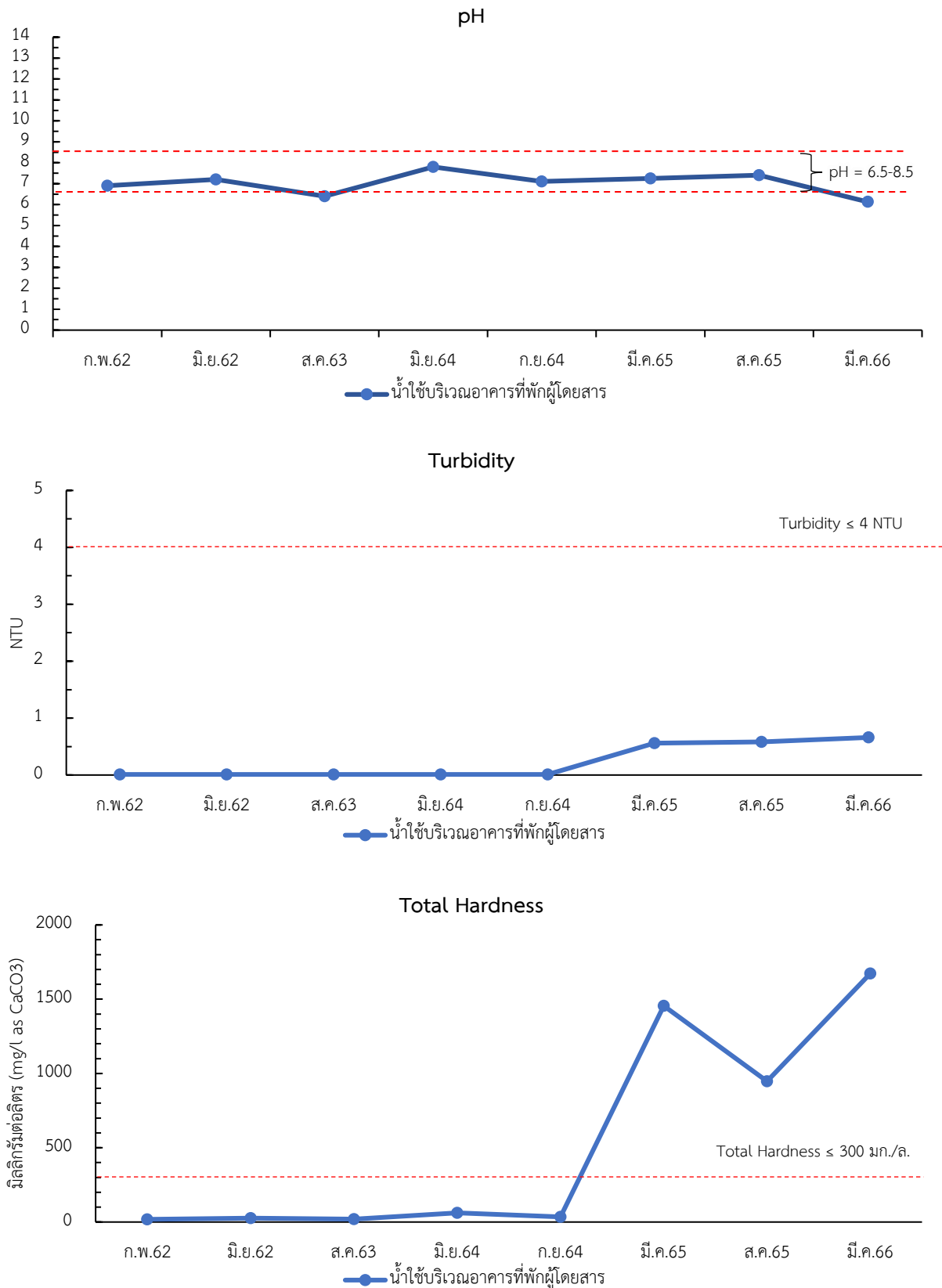
** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.5-2 การเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	บ่อพักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่		น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่	
			ส.ค.65	มี.ค.66	ส.ค.65	มี.ค.66
pH	-	6.5-8.5	7.32	6.28	7.34	6.19
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	0.75	0.74	2.64	0.86
Total hardness	มก./ล.	≤300	139	522	137	499
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	-	860	318	780
Chloride	มก./ล.	≤250	-	15.5	14.2	15.2
Sulfate	มก./ล.	≤250	66.9	352	71.1	351
Nitrate	มก./ล.	≤50	3.27	1.29	3.17	1.24
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	-	ตรวจไม่พบ	<1.1	**	<1.1
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	<1.8	ตรวจไม่พบ	**	ตรวจไม่พบ

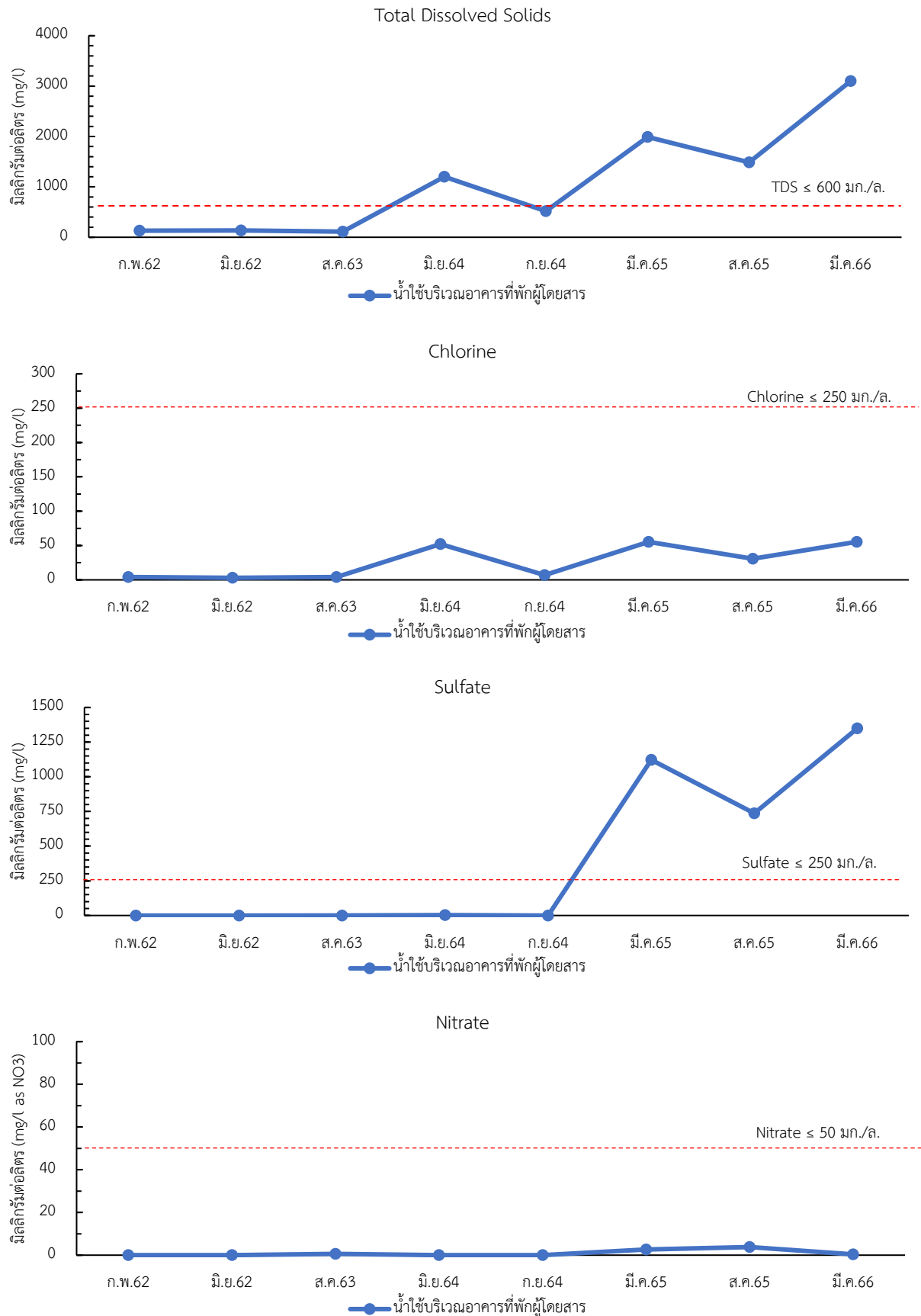
ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), ธันวาคม พ.ศ.2564

หมายเหตุ : * มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011)

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์



รูปที่ 5.5-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.5-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

บ่อพักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่ : คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 มีค่าความกระด้างทั้งหมด และค่าซัลเฟตเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และมีค่าความเป็นกรด-ด่าง ค่าความขุ่น ค่าไนเตรท ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์มทั้งหมดลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565

น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ : คุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 มีค่าความกระด้างทั้งหมด ค่าของแข็งละลายทั้งหมด ค่าคลอไรด์และค่าซัลเฟตเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และมีค่าความเป็นกรด-ด่าง ค่าความขุ่น และค่าไนเตรทลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำใช้ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารและน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีค่าความเป็นกรด-ด่าง ค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์ คุณภาพน้ำในบ่อพักน้ำ (ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ) และน้ำใช้หลังผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ทั้ง 2 ระบบ จะพบว่ามีค่าใกล้เคียงกันทุกดัชนีตรวจวัด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ไม่สามารถปรับปรุง ให้มีค่าคุณภาพน้ำใช้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และจากการตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนไปใช้น้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรหาหรือผู้เชี่ยวชาญในการปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ทั้ง 2 ระบบ ให้สามารถปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ ให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

5.6 การจัดการน้ำเสีย

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำเสียจากท่าอากาศยาน

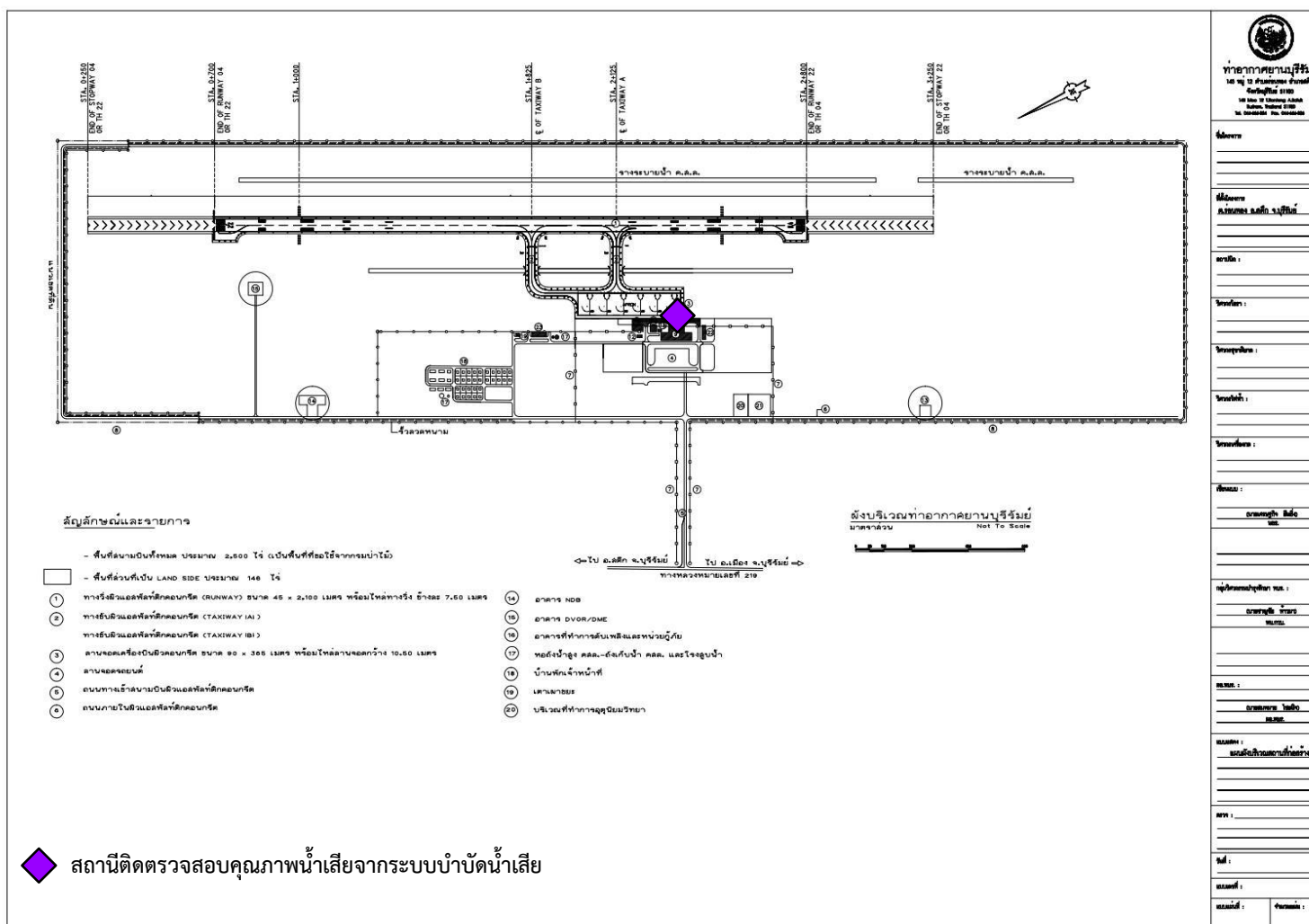
2) วิธีการศึกษา

2.1) สถานีติดตามตรวจสอบ : เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร ซึ่งในการศึกษาค้างนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้เพิ่มเติมการตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย และเพิ่มเติมการตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งรองรับน้ำทิ้งหรือชุมชนข้างเคียง รวมทั้งสิ้น 3 สถานี (รูปที่ 5.6-1)

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 5.6-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2.2) ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการเก็บตัวอย่าง เก็บรักษาสภาพและวิเคราะห์ตัวอย่าง ตามมาตรฐานของ APHA-AWWA-WEF (Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater: 23rd 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°C
5. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Volumetric
6. ทีเคเอ็น (TKN)	เติมกรดซัลฟูริกจน pH < 2, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Semi Micro Kjeldahl
7. ซัลไฟด์ (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)	เติมกรดซัลฟูริกจน pH < 2, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric
9. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine)	วิเคราะห์ทันที	Iodometric
10. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $\leq 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique
11. ฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

2.3) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยดำเนินการตรวจวัดครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงฤดูแล้ง (ภาพที่ 5.6-1)

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษาฯ

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

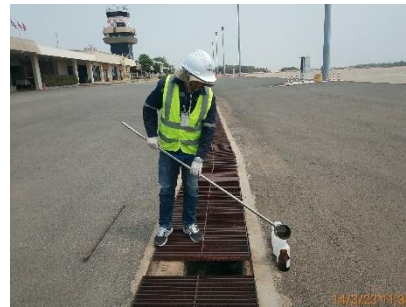
2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพทิ้งจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำเสีย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน



ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร



หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายนและกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า ไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งได้ เนื่องจากไม่มีน้ำทิ้งที่ระบายออกจากอาคารที่พักผู้โดยสาร

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ. 2565 พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำทิ้งไม่เป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค โดยมีค่า BOD, SS, TDS, และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐานกำหนด

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

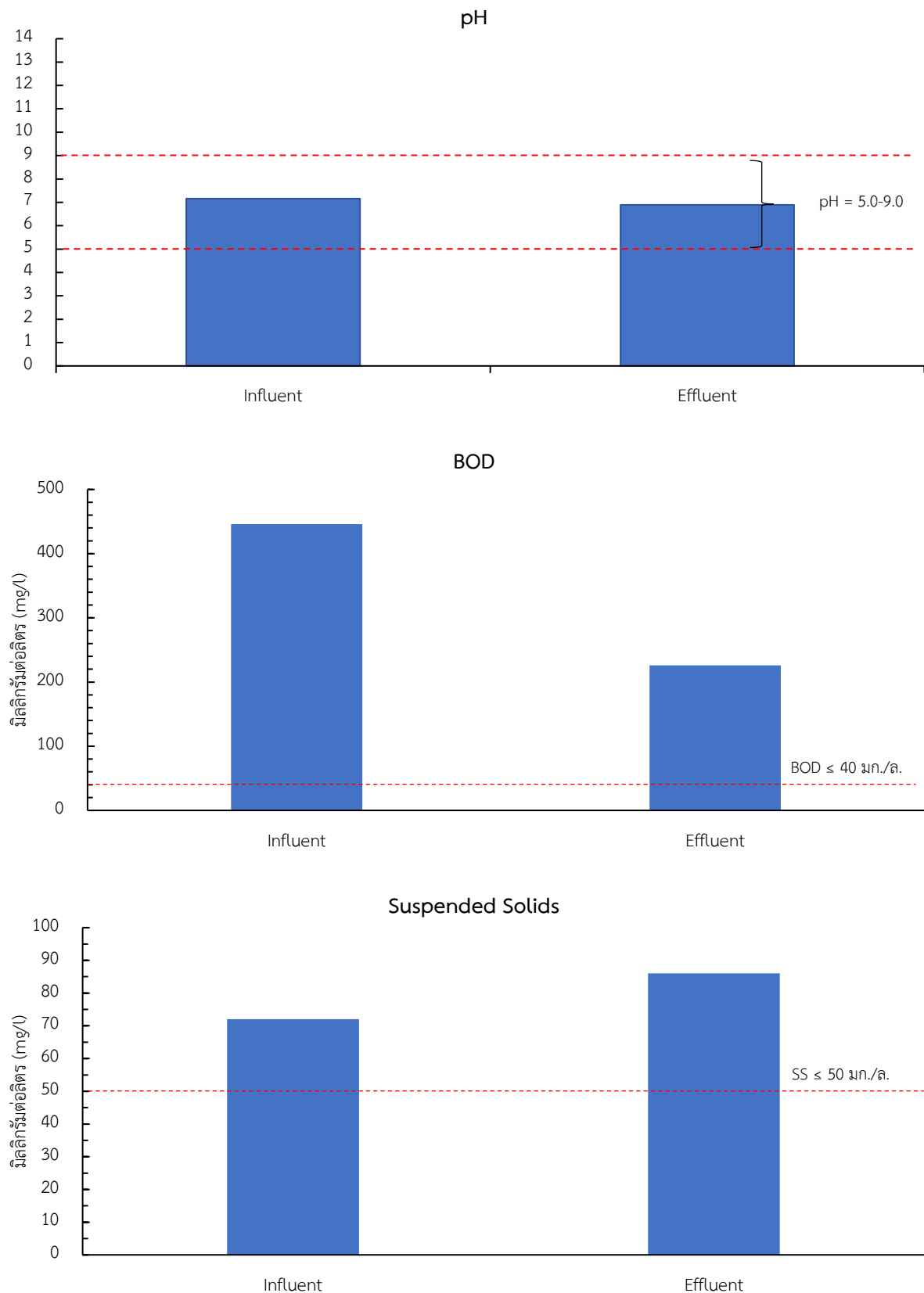
เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีขนาดพื้นที่ใช้สอย เท่ากับ 3,800 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ.2566 มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.6-1 และรูปที่ 5.6-2 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก ค)

คุณภาพน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.16 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 446 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 72 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,290 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.2 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 13.9 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 185 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 20.1 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 280,000 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 37,000 MPN/100 ml

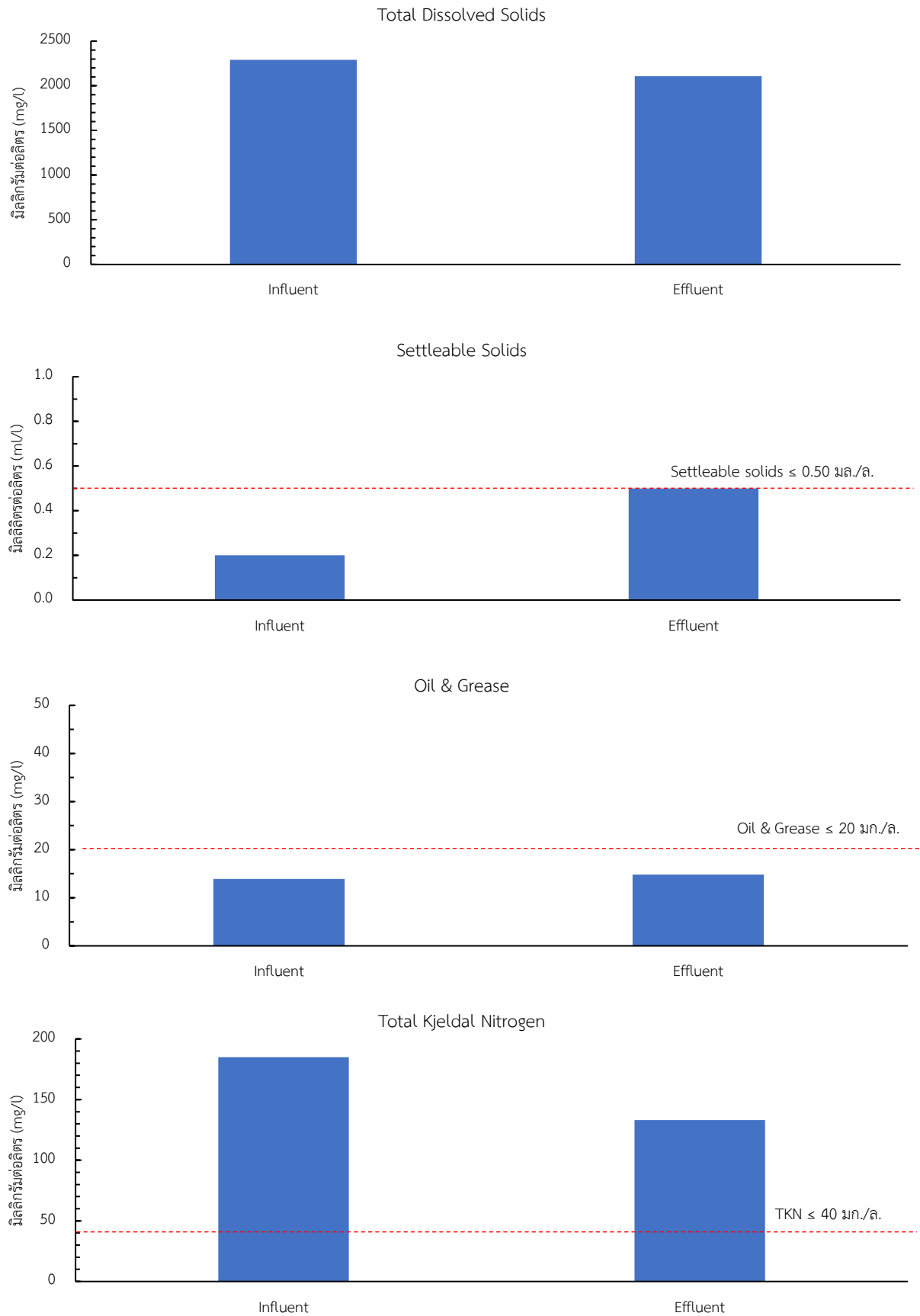
คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 6.89 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 226 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 86 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,107 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าเท่ากับ 0.5 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 14.8 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 133 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 1.21 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 280,000 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 37,000 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 49 โดยคุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค

ตารางที่ 5.6-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1				
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย	หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย
pH	-	5.0-9.0	7.16	6.89
BOD	มก./ล.	≤40	446	226
Suspended Solids	มก./ล.	≤50	72	86
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤500**	2,290	2,107
Settleable solids	มล./ล.	≤0.5	<0.20	0.50
Oil&Grease	มก./ล.	≤20	13.9	14.8
TKN	มก./ล.	≤40	185	133
Sulfide	มก./ล.	≤3.0	20.1	1.21
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	280,000	37,000
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	280,000	37,000
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			49%	

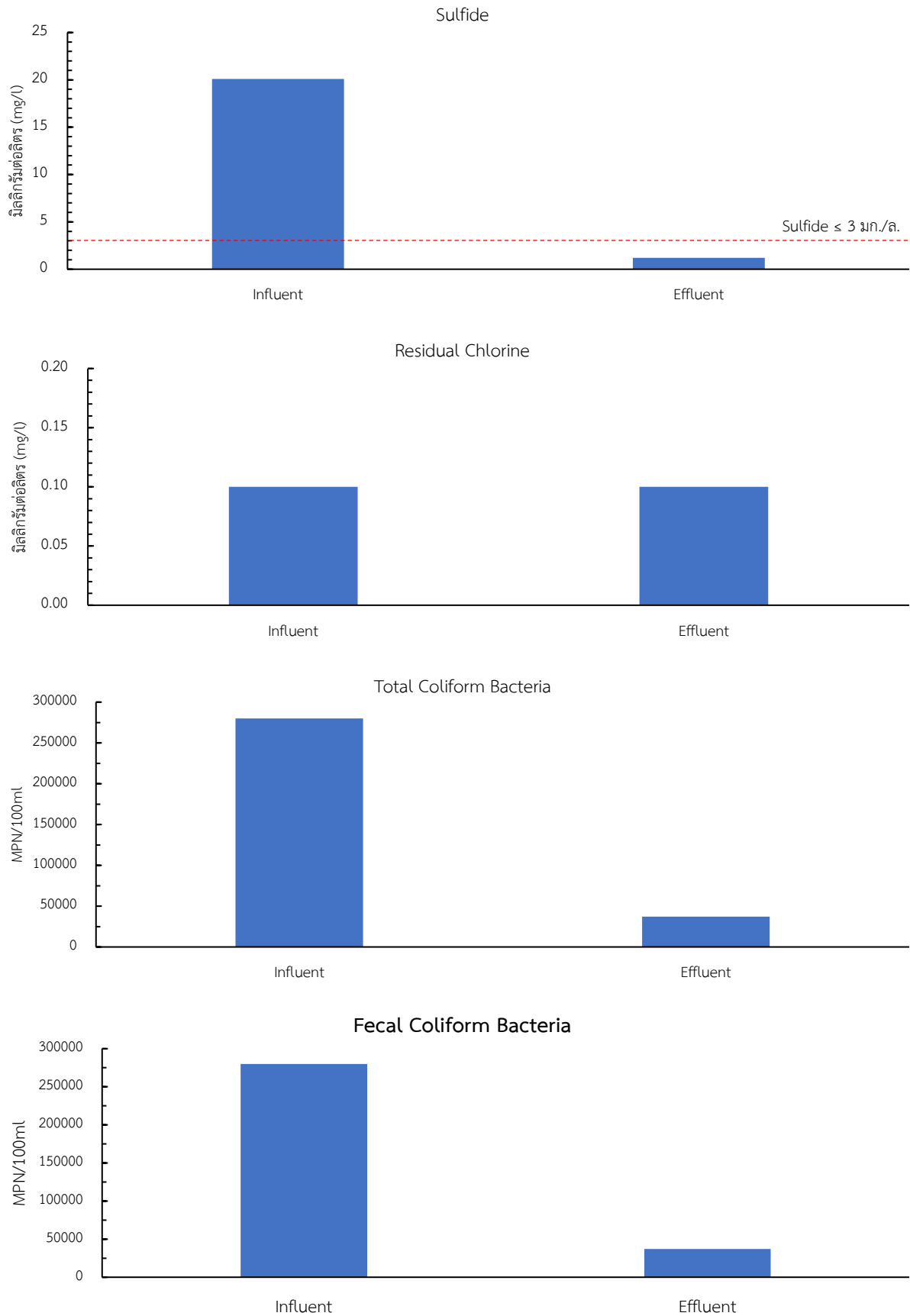
หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548
** เป็นค่าที่เพิ่มขึ้นจากปริมาณสารละลายน้ำใช้ปกติ



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1 (ต่อ)



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ครั้งที่ 1 (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 กับผลการตรวจวัดในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กุมภาพันธ์ และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563-สิงหาคม พ.ศ.2565) พบว่า คุณภาพน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ส่วนใหญ่มีค่าความสกปรกเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา โดยยังมีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค (ตารางที่ 5.6-2 และรูปที่ 5.6-3)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2566 พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค โดยมีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ทั้งนี้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรตรวจสอบการทำงานของเครื่องเติมอากาศ หากพบว่าชำรุดให้รีบซ่อมแซม และตรวจสอบปริมาณตะกอนภายในระบบบำบัดน้ำเสีย หากพบว่ามีปริมาณมากให้ดูดตะกอนในบ่อดังกล่าว อย่างไรก็ตาม น้ำเสียหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียแล้วไม่มีการระบายออกสู่สาธารณะ จึงสรุปได้ว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำเสียต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ

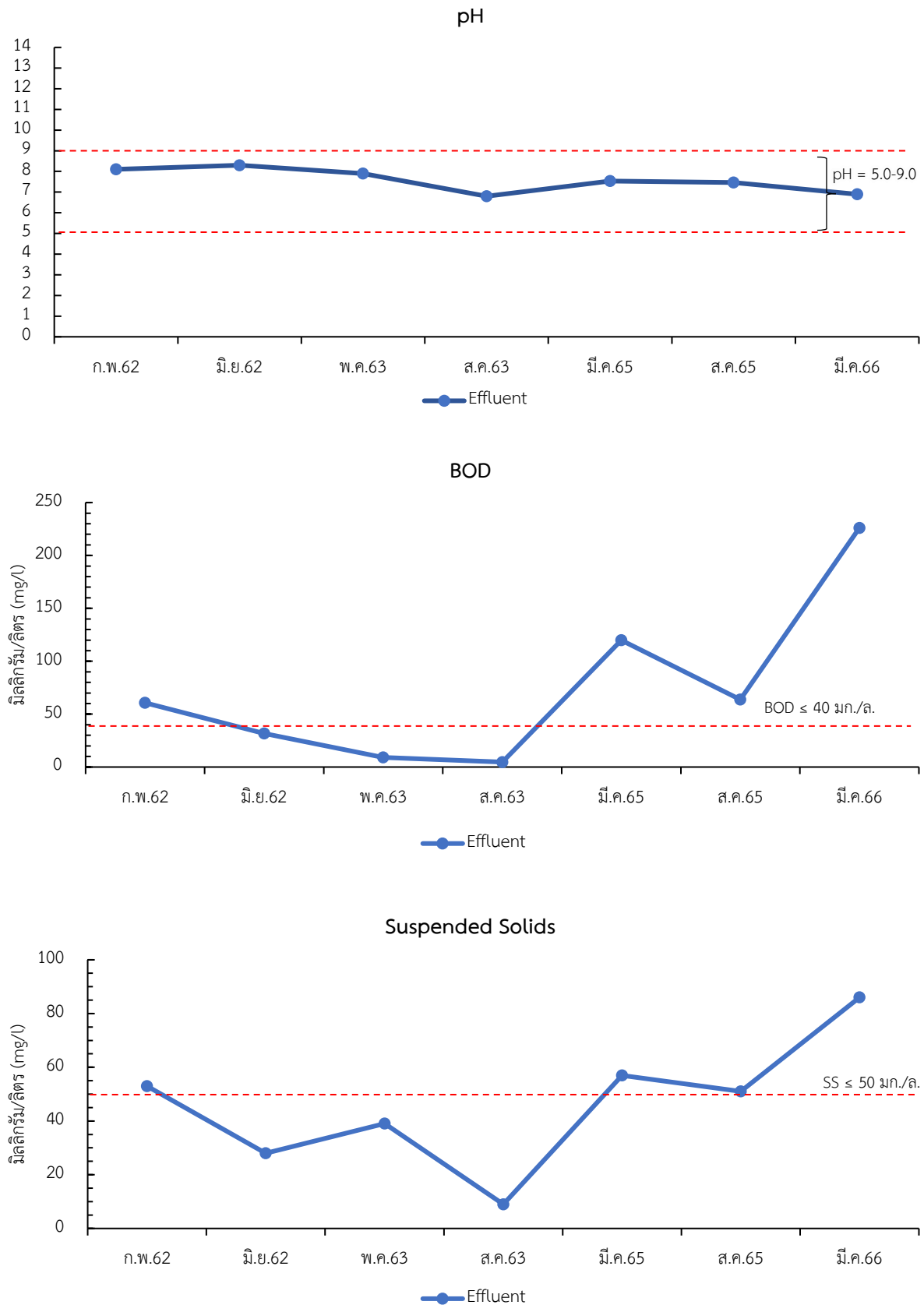
ตารางที่ 5.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์									
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	ก.พ.62	มิ.ย.62	พ.ค.63	ส.ค.63	มี.ค.65	ส.ค.65	มี.ค.66
pH	-	5.0-9.0	8.1	8.3	7.9	6.8	7.53	7.46	6.89
BOD	มก./ล.	≤40	60.7	31.7	9	4.7	120	63.8	226
Suspended Solids	มก./ล.	≤50	53	28	39	9	57	51	86
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤500**	489	379	302	132	2,730	1387	2,107
Settleable solids	มล./ล.	≤0.5	0.8	0.3	0.5		0.6	0.5	0.50
Oil&Grease	มก./ล.	≤20	1	1	1	1	5.16	5.85	14.8
TKN	มก./ล.	≤40	83.16	48.5	3.02	1.31	142	81.8	133
Sulfide	มก./ล.	≤3.0	0.94	0.24	0.08	0.05	1	1.8	1.21
Residual Chlorine	มก./ล.	-	-	-	-	-	0.1	0.1	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	-	-	-	-	920,000	170	37,000
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	-	-	-	-	920,000	170	37,000

หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

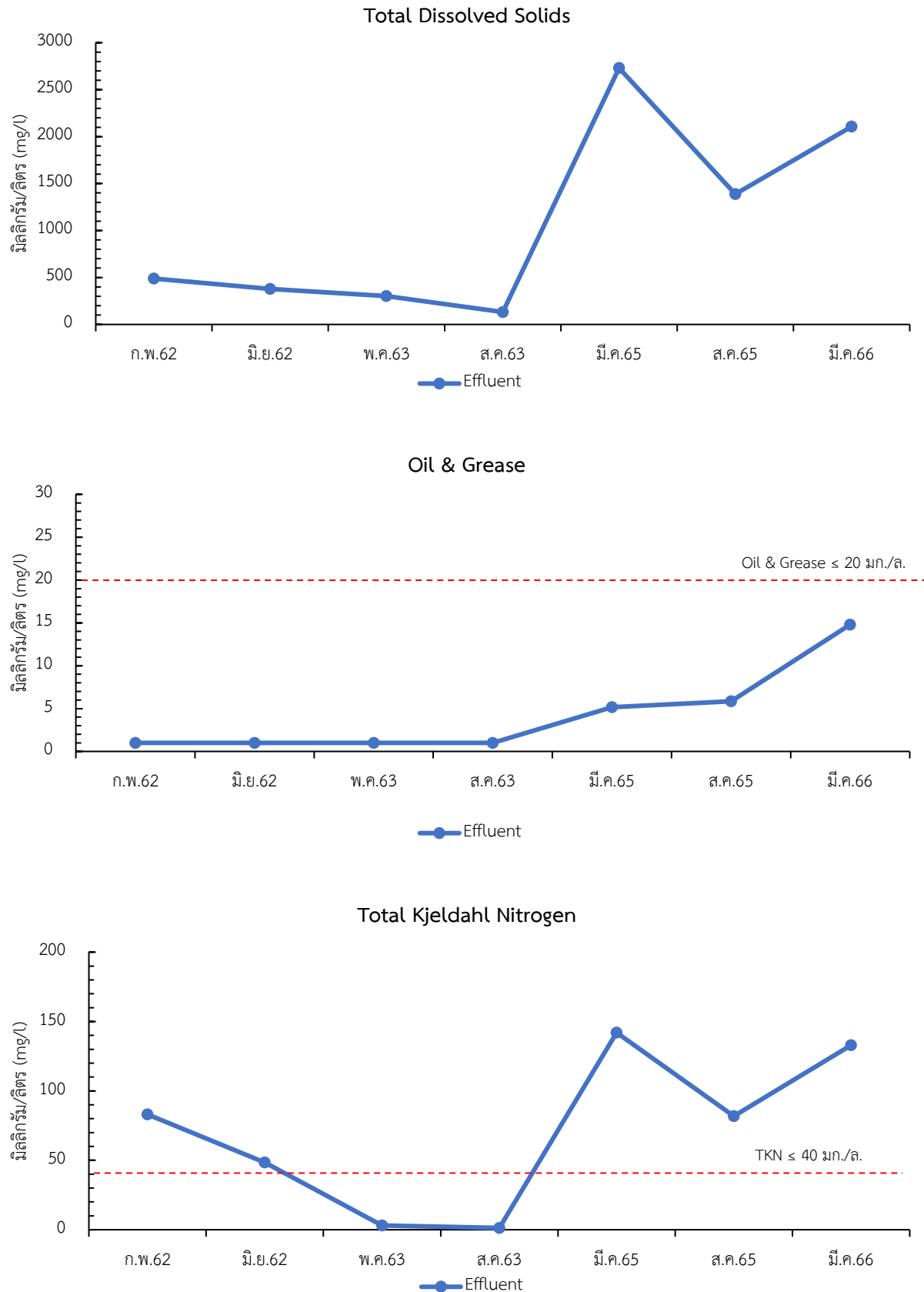
เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด

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

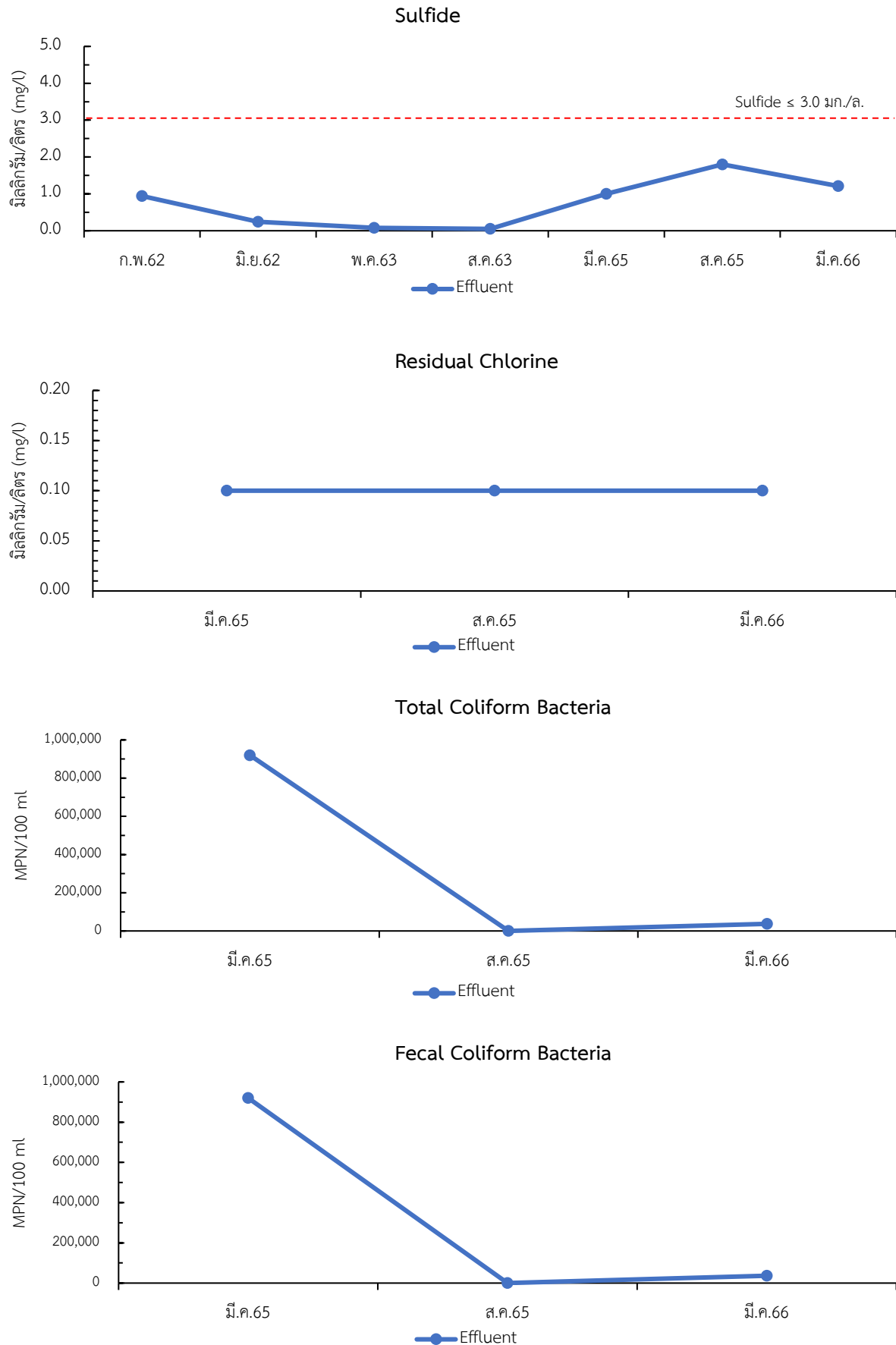
** เป็นค่าที่เพิ่มขึ้นจากปริมาณสารละลายน้ำใช้ปกติ



รูปที่ 5.6-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.6-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.6-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

5.7 ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานก

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบด้านป่าไม้ และนิเวศวิทยานก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบสภาพปัจจุบันนิเวศวิทยานกและสภาพป่าไม้ บริเวณท่าอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียง
- 1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานก ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ
- 1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่เหมาะสมด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานก และการติดตามตรวจสอบต่อไป

2) วิธีการศึกษา

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

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

2.2) ทบทวนรายละเอียดกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการวิเคราะห์สถานภาพ และสภาพปัญหาด้านนิเวศวิทยาป่าไม้ และวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น สำหรับประกอบการประเมินผล

2.3) การศึกษา และสำรวจพื้นที่เบื้องต้น เพื่อศึกษาสภาพภูมิประเทศ ชนิดป่า/สังคมพืช รวมถึงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ โดยพิจารณาข้อมูลเชิงพื้นที่จากแผนที่สภาพภูมิประเทศ ภาพถ่ายดาวเทียม หรือภาพถ่ายทางอากาศ รวมทั้งข้อมูลจากระบบสารสนเทศ เช่น Google Earth และการตรวจสอบภาคสนาม เพื่อประกอบการวางแผนเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

2.4) การสำรวจทรัพยากรป่าไม้ โดยเน้นการสำรวจชนิด และปริมาณของพืชพรรณ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัย และแหล่งอาหารของนก

2.5) การรวบรวมข้อมูล โดยบันทึกรายละเอียด และข้อมูลต่างๆ เพื่อประกอบการอธิบายลักษณะทางนิเวศวิทยาป่าไม้อันในตารางบันทึกข้อมูลการสำรวจ ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพป่าไม้ สภาพพื้นที่ ตำแหน่งที่ตั้ง การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land use) ชนิดป่า (Forest type) รวมทั้งลักษณะอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องถึงลักษณะทางนิเวศวิทยาของป่า พร้อมทั้งการกำหนดจุดพิกัดบริเวณที่ทำการสำรวจ และถ่ายภาพสภาพสังคมพืช

2.6) สถานีติดตามตรวจสอบ / ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการติดตามตรวจสอบทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานก โดยมีดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.7) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566

2.8) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.8.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพป่าไม้ / นิเวศวิทยานวนก โดยเฉพาะการทำหน้าที่ในการเป็นแหล่งที่พักอาศัยและแหล่งอาหารของสัตว์ในระบบนิเวศ

2.8.2) ประเมินผลกระทบที่มีต่อกิจกรรมการบินจากสัตว์ในระบบนิเวศ โดยเฉพาะสัตว์ประเภทนก

2.8.3) สรุปผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.8.4) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ ให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.8.5) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการ และอาจจะมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรป่าไม้ กับสภาพปัจจุบัน

2.8.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหา หากพบว่าเกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) ผลการสำรวจนิเวศวิทยานวนก/ทรัพยากรป่าไม้ พบว่า พื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบ บางส่วนซ้อนทับกับพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกโจด ครอบคลุมพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 2 แห่ง คือ ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกโจด และป่าสงวนแห่งชาติโคกโจด แปลงที่สอง จากสภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษาโดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่โครงการ พบว่าโดยส่วนใหญ่ของพื้นที่โครงการยังคงสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้เกือบทั้งหมด เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ส่วนพื้นที่โดยรอบโครงการถูกใช้ประโยชน์ในการเกษตรเป็นหลัก โดยในบริเวณที่ลุ่มใช้ประโยชน์ในการทำนาข้าว ในบริเวณที่ดอนถัดจากที่ลุ่มขึ้นมาใช้ประโยชน์ในการปลูกพืชไร่ พืชที่ปลูกในช่วงสำรวจได้แก่ อ้อยและมันสำปะหลัง นอกจากนี้ยังพบว่ามีการทำสวนป่าไม้ยูคาลิปตัส สวนยางพารา และสวนไม้สัก บางพื้นที่ยังคงมีลักษณะเป็นหย่อมป่ากระจายอยู่ห่างๆ กันในบริเวณพื้นที่รอบโครงการด้วย

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

ในประเด็นการวิเคราะห์มูลค่าทางเศรษฐกิจของป่าไม้ในพื้นที่ก่อสร้าง พบว่าปริมาณไม้ทั้งหมดในพื้นที่โครงการ จำแนกเป็น ปริมาณไม้รวม ปริมาณไม้ที่ใช้แปรรูป ปริมาณไม้ที่เป็นสินค้าได้ และปริมาณไม้พื้น มีค่าเท่ากับ 15.98, 1.36, 7.8 และ 6.82 ลบ.ม./ไร่ ตามลำดับ

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 พบพรรณไม้ทั้งหมด จำนวน 46 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น จำนวน 30 ชนิด ไม้เล็ก จำนวน 13 ชนิด และกล้วยไม้ จำนวน 20 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ มีจำนวนชนิดเท่ากัน คือ จำนวน 28 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ไม้เล็ก และกล้วยไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 42, 275 และ 5,040 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ โดยมีพรรณไม้ที่มาก คือ แดง เต็ง มะค่าแต้ กางเขนดง มะกอก ตั้วเกลี้ยง และโปแตงเทศ โดยมีจำนวนชนิดพรรณไม้ที่พบค่อนข้างแตกต่างจากผลการศึกษาในปี พ.ศ.2564 เนื่องจากการศึกษาในครั้งนี้ได้สำรวจเฉพาะพรรณไม้ที่ปรากฏพบในแปลงตัวอย่างชั่วคราว ส่งผลให้จำนวนชนิดพรรณไม้ลดลง นอกจากนี้ในการสำรวจครั้งนี้ มีได้รวมเอาพรรณไม้ที่เป็นพืชสวน พืชไร่เอาไว้ด้วย

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน : จะนำเสนอไว้ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 ต่อไป

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) เพื่อนำผลการติดตามตรวจสอบด้านทรัพยากรสัตว์ป่ามาใช้ในการปรับปรุงมาตรการ และแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะมีต่อสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียง 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 โดยกำหนดเส้นทางเดินสำรวจสัตว์ป่าให้ผ่านพื้นที่ที่มีสภาพนิเวศทุกลักษณะที่มีอยู่ในพื้นที่ ซึ่งการค้นหาใช้วิธีการกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

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

2.2.2) กลุ่มนก (Birds) : ใช้เทคนิคการสำรวจดังนี้ การนับตามแนวสำรวจ (Transect 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) สำรวจโดยอ้อม (indirect inquiry) : เป็นการรวบรวมข้อมูลสัตว์ป่าระหว่างการสำรวจภาคสนามด้วยการสอบถามราษฎรผู้ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการฯ โดยสอบถามหลายครั้งและในหลายพื้นที่ เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของชนิดสัตว์ป่าและเพื่อให้ข้อมูลความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าใกล้เคียงกับสภาพปัจจุบันมากที่สุด เนื่องจากสัตว์ป่าบางชนิดชุกชุมน้อย หรือชุกซ่อนตัว หรือออกหากินเวลากลางคืน หรือเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา เป็นบางช่วงเวลาของปี ซึ่งทำให้การสำรวจโดยตรงที่มีช่วงเวลาสั้นไม่พบเห็นสัตว์ป่าชนิดดังกล่าว ความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าจากวิธีการนี้ใช้เป็นข้อมูลเสริมชนิดสัตว์ป่าที่ไม่พบจากการค้นหาโดยตรง และเพื่อประเมินสภาพปัญหาของสัตว์ป่า ในสภาพปัจจุบัน โดยเฉพาะข้อมูลการล่าสัตว์และชนิดสัตว์ป่าที่นำมาบริโภคหรือใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวันของราษฎรท้องถิ่น ในด้านอนุรักษ์สัตว์ป่า และในด้านความขัดแย้งระหว่างราษฎรท้องถิ่นกับสัตว์ป่า

2.4) การศึกษาสภาพนิเวศของพื้นที่ : ดำเนินการขณะสำรวจสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาทุกแห่งของโครงการฯ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในด้านเป็นแหล่งอาศัยของสัตว์ป่า และเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่าและลักษณะการเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของสัตว์ป่า โดยจำแนกสัตว์ป่าเป็น

2.4.1) ประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง

2.4.2) ประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ

2.4.3) ประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

2.4.4) ประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก โดยสำรวจแหล่งอาศัย แหล่งอาหาร รวมทั้งพรรณพืชอาหารสัตว์และแร่ธาตุ (โป่ง) แหล่งน้ำทั้งอย่างชั่วคราวและถาวร ที่หลบภัย เส้นทางเดินเพื่อโยกย้าย พื้นที่หากินตามฤดูกาลของสัตว์ป่า และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของสัตว์ป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ โดยให้ความสำคัญกับสัตว์ป่าชนิดมีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าสงวนและชนิดมีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม

2.5) การจำแนกชนิดสัตว์ป่า : จำแนกชนิดและตรวจสอบความถูกต้องของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ตลอดจนการจัดหมวดหมู่ตามหลักอนุกรมวิธาน 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 : ที่สำรวจพบจัดทำเป็นบัญชีรายชื่อสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม เรียงลำดับตามหลักอนุกรมวิธาน คือ อันดับ (Order) วงศ์ (Family) และชนิด (Species) พร้อมข้อมูลการพบสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการฯ รวมทั้งข้อมูลระดับความชุกชุมสัมพันธ์และข้อมูลสถานภาพของสัตว์ป่าแต่ละชนิด

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

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

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพันธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

2.7.1) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจบ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 67-100

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 34-66

2.7.3) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจน้อยครั้ง และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 1-33 หรือชนิดได้ข้อมูลจากการสอบถาม

2.8) สถานภาพของสัตว์ป่า : แต่ละชนิดได้ตรวจสอบสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครอง โดยกฎหมาย 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) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามในระดับโลกและเป็นมาตรฐานที่ยอมรับโดยนานาชาติรวมทั้งประเทศไทย 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 : บริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และบริเวณใกล้เคียง

2.10) ดัชนีตรวจวัด : ดำเนินการศึกษาค้นคว้าและข้อมูลของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

2.11) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยดำเนินการสำรวจครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ.2566 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง

2.12) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : มีรายละเอียดดังนี้

2.12.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศของพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานในสภาพปัจจุบันและบริเวณใกล้เคียง ในด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่นของสัตว์ป่า รวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับชนิดและประเภทสัตว์ป่า และการกระจายของสัตว์ป่าบริเวณท่าอากาศยานและใกล้เคียง

2.12.2) ประเมินผลกระทบจากทรัพยากรสัตว์ป่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัตว์ประเภทนกที่มีต่อกิจกรรมการบิน และกิจกรรมอื่นๆ ของท่าอากาศยาน

2.12.3) สรุปผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า ในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.12.4) เตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/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 leuiscornutus*) นกปรอดหัวสีเม่า (*Pycnonotus aurigaster*) นกอีแพรดแถบออกดำ (*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 นกเขียวท้องแดงปีกสีฟ้า (*Chloropsis cochinchinensis*) นกขมิ้นท้ายทอยดำ (*Oriolus chinensis*) นกหัวขวานต่างแคะระ (*Picoides canicapillus*) และนกยางเขียว (*Copsychus malabaricus*) เป็นต้น

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

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

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

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจสัตว์ป่าในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 82 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง และอีกรวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ และนกตะขาบทุ่ง และผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 56 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ อีกร

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างปี พ.ศ.2564 ถึงปัจจุบันของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลจากรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) พบว่า เกิดเหตุการณ์ทั้งสิ้น 6 ครั้ง แบ่งเป็นเกิดเหตุการณ์ในปี พ.ศ.2565 จำนวน 2 ครั้ง และเกิดเหตุการณ์ในปีพ.ศ. 2566 จำนวน 4 ครั้ง (ตารางที่ 5.8-1)

เมื่อพิจารณาเหตุการณ์ตามลักษณะขณะทำการบิน และบริเวณที่เกิดเหตุการณ์ พบว่าทั้งหมดเกิดเหตุการณ์ขณะทำการร่อนลง (Landing) โดยส่วนใหญ่เกิดเหตุการณ์บริเวณทางวิ่ง 04 (Runway 04) จำนวน 4 ครั้ง และเกิดเหตุการณ์บริเวณทางวิ่ง 22 (Runway 22) จำนวน 2 ครั้ง และเมื่อพิจารณาถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น พบว่า ส่วนที่ชนและเสียหาย ได้แก่ ไฟ (Lights)

3.3.2) ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า

สภาพพื้นที่ทั่วไป : ภายในท่าอากาศยานที่มีพื้นที่กว้างขวาง มีพื้นที่ป่าไม้ค่อนข้างสมบูรณ์ และพื้นที่ที่รกร้างโดยรอบเขตการบินเป็นบริเวณกว้างโดยเฉพาะทางทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของเขตการบิน สำหรับในบริเวณเขตการบินสองข้างทางวิ่งมีการปลูกหญ้าและตัดแต่งสม่ำเสมอ มีการตัดต้นไม้เพื่อกำจัดแหล่งที่อยู่อาศัยของนกและสัตว์ต่าง ๆ บริเวณอาคารผู้โดยสาร สำนักงาน และลานจอดรถ มีพรรณไม้ดั้งเดิมที่ขึ้นอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งพันธุ์ไม้ที่ท่าอากาศยานปลูกเพิ่มเติมเพื่อความสวยงามและให้ร่มเงา สำหรับพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า

ด้านทิศเหนือ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประเภทสวนยางพารา นาข้าว และไร่นาสำปะหลัง โดยมีกลุ่มบ้านเรือนกระจายอยู่ห่าง ๆ และเรียงรายตามเส้นทางระหว่างหมู่บ้าน

ด้านทิศใต้ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประเภทไร่นาสำปะหลังแทรกสลับด้วยสวนยางพารา และนาข้าว สำหรับพื้นที่ติดกับท่าอากาศยานเป็นแหล่งชุมชนหนาแน่นมากกว่าบริเวณอื่น ๆ โดยรอบท่าอากาศยาน การตั้งบ้านเรือนเป็นกลุ่มบ้านและเรียงรายตามเส้นทางเข้าหมู่บ้านของบ้านโคกสุพรรณและโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ

ด้านทิศตะวันออก พื้นที่ส่วนที่ติดกับท่าอากาศยานเป็นพื้นที่ป่าไม้ ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมซึ่งส่วนใหญ่เป็นนาข้าว สวนยางพารา และไร่นาสำปะหลัง มีกลุ่มบ้านเรือนกระจายอยู่ห่างๆ

ด้านทิศตะวันตก พื้นที่ส่วนที่ติดกับท่าอากาศยานเป็นพื้นที่ป่าไม้ และมีพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนยางพารา มีนาข้าว และไร่นาสำปะหลัง แทรกสลับอยู่บางส่วน ห่างออกไปเป็นทางหลวงหมายเลข 219 และต่อเนื่องด้วยพื้นที่เกษตรกรรมที่ส่วนใหญ่เป็นสวนยางพารา และมีกลุ่มบ้านเรือนกระจายอยู่ห่างๆตามเส้นทางระหว่างหมู่บ้าน

ตารางที่ 5.8-1												
สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างปี พ.ศ.2564 – ปัจจุบัน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์												
ลำดับ	วันที่	เวลา	บริเวณที่เกิดเหตุการณ์	ความสูง (ฟุต)	ขณะทำการบิน	สภาพอากาศ	รายละเอียดของสัตว์				ส่วนที่ชน	ส่วนที่เสียหาย
							ชนิด	ขนาด	จำนวนที่เห็น	จำนวนที่ชน		
ปี พ.ศ.2564 ไม่มีรายงานเหตุการณ์												
ปี พ.ศ.2565												
1/2565	16/05/2565	05.35 น.	Runway 04	ไม่ระบุ	Landing	ฟ้าครึ้ม ฝนตกปรอยๆ	นกคุ้มหลี่	เล็ก	1	1	-	-
2/2565	07/05/2565	17.55 น.	Runway 04	ไม่ระบุ	Landing	ท้องฟ้าโปร่ง เมฆน้อย	เหยี่ยว	ใหญ่	1	1	-	-
ปี พ.ศ.2566												
1/2566	24/01/2566	16.00 น.	Runway 22	ไม่ระบุ	Landing	ท้องฟ้าแจ่มใส	นกตะขาบ	เล็ก	1	1	-	-
2/2566	26/05/2566	15.32 น.	Runway 04	ไม่ระบุ	Landing	ท้องฟ้าแจ่มใส	ไม่ระบุ	เล็ก	1	ไม่ระบุ	-	-
3/2566	12/06/2566	08.38 น.	Runway 04	20	Landing	ท้องฟ้าแจ่มใส	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	Lights	Lights
4/2566	17/26/2566	15.00 น.	Runway 22	ไม่ระบุ	Landing	ท้องฟ้าแจ่มใส	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	ไม่ทราบ	Lights	Lights

พืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยาน : บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ส่วนใหญ่ได้รับการพัฒนาจนเต็มพื้นที่ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากท่าอากาศยานที่มีพื้นที่กว้างขวางจึงมีพื้นที่ป่าไม้ที่ค่อนข้างสมบูรณ์และพื้นที่ที่รกร้างอยู่โดยรอบเขตการบินเป็นบริเวณกว้างโดยเฉพาะทางทิศตะวันออก และทิศตะวันตกของเขตการบิน

สำหรับในบริเวณเขตการบิน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการขยายเส้นทางวิ่ง มีการเปิดหน้าดินเพื่อการก่อสร้างตลอดแนวเส้นทางวิ่ง จึงไม่พบพื้นที่ลานหญ้าและต้นไม้ชนิดอื่นๆ ขึ้นอยู่

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการเขตพื้นที่การบิน และพื้นที่บริเวณรอบสนามบินรัศมี 5 กิโลเมตร พบพรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน ลานจอดรถยนต์ บริเวณโดยรอบอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน เช่น สนประดิพัทธ์ ราชพฤกษ์ หางนกยูงฝรั่ง ปาล์มขวด เป็นต้น และพรรณไม้ที่พบโดยรอบบริเวณพื้นที่สนามบิน เช่น ยางเหียง หมักหม้อ ขี้เหล็ก ช้างน้าว ช้างโน้ม และเพ็ก เป็นต้น

ความหลากหลายของสัตว์และนกบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีจำนวนทั้งสิ้น 63 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 9 ชนิด นก จำนวน 45 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด (ตารางที่ 5.8-2 ถึงตารางที่ 5.8-5 และภาพที่ 5.8-1) โดยมีรายละเอียดดังนี้

สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : พบจำนวน 5 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*) กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) อึ่งน้ำเต้า (*Microhyla mukhlesuri*) อึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) และเขียดตะปาด (*Polypedates megacephalus*)

สัตว์เลื้อยคลาน : พบจำนวน 9 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) กิ้งก่าหัวสีฟ้า (*Calotes mystaceus*) แย้อีสาน (*Leiolepis reevesi rubritaeniata*) จิ้งจกหางแบน (*Hemidactylus platyurus*) จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) ตุ๊กแกบ้าน (*Gekko gecko*) จิ้งเหลนบ้าน (*Eutropis multifasciata*) จิ้งเหลนหลากลาย (*Eutropis macularius*) และตะกวดเบงกอล (*Varanus bengalensis*)

นก : พบจำนวน 45 ชนิด เช่น เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) นกแอ่นตาล (*Cypsiurus balasensis*) นกหัวโตเล็กขาเหลือง (*Charadrius dubius*) นกเขาขาว (*Geopelia striata*) นกกระเต็นอกขาว (*Halcyon smyrnensis*) นกกะปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*) นกจาบผ่นปีกแดง (*Mirafra erythrocephala*) อีเก้ง (*Corvus macrorhynchos*) นกแซงแซวหางออนซอน (*Dicrurus hottentottus*) นกอีเสือสีน้ำตาล (*Lanius cristatus*) นกกินปลีอกเหลือง (*Cinnyris jugularis*) นกอีแพรดแถบดำ (*Rhipidura javanica*) นกกิ้งโครงคอดำ (*Gracupica nigricollis*) เป็นต้น

สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : พบจำนวน 4 ชนิด ได้แก่ พังพอนธรรมดา (*Herpestes javanicus*) หนูท้องขาว (*Rattus tanezumii*) กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysonii*) และกระแตเหนือ (*Tupaia belangeri*)

ตารางที่ 5.8-2	
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ จากการสำรวจครั้งที่ 1	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	เมษายน พ.ศ. 2566
Order Anura	
Family Bufonidae	
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	✓
Family Dicroglossidae	
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	✓
Family Microhylidae	
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	✓
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	✓
Family Rhacophoridae	
เขียดตะปาด (<i>Polypedates megacephalus</i>)	✓
5	5

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา (2566)

ตารางที่ 5.8-3	
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ จากการสำรวจครั้งที่ 1	
อันดับ/ วงศ์/ ชนิด	เมษายน พ.ศ. 2566
Order Squamata	
Family Agamidae	
กิ้งก่าหัวแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	✓
กิ้งก่าหัวสีฟ้า (<i>Calotes mystaceus</i>)	✓
แย้อีสาน (<i>Leiolepis reevesi rubritaeniata</i>)	✓
Family Gekkonidae	
จิ้งจกหางแบน (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	✓
จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	✓
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	✓
Family Scincidae	
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	✓
จิ้งเหลนหลากหลาย (<i>Eutropis macularius</i>)	✓
Family Varanidae	
ตะกวดเบงกอล (<i>Varanus bengalensis</i>)	✓
9	9

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา (2566)

ตารางที่ 5.8-4 รายชื่อนกที่สำรวจพบ จากการสำรวจครั้งที่ 1	
อันดับ/ วงศ์/ ชนิด	เมษายน พ.ศ. 2566
Order Accipitriformes	
Family Accipitridae	
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	✓
เหยี่ยวนกเขาชिरา (<i>Accipiter badius</i>)	✓
Order Anseriformes	
Family Anatidae	
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	✓
Order Caprimulgiformes	
Family Apodidae	
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasienis</i>)	✓
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus nipalensis</i>)	✓
Order Charadriiformes	
Family Charadriidae	
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)	✓
Family Glareolidae	
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	✓
Order Columbiformes	
Family Columbidae	
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓
Order Coraciiformes	
Family Alcedinidae	
นกกระเต็นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	✓
Family Coraciidae	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>)	✓
Family Meropidae	
นกจาบคาคอสีฟ้า (<i>Merops viridis</i>)	✓
นกจาบคาลี (<i>Merops orientalis</i>)	✓
Order Cuculiformes	
Family Cuculidae	
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	✓
นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)	✓
Order Passeriformes	
Family Aegithinidae	
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	✓
Family Alaudidae	
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓
Family Artamidae	
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	✓

ตารางที่ 5.8-4 รายชื่อนกที่สำรวจพบ จากการสำรวจครั้งที่ 1 (ต่อ)	
อันดับ/ วงศ์/ ชนิด	เมษายน พ.ศ. 2566
Family Cisticolidae นกกระจิบบรรณดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	✓
Family Corvidae อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓
Family Dicaeidae นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓
Family Dicruridae นกแซงแซวหางนุ่น (<i>Dicrurus hottentottus</i>)	✓
นกแซงแซวหางป๋วยใหญ่ (<i>Dicrurus paradiseus</i>)	✓
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	✓
Family Hirundinidae นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓
Family Laniidae นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	✓
Family Motacillidae นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓
Family Muscicapidae นกกาเหมาบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	✓
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	✓
Family Nectariniidae นกกินปลือกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	✓
Family Passeridae นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	✓
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	✓
Family Phylloscopidae นกกระจิดสีดิลำ (<i>Phylloscopus fuscatus</i>)	✓
Family Ploceidae นกกระจาบธรรมดา (<i>Ploceus philippinus</i>)	✓
Family Pycnonotidae นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus blanfordi</i>)	✓
Family Rhipiduridae นกอีแรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	✓
Family Sturnidae นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	✓
Order Piciformes Family Picidae นกหัวขวานต่างอกลายจุด (<i>Dendrocopos analis</i>)	✓
45	45

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา (2566)

ตารางที่ 5.8-5 รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ จากการสำรวจครั้งที่ 1	
อันดับ/ วงศ์/ ชนิด	เมษายน พ.ศ. 2566
Order Carnivora Family Herpestidae พังพอนธรรมดา (<i>Herpestes javanicus</i>)	✓
Order Rodentia Family Muridae หนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumi</i>)	✓
Order Rodentia Family Sciuridae กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysonii</i>)	✓
Order Scandentia Family Tupaiidae กระแตเหินือ (<i>Tupaia belangeri</i>)	✓
4	4

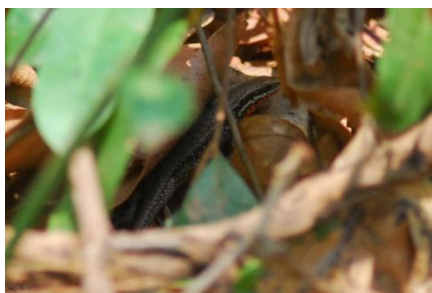
ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา (2566)



อึ่งน้ำเต้า



กิ้งก่าหัวสีฟ้า



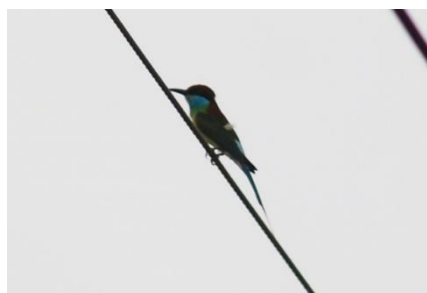
จิ้งเหลนหลากลาย



นกกระจอกใหญ่



นกเขาไฟ



นกจาบคาคอสีฟ้า

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ



นกตีนเทียน



นกนางแอ่นบ้าน



นกพิราบป่า



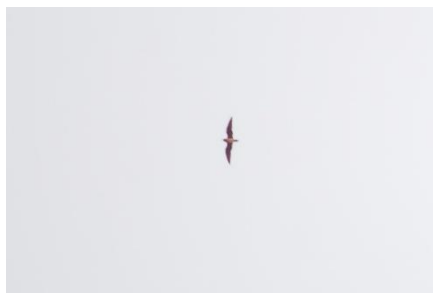
นกยอดหญ้าสีดำ



นกหัวโตเล็กขาเหลือง



นกเอี้ยงสาริกา



นกแอ่นทุ่งใหญ่



นกแอ่นพง



เป็ดแดง



อีกา

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ.2566

ภาพที่ 5.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ (ต่อ)

ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบทั้งหมด 63 ชนิด ไม่อาจระบุเป็นจำนวนตัวต่อหน่วยพื้นที่ได้อย่างชัดเจนเนื่องจากปัจจัยสำคัญ คือ การประเมินปริมาณประชากรของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ซึ่งต้องใช้วิธีการแตกต่างกันหลากหลาย จึงไม่อาจดำเนินการได้ในช่วงของการศึกษาที่มีระยะเวลานั้น ด้วยเหตุนี้ ปริมาณประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดจึงประเมินเป็นระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ ซึ่งจำแนกเป็น 3 ระดับ รายละเอียดดังตารางที่ 5.8-6 และมีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ ดังนี้

ตารางที่ 5.8-6 จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม				
ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุม		
		ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	5	-	-	5
สัตว์เลื้อยคลาน	9	2	2	5
นก	45	8	16	21
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	4	-	-	4
รวม	63	10	18	35

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมากหรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้งซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดเล็กและอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้างหรือกินอาหารได้หลากหลายประเภท จึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมากหรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดี จึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก พบจำนวน 10 ชนิด ประกอบด้วย สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางแบน (*Hemidactylus platyurus*) และ จิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) และนก จำนวน 8 ชนิด เช่น นกกากเหว่า (*Eudynamys scolopaceus*) นกกิ้งโครงคอดำ (*Gracupica nigricollis*) นกตะขาบทุ่ง (*Coracias benghalensis*) เป็นต้น

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐาน หรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้งแต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดีหรือปรับตัวอาศัยในที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้างหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย พบจำนวน 18 ชนิด ประกอบด้วย สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จิ้งเหลนบ้าน (*Eutropis multifasciata*) และจิ้งเหลนหลากหลาย (*Eutropis macularius*) และนก จำนวน 16 ชนิด เช่น นกกระจอกใหญ่ (*Passer domesticus*) นกกระเจี๊ยบธรรมดา (*Orthotomus sutorius*) นกกะเต็นอกขาว (*Halcyon smyrnensis*) เป็นต้น

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์น้อย : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย พบจำนวน 35 ชนิด ประกอบด้วย สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด เช่น กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) คางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*) เขียดตะปาด (*Polypedates megacephalus*) เป็นต้น สัตว์เลื้อยคลานจำนวน 5 ชนิด เช่น กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) กิ้งก่าหัวสีฟ้า (*Calotes mystaceus*) ตุ๊กแกบ้าน (*Gekko gecko*) เป็นต้น นกจำนวน 21 ชนิด เช่น นกกระเจี๊ยบสีคล้ำ (*Phylloscopus fuscatus*) นกขมิ้นน้อยธรรมดา (*Aegithina tiphia*) นกจาบคาคอสีฟ้า (*Merops viridis*) เป็นต้น และ สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมจำนวน 4 ชนิด เช่น กระแตเหนือ (*Tupaia belangeri*) กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysonii*) พังพอนธรรมดา (*Herpestes javanicus*) เป็นต้น

สถานภาพสัตว์ป่า

การอนุรักษ์สัตว์ป่าจำเป็นต้องกำหนดสถานภาพของสัตว์ป่า เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการคุ้มครองชนิดที่มีประชากรน้อยและชนิดที่มีการแพร่กระจายเป็นขอบเขตจำกัด ไม่ให้หมดหรือสูญหายไปจากพื้นที่และ/หรือไม่ให้สูญพันธุ์ไปจากโลก ในทางกลับกันต้องควบคุมชนิดมีประชากรมากให้มีปริมาณในระดับที่ไม่ทำให้สมดุลของระบบนิเวศในพื้นที่สูญเสียไป ซึ่งประเทศไทยได้กำหนดสถานภาพสัตว์ป่าเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวโดยจำแนกเป็นสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าสงวนและสัตว์ป่าคุ้มครอง และสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ ซึ่งพิจารณาตามภาวะของการถูกคุกคามและทำให้ประชากรลดจนขอบเขตการแพร่กระจายของสัตว์ป่าลดลง โดยสถานภาพแต่ละประเภทของสัตว์ป่า ที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังนี้

(1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย : จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวนตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 แต่พบสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 45 ชนิด รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้ (ตารางที่ 5.8-7)

สัตว์เลื้อยคลานจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) กิ้งก่าหัวสีฟ้า (*Calotes mystaceus*) และตะกวดเบงกอล (*Varanus bengalensis*) เป็นต้น

นกจำนวน 41 ชนิด เช่น นกกากาเหว่า (*Eudynamys scolopaceus*) นกกิ้งโครงคอดำ (*Gracupica nigricollis*) นกกินปลีอกเหลือง (*Cinnyris jugularis*) เป็นต้น

สัตว์เลื้อยลูกด้วยนมจำนวน 1 ชนิด คือ พังพอนธรรมดา (*Herpestes javanicus*)

ตารางที่ 5.8-7				
จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562				
ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำนวนชนิด		
		สัตว์ป่าสงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	5	-	-	5
สัตว์เลื้อยคลาน	9	-	3	6
นก	45	-	41	4
สัตว์เลื้อยลูกด้วยนม	4	-	1	3
รวม	63	-	45	18

(2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ : จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560) จำนวน 1 ชนิด คือ แอ้อีสาน (*Leiolepis reevesi rubritaeniata*) และไม่พบชนิดสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามที่ IUCN (2022-2) รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพการอนุรักษ์ ดังตารางที่ 5.8-8

ตารางที่ 5.8-8 จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพเพื่อการอนุรักษ์									
ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์ สผ.1				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN2			
		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	5	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์เลื้อยคลาน	9	-	-	-	1	-	-	-	-
นก	45	-	-	-	-	-	-	-	-
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	4	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	63	-	-	-	1	-	-	-	-

หมายเหตุ : 1 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2560)

NT = สัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

2 = IUCN (2022-2)

NT = สัตว์ป่าใกล้สูญคุกคาม VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์ CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กินอาหารหลักจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

นกที่กินพืช : พบจำนวน 4 ชนิด ได้แก่ นกเขาขาว (*Geopelia striata*) นกเขาไฟ (*Streptopelia tranquebarica*) นกเขาใหญ่ (*Spilopelia chinensis*) นกพิราบป่า (*Columba livia*) ประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุดเนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก

นกที่กินสัตว์ : พบจำนวน 23 ชนิด เช่น นกแอ่นพง (*Artamus fuscus*) เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) เหยี่ยวนกเขาชिरา (*Accipiter badius*) เป็นต้น โดยมีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำเช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้นที่มีน้ำและอาหาร (ปลากบเขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืชที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร

นกที่กินพืชและสัตว์ : พบจำนวน 18 ชนิด เช่น นกเอี้ยงสาริกา (*Acridotheres tristis*) นกเอี้ยงหงอน (*Acridotheres grandis*) เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) เป็นต้น

สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกในบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งสิ้น 45 ชนิด จำแนกตาม สถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน ประกอบด้วย

นกประจำถิ่น : เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น 40 ชนิด เช่น นกตะขาบทุ่ง (*Coracias benghalensis*) นกตีทอง (*Psilopogon haemacephalus*) นกปรอดสวน (*Pycnonotus blanfordi*) เป็นต้น

นกอพยพในช่วงฤดูหนาว : เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกล เข้ามาหากินพักพิง ตลอดช่วงฤดูหนาว มีจำนวน 4 ชนิด เช่น นกกระเจี๊ยบสีคล้ำ (*Phylloscopus fuscatus*) นกนางแอ่นบ้าน (*Hirundo rustica*) นกอีเสือสีน้ำตาล (*Lanius cristatus*) เป็นต้น

นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้น ๆ : เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่านซึ่งจะใช้ระยะเวลาสั้น ๆ ซึ่งจากการศึกษาไม่พบนกกลุ่มนี้

นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังไข่ : นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังไข่ในประเทศไทยบางช่วง บางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้งหรือหนาว พบจำนวน 1 ชนิด คือ นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*)

การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณาได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากินยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือนกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสในการชนนกลดลงหรือไม่หรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 5.8-9

ตารางที่ 5.8-9 โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชน		
	ต่ำ (เผื่อระวัง)	ปานกลาง	สูง
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)		✓	
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)		✓	
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓		
เหยี่ยวนกเขาชिरา (<i>Accipiter badius</i>)		✓	
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)		✓	
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
6	2	4	-

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 ก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมากหรือไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย จากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 5.8-10

ตารางที่ 5.8-10 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน			
ชนิด	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	ต่ำ (เผื่อระวัง)	ปานกลาง	สูง
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)			✓
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)		✓	
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓		
เหยี่ยวนกเขาชिरา (<i>Accipiter badius</i>)	✓		
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)		✓	
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
6	3	2	1

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้
อากาศยานเกิดความเสียหาย สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์
(ดังตารางที่ 5.8-11 และตำแหน่งที่พบแสดงดังรูปที่ 5.8-1) พบว่า สัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของ
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีจำนวน 6 ชนิด ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด
สัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 2 ชนิด และชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อ
การบินในระดับต่ำแต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 3 ชนิด มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 5.8-11 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	อีกา นกพิราบป่า	เหยี่ยวนกเขาชิดรา	-
ปานกลาง	-	เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่	เป็ดแดง
สูง	-	-	-

หมายเหตุ : - ไม่พบ

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง : จำนวน 1 ชนิด คือ

เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง มีพื้นที่หากินบริเวณ
แหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะริมน้ำ มักอยู่รวมกันเป็นฝูง เมื่อตกใจจะบินขึ้นพร้อมกัน แต่มีจำนวนและความชุกชุม
ในเขตพื้นที่การบินมาก และพบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบิน

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง : จำนวน 2 ชนิด คือ

เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ มีพื้นที่หากินกว้าง
มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อ แม้จะมีจำนวนและความชุกชุม
ในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตการบิน

นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างเล็ก มีพื้นที่
หากินกว้างตามทุ่งนา ทุ่งหญ้าสั้น ๆ รอบหนองบึง หรือใกล้แหล่งน้ำ แม้มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่
การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตการบินเป็นฝูงใหญ่

**ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำแต่ต้องเฝ้าระวัง : จำนวน 3
ชนิด คือ**

อีกา (*Corvus macrorhynchos*) เป็นนกขนาดกลาง มีพื้นที่หากินทั่วไป แต่ชอบ
หากินใกล้กับแหล่งชุมชนที่มีกองขยะ และมักเกาะนอนรวมกันเป็นฝูงขนาดใหญ่ แต่แยกย้ายออกจากฝูงใหญ่
เพื่อไปหากินตั้งแต่เช้า มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก และพบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบิน

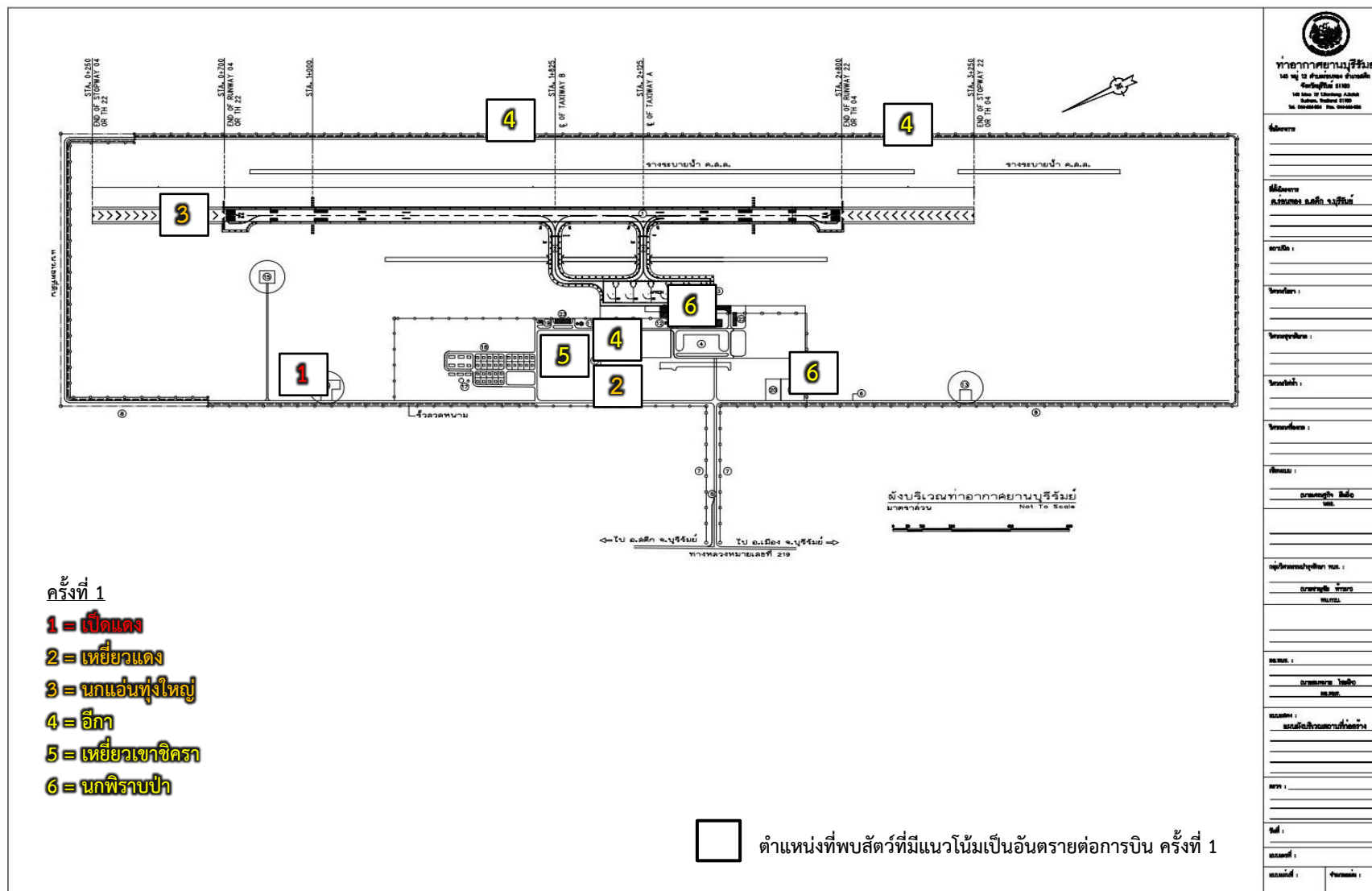
เหยี่ยวนกเขาชิดรา (*Accipiter badius*) เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง มีพื้นที่หากินกว้าง
มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อ แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบิน
น้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตการบิน

นกพิราบป่า (*Columba livia*) เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้และสร้างรังตาม
อาคารสำนักงานต่าง ๆ นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืชโดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวิ่งหรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหา
กินเป็นฝูง มีประชากรในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 5.8-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (เมษายน พ.ศ. 2566) กับผลการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ธันวาคม พ.ศ.2562) และผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2565) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.8-12)

1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 10 ชนิด เช่น อึ่งขำดำ (*Microhyla heymonsi*) เขียดจะนา (*Occidozyga lima*) กบนา (*Hoplobatrachus rugulosus*) กบบัว (*Hylarana erythraea*) ปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) เป็นต้น และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีจำนวน 2 ชนิด ได้แก่ อึ่งน้ำเต้า (*Microhyla mukhlesuri*) และเขียดตะปาด (*Polypedates megacephalus*)

สำหรับชนิดที่พบในการสำรวจรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2565) แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ อึ่งขำดำ (*Microhyla heymonsi*) เขียดจะนา (*Occidozyga lima*) และเขียดหลังปุมที่ราบ (*Occidozyga martensii*) โดยไม่พบชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2565)

2) สัตว์เลื้อยคลาน : ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 12 ชนิด เช่น จิ้งเหลนหางยาว (*Eutropis longicaudata*) งูเขียวพระอินทร์ (*Chrysopelea ornata*) งูสิงหางลาย (*Ptyas mucosa*) กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) งูกะปะ (*Calloselasma rhodostoma*) เป็นต้น และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีจำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางแบนเล็ก (*Hemidactylus platyurus*) และจิ้งเหลนหลากหลาย (*Eutropis macularia*)

สำหรับชนิดที่พบในการสำรวจรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2565) แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 9 ชนิด เช่น จิ้งจกดินลายจุด (*Dixonius siamensis*) จิ้งเหลนหางยาว (*Eutropis longicaudata*) งูเขียวปากแหวน (*Ahaetulla nasuta*) งูสามม่านพระอินทร์ (*Dendrelaphis pictus*) งูสิงบ้าน (*Ptyas korros*) เป็นต้น และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2565) มีจำนวน 2 ชนิด ได้แก่ แย้อีสาน (*Leiolepis reevesi rubritaeniata*) และตะกวดเบงกอล (*Varanus bengalensis*)

3) นก: ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 42 ชนิด เช่น เหยี่ยวขาว (*Elanus caeruleus*) นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*) นกอิวาบดักแตน (*Cacomantis merulinus*) นกกระรางหัวขวาน (*Upupa epops*) นกปรอดหัวสีเข้ม (*Pycnonotus aurigaster*) นกกระจิบคอดำ (*Orthotomus atrogularis*) นกกระตีดี่ขี้หมู (*Lonchura punctulata*) เป็นต้น และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีจำนวน 9 ชนิด เช่น นกหัวโตเล็กขาเหลือง (*Charadrius dubius*) นกกระเต็นอกขาว (*Halcyon smyrnensis*) นกนางแอ่นบ้าน (*Hirundo rustica*) นกเด้าดินทุ่งเล็ก (*Anthus rufulus*) เป็นต้น

สำหรับชนิดที่พบในการสำรวจรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2565) แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 19 ชนิด เช่น เหยี่ยวขาว (*Elanus caeruleus*) นกตีนเทียน (*Himantopus himantopus*) นกเค้าโม่ง (*Glaucidium cuculoides*) นกแอ่นตาล (*Cypsiurus balasensis*) นกโพระดกธรรมดา (*Psilopogon lineatus*) นกปรอดหัวสีเข้ม (*Pycnonotus aurigaster*) นกกระต๊อเขียว (*Lonchura punctulata*) เป็นต้น และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2565) มีจำนวน 11 ชนิด เช่น เหยี่ยวนกเขาชิศรา (*Accipiter badius*) เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) นกแอ่นบ้าน (*Apus nipalensis*) นกอีเสือสีน้ำตาล (*Lanius cristatus*) นกกระจิ๊ดสีคล้ำ (*Phylloscopus fuscatus*) นกกระจาบทธรรมดา (*Ploceus philippinus*) เป็นต้น

4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม: ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 10 ชนิด เช่น หนูพุกใหญ่ (*Bandicota indica*) กระจ๊อน (*Menetes berdmorei*) หมาจิ้งจอก (*Canis aureus*) กระต่ายป่า (*Lepus peguensis*) ค้างคาวลูกหนูบ้าน (*Pipistellus javanicus*) เป็นต้น และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีจำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กระแตเหนือ (*Tupaia belangeri*)

สำหรับชนิดที่พบในการสำรวจรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2565) แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ หนูพุกใหญ่ (*Bandicota indica*) กระจ๊อน (*Menetes berdmorei*) และกระเรียนขนปลายหุสสัน (*Tamias mcclellandi*) โดยไม่พบชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2565)

ตารางที่ 5.8-12				
เปรียบเทียบจำนวนสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
ประเภท	ธันวาคม พ.ศ. 2562	เมษายน พ.ศ. 2565	สิงหาคม พ.ศ. 2565	เมษายน พ.ศ. 2566
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	13	8	7	5
สัตว์เลื้อยคลาน	19	16	10	9
นก	76	51	33	45
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	13	7	6	4

และจากผลการสำรวจชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในเดือนเมษายน พ.ศ. 2566 พบว่า ชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ ระดับปานกลาง และระดับสูงมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากผลการสำรวจในสิงหาคม พ.ศ. 2565 ดังตารางที่ 5.8-13

ตารางที่ 5.8-13 เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
ระดับความเป็นอันตราย ต่อการบิน	จันวาคม พ.ศ. 2562	เมษายน พ.ศ. 2565	สิงหาคม พ.ศ. 2565	เมษายน พ.ศ. 2566
ระดับต่ำ	นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระแตแต้แว๊ด นกกิ้งโครงคอดำ นกพิราบป่า	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกตะขาบทุ่ง	-	อีกา นกพิราบป่า
ระดับปานกลาง	เหยี่ยวแดง นกยางโทนน้อย นกเป็ดแดง นกยางไฟธรรมดา นกยางกรอกพันธุ์จีน อีกา นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกขั้วรอกใหญ่ นกปากห่าง	เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง อีกา	อีกา	เหยี่ยวนกเขาชิดรา เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่
ระดับสูง	-	-	-	เป็ดแดง
รวม	15	7	1	6

5) สรุปผลการศึกษานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 63 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เสี่ยงลูกด้วยนม จำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 9 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 45 ชนิด และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) เหยี่ยวนกเขาชิดรา (*Accipiter badius*) นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ อีกา (*Corvus macrorhynchos*) และนกพิราบป่า (*Columba livia*)

ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศ ซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียง สามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ ดังนี้

1. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในแหล่งน้ำโดยตรง สัตว์ป่าเหล่านี้ (ไม่รวมปลา) มักอาศัยและหากินอยู่ตามผิวน้ำ และตามพืชน้ำที่อยู่ในแหล่งน้ำ ได้แก่ เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพืชน้ำทั้งพืชลอยน้ำ และพืชน้ำอื่นๆ อาทิ บัวสาย บัวหลวง ผักตบชวา

วิธีการควบคุมสัตว์ป่าเหล่านี้ สามารถดำเนินการได้โดยการกำจัดพืชน้ำ หากเป็นพืชน้ำประเภทลอยน้ำ ต้องใช้การเก็บออก ส่วนพืชน้ำประเภทลงราก อาทิ บัวต่างๆ ใช้การขุดบ่อให้น้ำลึกมากกว่า 3-4 เมตร บัวต่างๆ จะไม่สามารถเติบโตได้

2. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่งมักอาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่งหรือพื้นที่เปิดโล่งสลับกอหญ้าที่กระจายเป็นหย่อม ๆ ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้มีความต้องการพื้นที่เปิดโล่งเพื่อใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรังวางไข่ ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) เหยี่ยวนกเขาชริตรา (*Accipiter badius*) สำหรับเหยี่ยวชนิดต่างๆ โดยเฉพาะเหยี่ยวขนาดใหญ่ มีความต้องการพื้นที่สำหรับเกาะพักบนพื้นดินเพื่อตากปีก และเตรียมตัวสำหรับการร่อน โดยนกขนาดใหญ่เหล่านี้จะลงมาเกาะพักอยู่ตามพื้นที่เปิดโล่ง และร่อนกระทั่งแสงแดดส่องลงพื้นที่โล่ง และพื้นผิวของพื้นที่โล่งมีอุณหภูมิสูงขึ้น จนเกิดเป็นมวลอากาศร้อนที่จะลอยตัวสูงขึ้นในแนวดิ่ง และนกเหล่านี้จะอาศัยลมร้อนที่กำลังลอยตัวสูงขึ้นเพื่อใช้ในการร่อนแบบ soaring ซึ่งนกจะประหยัดพลังงาน และเมื่อร่อนขึ้นไปสูงได้ระดับตามที่ต้องการแล้ว นกจึงบินออกจากมวลอากาศร้อนดังกล่าวเพื่อไปยังสถานที่ที่นกต้องการต่อไป

วิธีการควบคุม : ลดพื้นที่เปิดโล่ง อาจด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

3. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีพันธุ์ไม้หนาแน่น สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่นเป็นบริเวณกว้าง หรืออาจใช้เป็นพื้นที่อาศัยเกาะนอน ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร พื้นที่อาศัย และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรัง วางไข่ ได้แก่ อีกา (*Corvus macrorhynchos*)

วิธีการควบคุม : ตัดต้นไม้ออกทั้งหมด และปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

4. สัตว์ป่าที่อาศัยตามอาคารและสิ่งปลูกสร้าง มักเกาะพักและใช้พื้นที่ของอาคารเป็นพื้นที่สร้างรังหรือวางไข่ ได้แก่ อีกา (*Corvus macrorhynchos*) และนกพิราบป่า (*Columba livia*)

วิธีการควบคุม : ควบคุมไม่ให้มีอาหาร ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืชหรือแม้กระทั่งเศษอาหารจากกิจกรรมของมนุษย์หรือถังขยะ รวมทั้งควบคุมการเข้าถึงตัวอาคารด้วยการติดตาข่าย หรืออาจเลือกใช้เหยี่ยวไล่นก เป็นครั้งคราว และสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยี่ยวบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

5.9 เศรษฐกิจและสังคม

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 และคำถามปลายปิดเพื่อรวบรวมข้อมูลซึ่งแบ่งคำถามสำหรับการศึกษาค้างนี้ ดังนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพ ในครัวเรือน อาชีพ และตำแหน่งทางสังคม

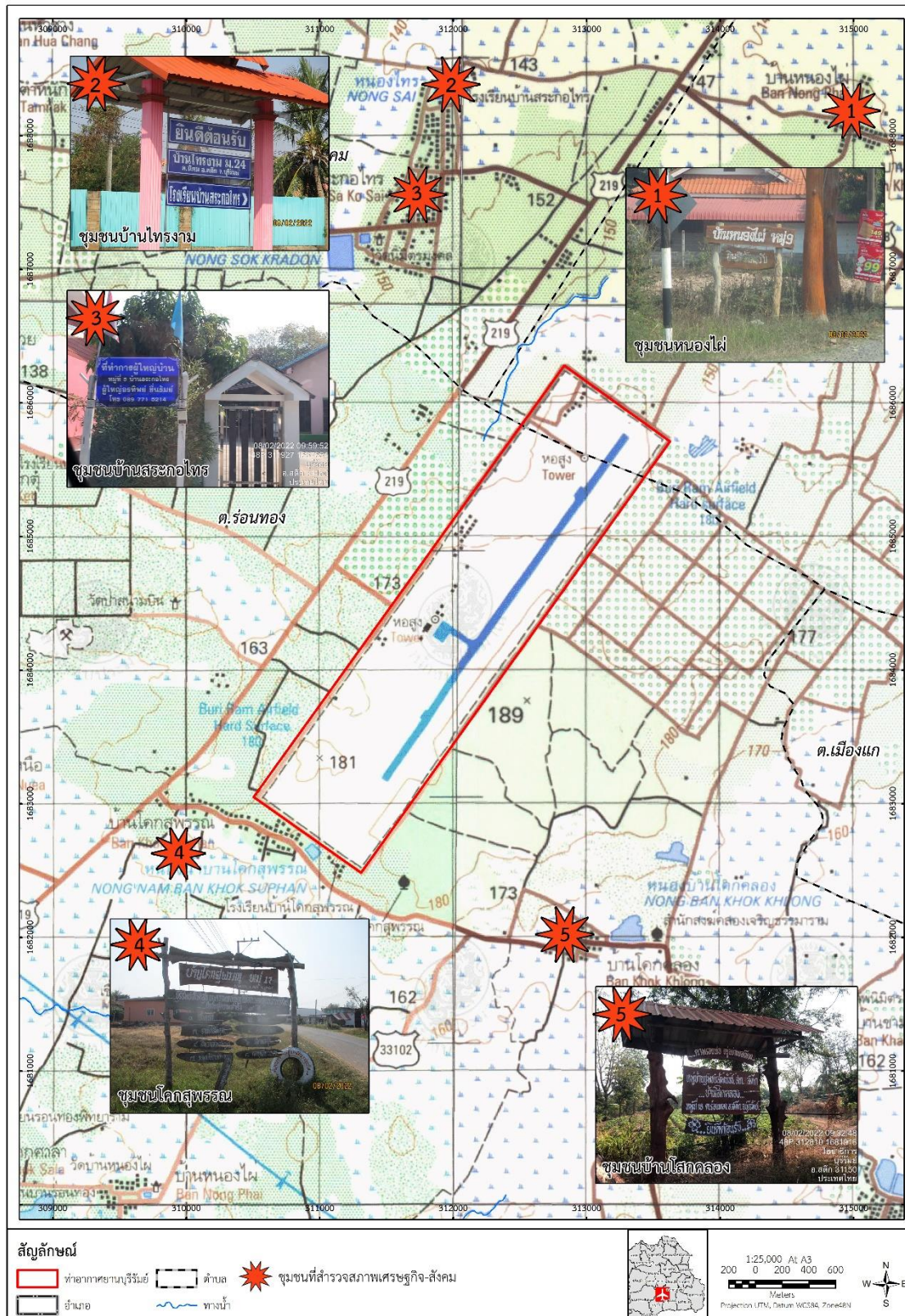
ส่วนที่ 2 : สภาพปัญหา/ผลกระทบที่ได้รับจากโครงการ เป็นคำถามเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ได้แก่ ผลกระทบด้านระดับเสียง การเปลี่ยนแปลงสภาพสังคม ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุ และผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ฯลฯ

ส่วนที่ 3 : ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ เป็นคำถามเกี่ยวกับทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ

ส่วนที่ 4 : ปัญหาที่ได้รับจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการและข้อเสนอแนะในการแก้ไข
ปัญหา เป็นคำถามเกี่ยวกับสภาพปัญหาที่ได้รับจากโครงการ และข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา

2.2) กลุ่มเป้าหมาย : ผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้แก่ ชุมชนหนองไผ่ ชุมชนบ้านสระก่อไทร ชุมชนบ้านไทรงาม ชุมชนโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านโสกคลอง (รูปที่ 5.9-1)

2.3) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการในช่วงเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ.2566



รูปที่ 5.9-1 บริเวณชุมชนที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 ส่วนในด้านทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 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 มีความพึงพอใจเนื่องจากการมีท่าอากาศยานทำให้สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น ร้อยละ 41.7 และปัจจัยอื่นๆ ร้อยละ 16.7

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจผลความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 1.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.9) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นไม่ได้รับรบกวนการใช้ชีวิต

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน : ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม จะนำเสนอไว้ในร่างรายงานฉบับสมบูรณ์เล่มที่ 2 ต่อไป

บทที่ 6

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พิจารณาจากผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายละเอียดที่ได้นำเสนอในบทที่ 4 และบทที่ 5 ตามลำดับ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพที่ปรึกษาจึงเสนอแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพิ่มเติมอีก 1 แผนงาน ได้แก่ แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ทั้งนี้ ในแผนปฏิบัติการดังกล่าวจะประกอบด้วย เหตุผลและความจำเป็น วัตถุประสงค์ หน่วยงานรับผิดชอบ พื้นที่ดำเนินการ วิธีดำเนินงาน ระยะเวลาดำเนินการ และงบประมาณ โดยแสดงรายละเอียดของแผนปฏิบัติการดังนี้

6.1 แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

1) เหตุผลและความจำเป็น

จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 63 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมจำนวน 4 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 9 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 5 ชนิด และนก จำนวน 45 ชนิด และมีความสำคัญด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) เหยี่ยวนกเขาชिरา (*Accipiter badius*) นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวังพบจำนวน 2 ชนิด คือ อีกา (*Corvus macrorhynchos*) และนกพิราบป่า (*Columba livia*)

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทางท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรจัดให้มีการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินแผนป้องกันทั้งระยะสั้นและแผนการเฝ้าระวังในระยะยาว

2) วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) พื้นที่ดำเนินงาน

ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์และพื้นที่โดยรอบ

5) วิธีดำเนินการ

1. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในแหล่งน้ำโดยตรง สัตว์ป่าเหล่านี้ (ไม่รวมปลา) มักอาศัยและหากินอยู่ตามผิวน้ำและตามพืชน้ำที่อยู่ในแหล่งน้ำ ได้แก่ เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพืชน้ำ ทั้งพืชลอยน้ำ และพืชน้ำอื่นๆ อาทิ บัวสาย บัวหลวง ผักตบชวา

วิธีการควบคุม : สามารถดำเนินการได้โดยการกำจัดพืชน้ำ หากเป็นพืชน้ำประเภทลอยน้ำ ต้องใช้การเก็บออก ส่วนพืชน้ำประเภทลงราก อาทิ บัวต่างๆ ใช้การขุดบ่อให้น้ำลึกมากกว่า 3-4 เมตร บัวต่างๆ จะไม่สามารถเติบโตได้

2. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่ง มักอาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่งหรือพื้นที่เปิดโล่งสลับกอหญ้าที่กระจายเป็นหย่อม ๆ ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้มีความต้องการพื้นที่เปิดโล่งเพื่อใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรังวางไข่ ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*) เหยี่ยวแดง (*Haliastur indus*) เหยี่ยวนกเขาชिरา (*Accipiter badius*) สำหรับเหยี่ยวชนิดต่างๆ โดยเฉพาะเหยี่ยวขนาดใหญ่ มีความต้องการพื้นที่สำหรับเกาะพักบนพื้นดินเพื่อตากปีก และเตรียมตัวสำหรับการร่อน โดยนกขนาดใหญ่เหล่านี้จะลงมาเกาะพักอยู่ตามพื้นที่เปิดโล่ง และร่อนกระทั่งแสงแดดส่องลงพื้นที่โล่ง และพื้นผิวของพื้นที่โล่งมีอุณหภูมิสูงขึ้น จนเกิดเป็นมวลอากาศร้อนที่จะลอยตัวสูงขึ้นในแนวดิ่ง และนกเหล่านี้จะอาศัยลมร้อนที่กำลังลอยตัวสูงขึ้นเพื่อใช้ในการร่อนแบบ soaring ซึ่งนกจะประหยัดพลังงาน และเมื่อร่อนขึ้นไปสูงได้ระดับตามที่ต้องการแล้ว นกจึงบินออกจากมวลอากาศร้อนดังกล่าวเพื่อไปยังสถานที่ที่นกต้องการต่อไป

วิธีการควบคุม : ลดพื้นที่เปิดโล่ง อาจด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามืดมีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

3. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มีพันธุ์ไม้หนาแน่น สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ในพื้นที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่นเป็นบริเวณกว้าง หรืออาจใช้เป็นพื้นที่อาศัยเกาะนอน ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร พื้นที่อาศัย และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรัง วางไข่ ได้แก่ อีกา (*Corvus macrorhynchos*)

วิธีการควบคุม : ตัดต้นไม้ออกทั้งหมด และปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามืดมีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

4. สัตว์ป่าที่อาศัยตามอาคารและสิ่งปลูกสร้าง มักเกาะพักและใช้พื้นที่ของอาคารเป็นพื้นที่สร้างรังหรือวางไข่ ได้แก่ อีกา (*Corvus macrorhynchos*) และนกพิราบป่า (*Columba livia*)

วิธีการควบคุม : ควบคุมไม่ให้มีอาหาร ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืชหรือแม้กระทั่งเศษอาหารจากกิจกรรมของมนุษย์หรือถังขยะ รวมทั้งควบคุมการเข้าถึงตัวอาคารด้วยการติดตาข่าย หรืออาจเลือกใช้เหยี่ยวไล่เป็นครั้งคราวและสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยี่ยวบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยาน

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

บทที่ 7

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

บทที่ 7 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

7.1 แนวทางปฏิบัติการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ.2561

ตามแนวทางปฏิบัติการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ.2561 ซึ่งแบ่งเป็น 3 กรณี คือ

1) กรณีโครงการเอกชน หรือโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ไม่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 กรณีโครงการเอกชน หรือที่เป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ไม่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้ว ภายหลังที่ได้รับอนุมัติหรืออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว และมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ให้ความเห็นชอบไปแล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินการโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณา หากเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับผิดชอบแล้ว ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ

ทั้งนี้หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณีมีความเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการนั้นๆ อาจกระทบต่อสาระสำคัญ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลง หรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไข มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้ความเห็นชอบประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

2) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณา ของคณะรัฐมนตรี แล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา ตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 48 และ 49 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 หรือเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว ภายหลังที่ได้รับอนุมัติ หรืออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี และมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณา อนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณา หากเห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไข มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ

ทั้งนี้ หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี มีความเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการอื่นๆ อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นไว้แล้ว กรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมพิจารณาต่อไปด้วย

ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้คำแนะนำของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

3) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 48 และ 49 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 หรือเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว ภายหลังที่ได้รับอนุมัติหรืออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณา หากเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่า มาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ

ทั้งนี้ หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี มีความเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการนั้น ๆ อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นไว้แล้ว กรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบต่อไปด้วย

และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

7.2 สรุปข้อเสนอแนะการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน 8 แห่ง (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566 ประกอบด้วย ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา โดยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน แก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ตามรายละเอียดนำเสนอไว้ในบทที่ 2 ถึงบทที่ 6 นั้น สำหรับมาตรการที่ยังไม่ได้ปฏิบัติ มาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วนและมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ โดยจำแนกออกเป็น 3 กลุ่มหลัก คือ

1. กลุ่มของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอจะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของมาตรการฯ โดยการขอยกเลิกมาตรการฯ
2. กลุ่มของมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ
3. กลุ่มของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ต้องประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ

เมื่อพิจารณามาตรการฯ สำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า จัดอยู่กลุ่มของมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ โดยมีรายละเอียดของมาตรการฯ สำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ดังนี้

7.2.1 มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

เพื่อให้การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการพัฒนาโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพสูงสุด และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่อยู่บริเวณโครงการและบริเวณใกล้เคียงน้อยที่สุด เมื่อพิจารณามาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันแก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ บริษัทที่ปรึกษาจึงขอเสนอแนะปัจจัยในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพิ่มเติม เพื่อให้ครอบคลุมและเป็นการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.2-1

ตารางที่ 7.2-1 สรุปมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบตามมาตรการฯ เดิม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบฯ ที่เสนอแนะเพิ่มเติม	เหตุผล และความจำเป็น
1) คุณภาพอากาศ	ระยะเวลาดำเนินการ : ปีละ 2 ครั้ง	ระยะเวลาดำเนินการ : ปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 ช่วงฤดูมรสุม ได้แก่ ฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้	เสนอแนะให้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศให้ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุม ได้แก่ ฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ เพื่อให้สามารถแสดงระบที่เกิเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน
2) ความสั่นสะเทือน	ดัชนีการติดตามตรวจสอบ : จำนวน 1 ดัชนี คือค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด	ดัชนีการติดตามตรวจสอบ : จำนวน 2 ดัชนี คือ 1) ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด 2) ค่าความถี่	เสนอแนะให้เพิ่มเติมดัชนีการติดตามตรวจสอบคือ ค่าความถี่ ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานได้
3) การจัดการน้ำใช้	สถานีติดตามตรวจสอบ : จำนวน 1 สถานี ได้แก่ น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	สถานีติดตามตรวจสอบ : จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) บ่อพักน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสาร 2) น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อพักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่ 4) น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่	เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 1 สถานี คือ น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร แต่ปัจจุบันพบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร ดังนั้น จึงเสนอแนะให้เพิ่มเติมสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ให้ครอบคลุมระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ทั้ง 2 แห่ง เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
4) การจัดการน้ำเสีย	สถานีติดตามตรวจสอบ : จำนวน 1 สถานี ได้แก่ บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร	สถานีติดตามตรวจสอบ : จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บ่อพักน้ำก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 2) บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อพักก่อนระบายออกสู่สาธารณะ	เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร ดังนั้น จึงเสนอแนะให้เพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย และเพิ่มเติมการติดตามตรวจสอบ

ตารางที่ 7.2-2 สรุปมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบ ตามมาตรการฯ เดิม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบฯ ที่เสนอแนะเพิ่มเติม	เหตุผล และความจำเป็น
4) การจัดการน้ำเสีย (ต่อ)			คุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะ เพื่อเฝ้าระวัง ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งรองรับ น้ำทิ้งหรือชุมชนข้างเคียง

7.3 สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

7.3.1 สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : ช่วงระยะก่อสร้าง

การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างในครั้งนี้
เป็นการติดตามตรวจสอบบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ปรับปรุง ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 2 กิจกรรม ดังนี้

1) การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ศรีสะเกษทวีผลก่อสร้าง
จำกัด

2) การปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย การต่อเติมทางวิ่ง การขยายทางขับและลานจอด
อากาศยาน การก่อสร้างอาคารคลังสินค้า อาคารดับเพลิงและอาคารประกอบ การปรับปรุงถนน ภูมิทัศน์และ
ระบบระบายน้ำ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท กิจการร่วมค้า เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น-
เชียงใหม่สมมิตร

ผลตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566 พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการ
ที่กำหนดครบถ้วน โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน และมาตรการไม่สามารถ
ประเมินผลได้ดังนี้ (ตารางที่ 7.3-1)

1) มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ

1.1) **รายละเอียดมาตรการ :** การตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทึบเพื่อลดผลกระทบ
ด้านเสียงจากการตัดเจียร์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตัดเจียร์วัสดุก่อสร้าง
ในพื้นที่เปิดโล่งภายในพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชนจึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชน

1.2) **รายละเอียดมาตรการ :** ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพ
ในการระบายน้ำอยู่เสมอ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ยังไม่มีการขุดลอกรางระบายน้ำ แต่จากการตรวจสอบ
ไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด ดังนั้น ควรตรวจสอบตะกอนในรางระบายน้ำ หากพบว่าตะกอนมีปริมาณ
มากให้ขุดลอกตะกอนดังกล่าว

1.3) **รายละเอียดมาตรการ :** จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้
กับขยะทั่วไป ถังขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ ถังขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะ
ใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของ
เทศบาลตำบลสตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างควรณรงค์ให้
มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้ง รวมทั้งปรับปรุงจุดพักขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยอย่างน้อยต้องมีถังทั้ง 4 ด้าน
รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิดน้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ภายนอกและป้องกันการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์
พาหะนำโรค

1.4) รายละเอียดมาตรการ : ตรวจสอบ ดูแล และรักษาภาชนะให้มีสภาพดี ไม่แตกชำรุด หรือรั่วซึม และต้องมีฝาปิดมิดชิด เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งอาศัยสัตว์ชนิดต่างๆ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างควรณรงค์ให้มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้ง รวมทั้งปรับปรุงจุดพักขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยอย่างน้อยต้องมีผนังทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิดน้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ภายนอกและป้องกันการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรค

1.5) รายละเอียดมาตรการ : ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลาม ครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ยังไม่มี การติดตั้งผ้าใบก่อสร้างโดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสารที่กำลังก่อสร้าง และกิจกรรมการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ยังไม่มีการติดตั้งผ้าใบก่อสร้างโดยรอบอาคารคลังสินค้า และอาคารที่ทำการกักกันและดับเพลิงที่กำลังก่อสร้าง ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างควรติดตั้งผ้าใบก่อสร้างชนิดที่สามารถป้องกันไฟ โดยรอบอาคารที่กำลังก่อสร้าง

2) มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

2.1) รายละเอียดมาตรการ : การเก็บกองดินที่เหลือจากการก่อสร้างควรจัดเตรียมพื้นที่เก็บกองเป็นพื้นที่ราบ ทำการเก็บกองแบบขั้นบันไดให้มีพื้นที่หน้าตัดให้มีความลาดชัน 2:1 ทำการปลูกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่วสลับกับการปลูกหญ้าแฝกควบคู่ปลูกในฤดูฝน พร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ได้ดำเนินกิจกรรมการขุดดินแล้วเสร็จ โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้ขนย้ายกองดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างแล้ว ส่วนกิจกรรมการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เก็บกองดินชั่วคราวไว้บริเวณพื้นที่ปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยยังไม่มีปลูกหญ้าแฝก เนื่องจากยังอยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้าง

2.2) รายละเอียดมาตรการ : จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลตึก เข้ามาจัดเก็บและกำจัด

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างควรณรงค์ให้มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้ง รวมทั้งปรับปรุงจุดพักขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยอย่างน้อยต้องมีผนังทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิดน้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ภายนอกและป้องกันการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรค

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

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งรั้ว Metal sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากความสูงของรั้วชั่วคราวดังกล่าว สามารถปิดบังทัศนียภาพที่ไม่สวยงามของกิจกรรมการก่อสร้างได้ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วให้มีความสูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด

3) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

3.1) รายละเอียดมาตรการ : หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ยังไม่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่การก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ในพื้นที่ของท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน

3.2) รายละเอียดมาตรการ : เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มี การรื้อย้ายบ้านพักคนงาน

3.3) รายละเอียดมาตรการ : ทำการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมใส่ฝาทะแกรสเหล็กปิดรางรับน้ำ โดยปรับปรุงเป็นแผ่นเหล็กปิดรางรับน้ำ เพื่อบรรเทากลิ่นจากรางรับน้ำ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : กิจกรรมการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานยังไม่มี การปรับปรุงรางรับน้ำบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงเวลาดำเนินการ

ตารางที่ 7.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566			
ลำดับ ที่	มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA		ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ
	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของมาตรการฯ	
1.	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ		
1.1	เสียง / สั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none">การตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทึบเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการตัดเจียร์	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างในพื้นที่เปิดโล่งภายในพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชนจึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชน
1.2	การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none">ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำอยู่เสมอ	ยังไม่มีทำการขุดลอกรางระบายน้ำ แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด
1.3	การจัดการขยะ	<ul style="list-style-type: none">จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถึงขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ ถังขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง	เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ
		<ul style="list-style-type: none">ตรวจสอบ ดูแล และรักษาภาชนะให้มีสภาพดี ไม่แตกชำรุดหรือรั่วซึม และต้องมีฝาปิดมิดชิด เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งอาศัยสัตว์ชนิดต่างๆ	เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ
1.4	ทัศนียภาพ	<ul style="list-style-type: none">ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลามครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร	กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ยังไม่มีติดตั้งผ้าใบก่อสร้างโดยรอบอาคารที่พักผู้โดยสารที่กำลังก่อสร้าง และกิจกรรมการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานยังไม่มีติดตั้งผ้าใบก่อสร้างโดยรอบอาคารคลังสินค้า และอาคารที่ทำการกักขังและดับเพลิงที่กำลังก่อสร้าง

ตารางที่ 7.3-1				
ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566 (ต่อ)				
ลำดับ ที่	มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA		ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของมาตรการฯ		
2.	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน			
2.1	สภาพภูมิประเทศ	<ul style="list-style-type: none">การเก็บกองดินที่เหลือจากการก่อสร้างควรจัดเตรียมพื้นที่เก็บกองเป็นพื้นที่ราบ ทำการเก็บกองแบบขั้นบันไดให้มีพื้นที่หน้าตัดให้มีความลาดชัน 2:1 ทำการปลูกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่วสลับกับการปลูกหญ้าแฝกควรปลูกในฤดูฝน พร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน	จากการตรวจสอบในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ได้ดำเนินกิจกรรมการขุดดินแล้วเสร็จ โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้ขนย้ายกองดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างแล้ว ส่วนกิจกรรมการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เก็บกองดินชั่วคราวไว้บริเวณพื้นที่ปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยยังไม่มีปลูกหญ้าแฝก เนื่องจากยังอยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้าง	-
2.2	การจัดการขยะ	<ul style="list-style-type: none">จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลตึกเข้ามาจัดเก็บและกำจัด	เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะใส่ถุงดำมัดปากแน่นวางไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความสะดวกในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาลตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการแยกประเภทขยะ	ผู้รับเหมาก่อสร้างควรณรงค์ให้มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้ง รวมทั้งปรับปรุงจุดพักขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยอย่างน้อยต้องมีผนังทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิดน้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ภายนอกและป้องกันการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรค
2.3	ทัศนียภาพ	<ul style="list-style-type: none">ติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการ เพื่อช่วยปิดบังไม่ให้เห็นภาพเศษวัสดุก่อสร้าง และภาพกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งอาจเป็นทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม	เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งรั้ว Metal sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง เนื่องจากความสูงของรั้วชั่วคราวดังกล่าว สามารถปิดบังทัศนียภาพที่ไม่สวยงามของกิจกรรมการก่อสร้างได้ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วให้มีความสูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร ตามที่มาตรการกำหนด	-

ตารางที่ 7.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566 (ต่อ)				
ลำดับ ที่	มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA		ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของมาตรการฯ		
3.	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้			
3.1	เสียง / สั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป 	เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ยังไม่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่การก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน	-
3.2	สาธารณสุข / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน 	เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีกรรื้อย้ายบ้านพักคนงาน	-
3.3	การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none"> ทำการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมใส่ฝาดตะแกรงเหล็กปัดรางรับน้ำ โดยปรับปรุงเป็นแผ่นเหล็กปัดรางรับน้ำ เพื่อบรรเทาคลื่นจากรางรับน้ำ 	กิจกรรมการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานยังไม่มีปรับปรุงรางรับน้ำบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงเวลาดำเนินการ	-

7.3.2 สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : ช่วงระยะดำเนินการ

เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ยังไม่แล้วเสร็จ กิจกรรมการให้บริการต่างๆ ในปัจจุบัน จึงเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ดังนั้น การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการศึกษาครั้งนี้ จึงเป็นการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566 พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ดังนี้ (ตารางที่ 7.3-2)

1) มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ

1.1) รายละเอียดมาตรการ : สร้างสถานีสูบน้ำทางใต้ของพื้นที่โครงการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ไม่มีสถานีสูบน้ำทางทิศใต้ของพื้นที่ท่าอากาศยาน แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด โดยหากพบปัญหาด้านการระบายน้ำควรจัดทำสถานีสูบน้ำเพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน

2) มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

2.1) รายละเอียดมาตรการ : ทำคลองระบายน้ำรอบบริเวณพื้นที่โครงการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : มีคลองระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นบริเวณบ้านคอกหมู ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำออกจากท่าอากาศยานแต่อย่างใด

3) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

3.1) **รายละเอียดมาตรการ :** การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตรต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : สำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ได้ให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม

ตารางที่ 7.3-2				
ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะดำเนินการ) ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566				
ลำดับ ที่	มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA		ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของมาตรการฯ		
1.	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ			
1.1	การระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none">สร้างสถานีสูบน้ำทางใต้ของพื้นที่โครงการ	ไม่มีสถานีสูบน้ำทางทิศใต้ของพื้นที่ท่าอากาศยาน แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด โดยหากพบปัญหาด้านการระบายน้ำควรจัดทำสถานีสูบน้ำเพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน	-
2.	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน			
2.1	การระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none">ทำคลองระบายน้ำรอบบริเวณพื้นที่โครงการ	มีคลองระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นบริเวณบ้านคอกหมู ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ไม่มีปัญหาด้านการระบายออกจากท่าอากาศยานแต่อย่างใด	-
3.	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้			
3.1	สภาพนิเวศวิทยาบนบก	<ul style="list-style-type: none">การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตรต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม	สำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ได้ให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม	-

7.3.3 สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) พบว่าส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ ดังนี้ (ตารางที่ 7.3-3)

1) มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

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

ผลการปฏิบัติตามมติ : กรมท่าอากาศยานมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาคือผลกระทบสิ่งแวดล้อม และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาคือผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) บางส่วน ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรดำเนินการตามที่มาตรการกำหนดให้ครบถ้วน

2) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

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

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ปัจจุบันกรมท่าอากาศยาน ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้

ตารางที่ 7.3-3 ผลการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาผลการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566			
ลำดับ ที่	มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	เหตุผล ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
1.	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน		
1.1	<ul style="list-style-type: none">กรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	กรมท่าอากาศยานมีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม ตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) บางส่วน ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ควรดำเนินการตามที่มาตรการกำหนดให้ครบถ้วน	-
2.	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน		
2.1	<ul style="list-style-type: none">ในกรณีที่กรมท่าอากาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย	ปัจจุบันกรมท่าอากาศยาน ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้	-

ภาคผนวก ก

หนังสือแจ้งผลการพิจารณาเห็นชอบ
รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำนักงานภายในและแผนสิ่งแวดล้อม
 ขอบบัญชีหน้า 7 ก.แพร่ราที่ 6
 กรุงเทพฯ 10400

3. กันยายน 2536.

เรื่อง
ผลการจัดการภายในการศึกษาลักษณะสิ่งแวดล้อม : โครงการขอสร้างสนามบาสเก็ตบอล
จังหวัดบุรีรัมย์

วลีได้กรบมารับหน้าผก

สงวนลิขสิทธิ์ © ๒๕๖๓ โดย บริษัท สยามอินเตอร์คอมมูนิเคชั่น จำกัด (มหาชน) ๒๕๖๓

លេខសម្គាល់បញ្ជី : ២៥.០០១៥/២៤៧៣

ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๓๕

๑๖๖๖ ๕ กรกฎาคม ๒๕๓๖

2. รายละเอียดการลดแลกกระพวงเงิน

ตามหนังสือข้อนี้ กรมการนิเทศยังสั่งรายงานไปตรวจหาผลกระทบตั้งแต่ลุ่ม
โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำฉิมโขงด้วย จัดทำรายงานโดยสถานที่รับผิดชอบทางเขตนอกหลวงกรณี
การวิจัยด้วย ซึ่งโครงการดังกล่าวจะทำการก่อสร้างบริเวณท่ากักรัด-อู่ กอสีดง จึงทำประโยชน์
ให้ลำน้ำผ่านเขตนายและเนินสูงบริเวณลุ่มหรือทางน้ำตามแนว บริเวณพื้นที่โครงการสร้างเขื่อน
กั้นการปนเปื้อนของทราย ความยาวระยะ เขื่อนตั้งแต่เขื่อน

[illegible]

2/ ปฏิบัติตาม...

- 2 -

[illegible]

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวเนตร นามวงศ์)

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

ทอญี่เจ้าเคราะห์มงคลระหมบสิ่งมาตลอม

2792792

โทรสาร : 2713226 2785169

(Handwritten signature)

[illegible]

- [illegible]

n-4

17-4

n-5

n7-5

รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓
วันที่ ๒๓ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๓ เวลา ๑๐.๐๐ น.
ห้องประชุม ๓๐๑ ตึกบัญชาการ ๑ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้ร่วมประชุม

๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ
รองนายกรัฐมนตรี
๒. นายธานี ศักดิ์เศรษฐ์
ที่ปรึกษาของนายกรัฐมนตรี
๓. นายวรวัธ ศิลปอาชา
แทน รองนายกรัฐมนตรี (นายจุรินทร์ ลักษณวิศิษฐ์)
๔. พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๕. นายณราพัฒน์ แก้วทอง
ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๖. นายวิรัช พิมพ์นิย
แทน รัฐมนตรีประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๗. นายวัชรพงษ์ คุริจิตสุวรรณ
เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
๘. พลเรือเอก สมประสงค์ นิลสมัย
รองปลัดกระทรวงกลาโหม
๙. นายณัฐพล รังสิตาร
รองปลัดกระทรวงการคลัง
๑๐. นางรักขณา ตันนพสุโข
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
- รองปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ

๑๑. นายวันชัย พนมชัย
เลขาธิการสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
กรรมการ
๑๒. นางปัทมา เอียวรัชชีกุล
รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
แทน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการ
๑๓. นายไชยศักดิ์ แก้วแสง
รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
กรรมการ
๑๔. นายภูมิรักษ์ ขมแสง
รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
กรรมการ
๑๕. นายชัยชน อรรถกัญญ์
ผู้ทรงคุณวุฒิ
นายสุศักดิ์ ฐานีพานิชกุล
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๑๗. นายเดิมนักดิ์ สุขวิบูลย์
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๑๘. นายอรรถ ศรีสัตย์
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๑๙. นายปานเทพ รัตนากร
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๒๐. นายอนรรฆ หัตถ์พิบูลย์
ผู้ทรงคุณวุฒิ
นางรวิพรรณ ภูมิเดช
กรรมการ
๒๑. เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ทำหน้าที่แทน ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรรมการและเลขานุการ
- กรรมการผู้ร่วมประชุม
๑. นางบรรณไฉ่ภักดิ์ เมธวิชัย
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๒. นายอดิสร อิศรางกูร ณ อยุธยา
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ

11-11

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๓ ในการให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ของ กรมท่าอากาศยาน โดยให้กรมท่าอากาศยาน ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๐๐ น.

(นายไชยยันต์ เทพศิริสุนทร)

ผู้ช่วย

(นางสาวณัฏฐา พันธุ์มณี)

ผู้ตรวจราชการประชุม

(นางวิมลวรรณ ภูริเดช)

ผู้ตรวจราชการประชุม

แบบ สผ.1

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป		<p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมท่าอากาศยาน ต้องปฏิบัติ</p> <p>1.1 กรมท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการ ปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และ ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็น เงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการ ก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ</p> <p>1.2 กรมท่าอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้าง ออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ หรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและ ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)</p>	



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม

(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม

(นายสรัน วังโน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 1/57

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

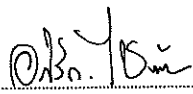
รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		1.3 กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดบุรีรัมย์ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 11 (นครราชสีมา) ผู้แทนจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาราชการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

IVC Innovation
Consultants Co., Ltd.

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม

(นายสรัน วังใบ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 2/57

ก7-14

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		1.4 กรมท่าอากาศยาน จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ 2. ในกรณีที่กรมท่าอากาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้วให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้	

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาราชการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

IVC Innovation
Consultants Co., Ltd.

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม

(นายสรัน วังใบ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 3/57

ก7-15

แบบรายการแสดงผลกระทบบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจาก คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับจดแจ้งการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไป ตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับ ให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับจดแจ้งไว้ ส่งให้สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ</p> <p>2.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ 	



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....

(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....

(นายสรัน วังใบ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 4/57

ก7-16

แบบรายการแสดงผลกระทบบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตาม ระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้อง พิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการ ดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไป ด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบ ปฏิบัติของทางราชการ ขอให้นำความเห็นชอบของคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และ เมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไข มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็น ประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรือ อนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไข</p>	



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....

(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....

(นายสรัน วังใบ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 5/57

ก7-17

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>เปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>- กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบของทางราชการดังมี หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม

(ลายเซ็น)

(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม

(ลายเซ็น)

(นายสรัน วังโน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 6/57

ก7-18

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้วหากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมท่าอากาศยานต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว</p> <p>4. กรมท่าอากาศยานต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น บ้านหนองไผ่ หมู่ 9 ตำบลสตึก บ้านโคกสุพรรณ หมู่ 17 ตำบลร่อนทอง องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันข้อร้องเรียน</p>	



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม

(ลายเซ็น)

(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม

(ลายเซ็น)

(นายสรัน วังโน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 7/57

ก7-19

แบบรายการแสดงผลกระทบบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

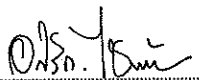
รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ทรัพยากรด้านกายภาพ			
1.1 สภาพภูมิประเทศ	<p>ระยะรื้อถอน</p> <p>พื้นที่ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ ส่วนใหญ่มีสภาพเป็นป่าเต็งรัง ที่อยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์และอาคารจอดรถยนต์ของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานที่ต้องทำการรื้อถอน จะใช้ระยะเวลารื้อถอนประมาณ 14 วัน ทำให้เกิดผลกระทบต่อน้ำที่ใกล้เคียงภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เป็นผลกระทบระยะสั้น และอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะรื้อถอน</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. จัดวางแผนการทำงานแยกพื้นที่จัดเก็บและกองวัสดุจากการรื้อถอน ให้ชัดเจนและเป็นหมวดหมู่ 2. จัดทำรั้วทึบสูง 6 เมตร ลักษณะเป็น Metal Sheet โดยรอบแนวเขตพื้นที่ทำการรื้อถอน 3. ติดตั้งแผงกันฝุ่นและเศษสิ่งของตกหล่นเท่าความสูงของอาคาร โดยใช้ผ้าใบกันฝุ่น (Mesh sheet) ชนิดกันไฟลาม 4. หลังเลิกงานแต่ละวันต้องจัดเก็บเครื่องมือและอุปกรณ์ให้เรียบร้อยในพื้นที่จัดเก็บ 5. ติดป้ายประกาศบริเวณพื้นที่รื้อถอน รวมทั้งระบุชื่อเจ้าของโครงการที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์หรือสถานที่ที่สามารถติดต่อเจ้าของโครงการเพื่อรับเรื่องร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะจากผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน 6. ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ. 2543 และกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรการป้องกันการพังทลายของดินหรือสิ่งปลูกสร้างในการขุดดินหรือถมดิน พ.ศ. 2548 ตลอดจนกฎหมาย/ข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด 	<p>ระยะรื้อถอน</p> <p>- ไม่มี</p>

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายสรณ์ วังโน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 8/57

ก7-20

แบบรายการแสดงผลกระทบบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

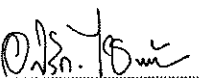
รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ (กว้าง 130 เมตรและยาว 100 เมตร มีพื้นที่ประมาณ 13,000 ตารางเมตร) ส่วนใหญ่มีสภาพเป็นป่าเต็งรัง ที่อยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และพื้นที่อาคารจอดรถยนต์ของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานงานขุดดิน งานปรับระดับพื้นที่ โดยต้องปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดรถบิน ซึ่งต้องลดระดับดินลงประมาณ 2.50 เมตร การขุดดินจะขุดดินโดยให้มีความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายและเมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จจะทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการพังทลายของหน้าดิน มีดินที่ต้องขุดขนออกประมาณ 32,500 ลบ.ม. โดยจะนำดินไปปรับเกลี่ยพื้นที่ภายในท่าอากาศยานและถมดินสำหรับก่อสร้างลานจอดรถยนต์ พื้นที่ก่อสร้างขยายพื้นที่ลานจอดเพิ่มอีก 338 คัน (กว้าง 115 เมตรและยาว 168 เมตร มีพื้นที่ประมาณ 19,320 ตารางเมตร) ซึ่งสภาพปัจจุบันของพื้นที่ดังกล่าวมีสภาพเป็นป่าเต็งรังที่อยู่</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การปรับพื้นที่แต่ละช่วงจะต้องจำกัดขนาดของการเปิดพื้นที่เท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก 2. ในช่วงระหว่างการปรับพื้นที่ต้องมีการจัดทำบ่อตกตะกอนที่เกิดจากการปรับพื้นที่ เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม 3. ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ. 2543 และกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรการป้องกันการพังทลายของดินหรือสิ่งปลูกสร้างในการขุดดินหรือถมดิน พ.ศ. 2548 ตลอดจนกฎหมาย/ข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด 4. การเก็บกองดินที่เหลือจากการก่อสร้างควรจัดเตรียมพื้นที่เก็บกองเป็นพื้นที่ราบ ทำการเก็บกองแบบขั้นบันไดให้มีพื้นที่หน้าตัดที่มีความลาดชัน 2:1 5. ทำการปลูกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่วสลับกับการปลูกหญ้าแฝก ควบคู่กันไปด้วย พร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ไม่มี</p>

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายสรณ์ วังโน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 9/57

ก7-21

แบบรายการแสดงผลกระทบล้างสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน การปรับถมดินทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศเป็นกระทบบระดับปานกลาง อยู่ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
	ระยะดำเนินการ ในระหว่างการดำเนินการโครงการไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี
1.2 คุณภาพอากาศ	ระยะรื้อถอน อาคารจอดรถยนต์ของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานที่ต้องทำการรื้อถอน จะใช้ระยะเวลาการรื้อถอนประมาณ 14 วัน ทำให้เกิดผลกระทบด้านฝุ่นละอองต่อพื้นที่ใกล้เคียงภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เป็นผลกระทบระยะสั้น และอยู่ระดับต่ำ	ระยะรื้อถอน 1. จัดวางผังการทำงานแยกพื้นที่จัดเก็บและกองวัสดุจากการรื้อถอนให้ชัดเจนและเป็นหมวดหมู่ 2. กำหนดให้ดำเนินการรื้อถอน เฉพาะในช่วงเวลา 8.00-17.00 น. และงดกิจกรรมรื้อถอนช่วงที่มีเครื่องบินขึ้นลง 3. ก่อนรื้อถอนโครงการต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ เข้าพบผู้อำนวยการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และให้หมายเลขโทรศัพท์ของเจ้าหน้าที่ควบคุมงานรื้อถอน เพื่อให้สามารถติดต่อกับโครงการได้โดยตรง พร้อมทั้งแจ้งกำหนดการรื้อถอน โดยระบุวัน ช่วงเวลาให้ชัดเจน และระยะเวลาการรื้อถอนโครงการ 4. ปิดกั้นรอบบริเวณพื้นที่ทำงานด้วยรั้ว Metal Sheet สูง 6 เมตร และมีแผงกันเศษวัสดุตกทุกด้านที่ติดกับถนน ระหว่างการทำงานจะมีการฉีดพ่นน้ำตลอดเวลาเพื่อลดการกระจายของฝุ่นละออง	ระยะรื้อถอน • จุดตรวจวัด จำนวน 1 สถานี ตั้งรูปที่ 1 - อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) • ดัชนี - PM ₁₀ - TSP - CO - NO ₂ - ความเร็วและทิศทางลม • ความถี่ ตรวจวัด 1 ครั้งต่อสัปดาห์ ในช่วงงานรื้อถอน

IVC Innovation
Consultants Co., Ltd.
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
รองอธิบดีกรมทางหลวง
รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายสรัน วังโน)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 10/57

ก7-22

แบบรายการแสดงผลกระทบล้างสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		5. ติดตั้งแผงกันฝุ่นและเศษสิ่งของตกหล่นท่าความสูงของอาคารโดยใช้ผ้าใบกันฝุ่น (Mesh sheet) ขนัดกันโฟลตาม 6. ขนย้ายวัสดุต้องจัดให้มีที่พักรวมเศษวัสดุที่มีขนาดเพียงพอ อยู่ในตำแหน่งที่สะดวกต่อการจัดเก็บ และดูแลความเป็นระเบียบและความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจายหรือสิ่งสกปรกประปราย 7. บริเวณปากทางเข้า-ออก ต้องปิดที่บดตลอดเวลาเปิดเฉพาะเมื่อมีรถเข้า-ออก และต้องรักษาพื้นผิวให้สะอาดปราศจากเศษหิน ดิน หวาย หรือฝุ่นตกค้างจนการรื้อถอนแล้วเสร็จ 8. จัดให้มีพนักงานคอยดูแลความเป็นระเบียบ และความสะอาดบริเวณพื้นที่กองเศษวัสดุอย่างสม่ำเสมอ 9. ควรรื้อถอนภายในอาคารก่อนรื้อถอนอาคารเพื่อใช้ประโยชน์ในการใช้น้ำเป็นวัสดุป้องกันฝุ่น 10. ปิดคลุมกองดินด้วยผ้าใบเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง 11. ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่รื้อถอนหรือบริเวณที่ทำให้เกิดฝุ่นอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง เช้าและเย็น ในกรณีที่มีกิจกรรมที่ทำให้เกิดฝุ่นละอองจำนวนมากให้เพิ่มความถี่การฉีดพรมตามความเหมาะสม 12. รถบรรทุกทุกคันที่จะออกจากพื้นที่รื้อถอนต้องผ่านการล้างล้อ โดยต้องตรวจสอบความเรียบร้อยก่อนออกจากพื้นที่รื้อถอนเสมอ เพื่อป้องกันเศษดินหรือเศษวัสดุตกหล่นนอกพื้นที่โครงการ	• ผู้รับผิดชอบ ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน

IVC Innovation
Consultants Co., Ltd.
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
รองอธิบดีกรมทางหลวง
รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายสรัน วังโน)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 11/57

ก7-23

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>13. ติดตั้งป้ายเตือนอันตราย แสดงขอบเขตการรื้อถอนพร้อมด้วยไฟสัญญาณสีแดงกระพริบเตือนอันตราย ไว้บริเวณพื้นที่รื้อถอน รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริเวณทางเข้า-ออกโครงการ เพื่อป้องกันไม่ให้บุคคลอื่น ซึ่งไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณที่มีการรื้อถอน</p> <p>14. ประชาสัมพันธ์ให้ผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานทราบถึงกำหนดการเริ่มงาน แผนงานรื้อถอนโครงการ ระยะเวลาการรื้อถอน</p> <p>15. ติดตั้งป้ายประกาศขนาดไม่น้อยกว่า 0.5x1 ม. ไว้บริเวณหน้าโครงการ โดยต้องมีรายละเอียดให้ชัดเจนดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • แสดงชื่อ ประเภทและขนาดของโครงการ • ระบุชื่อและเบอร์โทรศัพท์ของเจ้าของโครงการ ผู้รับผิดชอบในการควบคุมการรื้อถอน • แผนงานรื้อถอนโครงการ ระยะเวลาที่ใช้ในการรื้อถอน และเวลาเริ่มและหยุดกิจกรรมรื้อถอนในแต่ละวัน 	
	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>จากผลการประเมิน พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่า บริเวณที่มีค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) จากกิจกรรมก่อสร้างสูงสุดอยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง มีค่าเท่ากับ 611.80 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่นละออง ได้แก่ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่โล่งในส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้ทำการรดน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง 2. การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการวิ่งพล่น จำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิด 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • จุดตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ดังรูปที่ 2 <ul style="list-style-type: none"> - อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไม้

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
รองอธิบดีกรมทางหลวง
รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

IVC Innovation
Consultants Co.,Ltd.
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรัน วังโน)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 12/57

ก7-24

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ไม่โครงการต่อลูกบาศก์เมตร แต่หากพิจารณา ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง (ในพื้นที่ปฏิบัติงาน) ซึ่งค่าสูงสุดอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้าง มีค่าความเข้มข้นเท่ากับ 1,326.41 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน (ค่ามาตรฐานฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง เท่ากับ 15,000 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ดังนั้น ฝุ่นละอองรวม (TSP) ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในพื้นที่โดยรอบโครงการอย่างมีนัยสำคัญ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) พบว่า ค่าความเข้มข้นฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง จากกิจกรรมก่อสร้างสูงสุด มีค่าเท่ากับ 153.68 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร อยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง แต่หากพิจารณา ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง (ในพื้นที่ปฏิบัติงาน) ซึ่งค่าสูงสุดอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้าง มีค่าความเข้มข้นเท่ากับ 332.37 	<ol style="list-style-type: none"> 3. กำหนดความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออก ไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ 4. กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน 5. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ตรวจสอบและดูแลรักษาเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดมลพิษทางอากาศ 6. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ หรือหญ้าแห้งภายในพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด เพราะอาจเป็นอุปสรรคต่อการขึ้น-ลงของเครื่องบิน 	<ul style="list-style-type: none"> • ดัชนี <ul style="list-style-type: none"> - PM₁₀ - TSP - CO - NO₂ - ความเร็วและทิศทางลม • ความถี่ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง • ครอบคลุม 2 จุด (จุดแจ้งและจุดฝุ่น) • ผู้รับผิดชอบผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
รองอธิบดีกรมทางหลวง
รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

IVC Innovation
Consultants Co.,Ltd.
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรัน วังโน)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 13/57

ก7-25

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

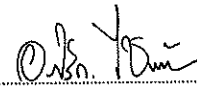
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ไม่โครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน (ค่ามาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง เท่ากับ 5,000 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ดังนั้นค่าฝุ่นละอองดังกล่าวมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐานและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบมลพิษทางอากาศในพื้นที่โดยรอบโครงการอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>- ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) พบว่า จุดที่มีความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง สูงสุดอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เท่ากับ 69.81 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และ เท่ากับ 38.24 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ดังนั้น ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางอากาศในพื้นที่โดยรอบโครงการอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>- ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ มีค่าเท่ากับ 189.00 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร อยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ดังนั้น</p>		

IVC Innovation
Consultants Co., Ltd.

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม



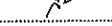
(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายสรัน วังโน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 14/57

ก7-26

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

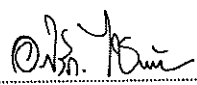
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐานและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางอากาศในพื้นที่โดยรอบโครงการอย่างมีนัยสำคัญ</p>		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>แหล่งกำเนิดมลสารทางอากาศจากกิจกรรมการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ของเครื่องบินของโครงการ ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ดังนี้</p> <p>- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) สูงสุดที่ได้จาก AERMOD พบว่า พ.ศ. 2562 มีค่าเท่ากับ 64.15 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร พ.ศ. 2575 มีค่าเท่ากับ 64.46 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และพ.ศ. 2585 มีค่าเท่ากับ 65.39 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ดังนั้น ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน และไม่ก่อให้เกิดผลกระทบมลพิษทางอากาศในพื้นที่โดยรอบโครงการอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>- ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 และ 8 ชั่วโมง สูงสุดที่ได้จาก AERMOD พบว่า พ.ศ. 2562 มีค่าเท่ากับ 806.66 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>1. ติดป้ายขอความร่วมมือและประกาศประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการภายในท่าอากาศยานให้ดับเครื่องยนต์บริเวณลานจอดรถยนต์ขณะจอด</p> <p>2. ห้ามจอดรถยนต์รับ-ส่ง ในลักษณะของการจอดซ้อนคันบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัดในช่วงที่รถยนต์มาก จะส่งผลให้อิทธิพลที่ระบายจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>• จุดตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ดังรูปที่ 3</p> <ul style="list-style-type: none"> - อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไผ่ <p>• ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - PM₁₀ - NO₂ - CO - TSP - ความเร็วและทิศทางลม <p>• ความถี่ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 จุด (ฤดูแล้งและฤดูฝน)</p>

IVC Innovation
Consultants Co., Ltd.

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายสรัน วังโน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 15/57

ก7-27

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เมตร และ 632.60 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร พ.ศ. 2575 มีค่าเท่ากับ 1,135.30 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และ 687.37 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และ พ.ศ. 2585 มีค่าเท่ากับ 2,116.46 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และ 850.90 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ดังนั้นก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน และ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางอากาศในพื้นที่โดยรอบโครงการอย่างมีนัยสำคัญ - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) สูงสุดที่ได้จาก AERMOD พบว่า พ.ศ. 2562 มีค่าเท่ากับ 78.17 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร พ.ศ. 2575 มีค่าเท่ากับ 155.66 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และพ.ศ. 2585 มีค่าเท่ากับ 299.37 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ดังนั้น ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน และ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางอากาศในพื้นที่โดยรอบโครงการอย่างมีนัยสำคัญ		<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับผิดชอบกรมท่าอากาศยาน



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม

(Signature)

(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม

(Signature)

(นายสรัน วังใบ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 16/57

n7-28

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.3 เสียง/ความสั่นสะเทือน	ระยะรื้อถอน อาคารจอดรถยนต์ของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน ที่ต้องทำการรื้อถอน จะใช้ระยะเวลาการรื้อถอนประมาณ 14 วัน ทำให้เกิดผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนต่อพื้นที่ใกล้เคียงภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เป็นผลกระทบระยะสั้น และอยู่ระดับต่ำ	ระยะรื้อถอน เสียง 1. ติดตั้งแผ่นกันเสียงชนิด Bloxteq 2 Tuff Series (หรือวัสดุอื่นที่สามารถลดเสียงได้เทียบเท่า) ความสูงมากกว่าอาคารที่รื้อถอน 2.5 เมตร ติดตั้งห่างจากแหล่งกำเนิดเสียง 1 เมตร ซึ่งสามารถลดเสียงลงเมื่อผ่านผนังกันเสียง 50 (เดซิเบล) และระดับเสียงที่ลดลงเมื่ออ้อมผ่านผนังกันเสียงสูงสุดเท่ากับ 25 เดซิเบล(เอ) 2. กำหนดให้ดำเนินการรื้อถอน เฉพาะในช่วงเวลา 8.00-17.00 น. และงดกิจกรรมรื้อถอนช่วงที่มีเครื่องบินขึ้นลง 3. ก่อนรื้อถอนโครงการต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ เข้าพบผู้อำนวยการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และให้หมายเลขโทรศัพท์ของเจ้าหน้าที่ควบคุมงานรื้อถอน เพื่อให้สามารถติดต่อกับโครงการได้โดยตรง พร้อมทั้งแจ้งกำหนดการรื้อถอน โดยระบุวัน ช่วงเวลาให้ชัดเจน และระยะเวลาการรื้อถอนโครงการ 4. กำหนดและควบคุมความเร็วของรถบรรทุกวัสดุรื้อถอนภายในพื้นที่รื้อถอนไม่เกิน 30 กม./ชม. และห้ามบีบแตรหรือเหยียบคันเร่งของรถให้เกิดเสียงดัง 5. เลือกใช้เครื่องมือ อุปกรณ์และวิธีการรื้อถอนที่ก่อให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือนรบกวนน้อยที่สุดและตรวจสอบบำรุงรักษาอุปกรณ์และเครื่องจักรให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานให้ต่อเนื่อง	ระยะรื้อถอน เสียง <ul style="list-style-type: none"> จุดตรวจวัด จำนวน 1 สถานี ดังรูปที่ 1 อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) ดัชนี <ul style="list-style-type: none"> - L_{eq} 24 hr - L_{max} - L_{dn} ความถี่ตรวจวัด 1 ครั้งต่อสัปดาห์ ในช่วงงานรื้อถอน ผู้รับผิดชอบผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน ความสั่นสะเทือน <ul style="list-style-type: none"> จุดตรวจวัด จำนวน 1 สถานี ดังรูปที่ 1 อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม

(Signature)

(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม

(Signature)

(นายสรัน วังใบ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 17/57

n7-29

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ความสั่นสะเทือน 1. กำหนดให้ดำเนินการรื้อถอน เฉพาะในช่วงเวลา 8.00-17.00 น. และงดกิจกรรมรื้อถอนช่วงที่มีเครื่องบินขึ้นลง 2. ก่อนรื้อถอนโครงการต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ เข้าพบผู้อำนวยการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และให้หมายเลขโทรศัพท์ของเจ้าหน้าที่ควบคุมงานรื้อถอน เพื่อให้สามารถติดต่อกับโครงการได้โดยตรง พร้อมทั้งแจ้งกำหนดการรื้อถอน โดยระบุวัน ช่วงเวลาให้ชัดเจน และระยะเวลาการรื้อถอนโครงการ 3. กำหนดให้ตรวจวัดค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดภายในพื้นที่โครงการ เพื่อตรวจสอบความสั่นสะเทือนให้มีค่าไม่เกิน 5 มม./วินาที ตามมาตรฐานกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารในกรณีที่มีค่าเกินมาตรฐานดังกล่าวต้องปรับปรุงแก้ไขอุปกรณ์หรือกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนให้มีค่าไม่เกินมาตรฐานกำหนดก่อนจะดำเนินการรื้อถอนต่อไป	<ul style="list-style-type: none"> ดัชนีความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) ความถี่ตรวจวัด 1 ครั้งต่อสัปดาห์ ในช่วงงานรื้อถอน ผู้รับผิดชอบผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน



มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 วิชาการการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 18/57

ก7-30

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะก่อสร้าง เสียง ผลกระทบระดับเสียงตามระยะทางที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการต่อพื้นที่อันไหนมีค่าเท่ากับ 48.9 เดซิเบลเอ และเมื่อรวมกับค่าตรวจวัดเสียง (L_{meas}) มีค่าเท่ากับ 99.0 เดซิเบลเอ เมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด ซึ่งกำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ พบว่า มีค่าไม่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ และระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการ มีค่าเท่ากับ 44.1 เดซิเบลเอ ซึ่งเมื่อนำระดับเสียงที่ได้จากการประเมินรวมกับระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัดสูงสุด พบว่า มีค่าเท่ากับ 60.2 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปที่กำหนดให้มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ความสั่นสะเทือน การคาดการณ์ผลกระทบความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ พบว่า ค่าความสั่นสะเทือนจากอุปกรณ์ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ เมื่อพิจารณาในระดับความ	ระยะก่อสร้าง 1. กำหนดความเร็วของรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับลดตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ 2. รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด 3. ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น 4. จัดวางเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือนราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่การก่อสร้าง 5. การตอก/กระแทกจากกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณจุดที่อยู่ใกล้กับบ้านเรือนราษฎร อาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่ กำหนดให้ดำเนินการในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินการกิจกรรมใด ๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง 6. ในการก่อสร้างกำหนดให้ไม่นำแผ่นเหล็กมาวางแทนผิวถนน หากในกรณีที่เป็นจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและเสียงรบกวนเพื่อป้องกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน 7. การตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างต้องทำในท้องปิดทับเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการตัดเจียร์	ระยะก่อสร้าง เสียง <ul style="list-style-type: none"> จุดตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ดังรูปที่ 2 <ul style="list-style-type: none"> - อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไผ่ ดัชนี <ul style="list-style-type: none"> - $L_{eq} 24$ ชม. - L_{max} - L_{dn} ความถี่ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 จุด (จุดแจ้งและจุดผู้ผ่าน) ผู้รับผิดชอบผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน



มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 วิชาการการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 19/57

ก7-31

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	สันตะเขื่อนที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อนุษย์ พบว่าไม่อยู่ในระดับเริ่มรับรู้ได้ ส่วนผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างอยู่ในระดับไม่เป็นอันตรายแม้แต่ต่อสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ (Ancient building)	8. บำรุงรักษาผิวจราจรในพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดี ตลอดช่วงเวลาก่อสร้างโครงการ 9. หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป	ความสั่นสะเทือน • จุดตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ดังรูปที่ 2 - อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไผ่ • ดัชนี ความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) • ความถี่ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 จุด (จุดล่างและจุดบน) • ผู้รับผิดชอบ ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน
	ระยะดำเนินการ เสียง กรณีที่ 1 กรณีปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2562	ระยะดำเนินการ 1. ในอนาคตหากปริมาณเครื่องบินที่ใช้บริการของสนามบินเพิ่มขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้ในรายงานจะต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้เสียงหัวหรือท้ายสนามบิน และส่งผลการตรวจวัด	ระยะดำเนินการ เสียง • จุดตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ดังรูปที่ 3

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน



มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรัน วังใบ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 20/57

ก7-32

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ผลการประเมินโดยนำเข้ชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินในปี 2562 เครื่องบินที่ใช้เป็นตัวแทนในแบบจำลอง เครื่องบิน B-737-800 จำนวน 6 เที่ยวบิน ผลการประเมิน พบว่า แนวเส้น NEF 30-40 อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง กรณีที่ 2 กรณีคาดการณ์ ปี พ.ศ. 2575 ผลการประเมินโดยนำเข้ชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินในปี 2575 เครื่องบินที่ใช้เป็นตัวแทนในแบบจำลอง เครื่องบิน B-737-800 จำนวน 15 เที่ยวบิน ผลการประเมิน พบว่า แนวเส้น NEF 30-40 อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง กรณีที่ 3 กรณีคาดการณ์ ปี พ.ศ. 2585 ผลการประเมินโดยนำเข้ชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินในปี 2585 เครื่องบินที่ใช้เป็นตัวแทนในแบบจำลอง เครื่องบิน B737-800 จำนวน 26 เที่ยวบิน ผลการประเมิน พบว่า แนวเส้น NEF 30-40 อยู่ภายในเขตพื้นที่ท่า	ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา (มาตรการ ปี 2536) 2. เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ทำการบิน ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในช่วงเวลาการขึ้น-ลงของเครื่องบิน จะต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ได้แก่ Ear Plugs หรือ Ear Muffs ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในบริเวณดังกล่าว 3. กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากกิจกรรมของท่าอากาศยานให้ดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน 4. หลีกเลี่ยงการบินในเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน เช่น การกักตุนการทหาร และการบรรเทาสาธารณภัย 5. การปฏิบัติงานบินเพื่อลดเสียง เช่น ควบคุมการนำเครื่องบินขึ้นด้วยการลดแรง thrust ใกล้เคียงกับบริเวณที่มีบ้านคนพักอาศัยเป็นจำนวนมาก หรือได้ขึ้นสูงสุดตามวิสัยปลอดภัยเช่นเดียวกันกับการนำเครื่องบินลงสนามด้วยการลด thrust ของเครื่องยนต์ 6. ประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้การใช้แบบจำลองเพื่อการวางแผนเกี่ยวกับเสียงรบกวนจากเครื่องบิน เช่น Aviation Environmental Design Tool (AEDT) Version 2b สำหรับการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากท่าอากาศยาน เพื่อประเมินค่า NEF และ Ldn ทุกปี	- อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไผ่ • ดัชนี - $L_{eq\ 24\ hr}$ - L_{max} - L_{dn} • ความถี่ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 จุด (จุดล่างและจุดบน) • ผู้รับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน ความสั่นสะเทือน • จุดตรวจวัด จำนวน 3 สถานี ดังรูปที่ 3 - อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) - โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านหนองไผ่



บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรัน วังใบ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 21/57

ก7-33

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>อากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง ดังนั้น ศักยภาพสูงสุดของท่าอากาศยานบุรีรัมย์สามารถรองรับเครื่องบิน B-737-800 จำนวน 26 เที่ยวบินต่อวัน</p> <p><u>ความสั่นสะเทือน</u></p> <p>ในระยะดำเนินการของโครงการจะไม่มีกิจกรรมคอก ขุด หรือเจาะภายในพื้นที่โครงการที่จะก่อให้เกิดผลกระทบความสั่นสะเทือนต่อพื้นที่โดยรอบ ในระยะดำเนินการจะมีเพียงการขึ้นลงของเครื่องบินโดยสารซึ่งล้อของเครื่องบินมียางรองรับ จึงคาดว่าไม่ก่อให้เกิดผลกระทบความสั่นสะเทือนต่อพื้นที่อันไหนโดยรอบ</p>	<p>7. ติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงหัวทางวิ่งของท่าอากาศยาน และส่งผลการตรวจวัดให้หน่วยงานอนุญาตและสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา</p> <p>8. จัดให้มีการสำรวจความคิดเห็นของชุมชนรอบพื้นที่โครงการต่อผลกระทบด้านเสียงจากเครื่องบินทุกปี และต้องจัดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน</p> <p>9. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่โดยรอบโครงการทราบถึง มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่โครงการได้กำหนดไว้แล้ว</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ดัชนีความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) • ความถี่ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 จุด (จุดแจ้งและจุดผ่าน) • ผู้รับผิดชอบกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รัชการหารการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน



มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรัน วังใจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 22/57

ก7-34

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.4 คุณภาพน้ำผิวดิน	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ผลกระทบด้านการปนเปื้อนจากการขนส่งและชะล้างของดิน</p> <p>พื้นที่ก่อสร้างโครงการไม่มีการตัดผ่านแหล่งน้ำผิวดินและไม่มีการก่อสร้างคร่อมลำน้ำแต่อย่างใด กิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างมายังพื้นที่โครงการอาจก่อให้เกิดการปนเปื้อนของแหล่งน้ำ กรณีที่เกิดการไหลของวัสดุก่อสร้างในระหว่างการขนส่งได้ สำหรับการก่อสร้างโครงสร้างอาคารต่าง ๆ จะมีกิจกรรมการทำฐานราก การขุดฐานราก การเจาะเสาเข็มซึ่งจะมีการเปิดหน้าดินบริเวณฐานราก โดยน้ำจากพื้นที่ก่อสร้างจะถูกรวบรวมลงสู่บ่อรองรับน้ำฝนชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อคัดกรองดินทรายจากการก่อสร้าง</p> <p><u>ผลกระทบจากน้ำทั้งคนงานและส้วมคนงาน</u></p> <p><u>โครงการ</u></p> <p>ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นโดยคิดปริมาณน้ำเสียเท่ากับร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้โครงการ โดยสำนักงานและบ้านพักคนงานมีเจ้าหน้าที่และ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รมั้ตระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อหลีกเลี่ยงการปนเปื้อนของน้ำในรางระบายน้ำ 2. จัดให้มีห้องส้วมสำหรับบ้านพักคนงานก่อสร้างจำนวนห้องส้วม 3 ห้อง ต่อคนงาน 50 คน 3. จัดให้มีรางระบายน้ำรอบพื้นที่ท่าอากาศยานและดูแลรักษาให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานอยู่เสมอ 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • จุดตรวจวัด จำนวน 2 สถานี ดังรูปที่ 2 <ul style="list-style-type: none"> - บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ - บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ • ดัชนี <ul style="list-style-type: none"> - อุณหภูมิ - ความเป็นกรดด่าง (pH) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) - ไขมันและน้ำมัน (Oil and Grease) • ความถี่ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 จุด (จุดแจ้งและจุดผ่าน)

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รัชการหารการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน



มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรัน วังใจ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 23/57

ก7-35

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	คนงานก่อสร้างทั้งหมดประมาณ 200 คน มีความต้องการใช้น้ำประมาณ 50 ลิตร/คน/วัน คิดเป็นความต้องการน้ำใช้ประมาณ 10 ลูกบาศก์เมตร/วัน ดังนั้นคิดเป็นปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นประมาณ 8 ลูกบาศก์เมตร/วัน		<ul style="list-style-type: none"> ผู้รับผิดชอบ ผู้รับเหมาก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในระยะดำเนินการ ในระยะ 10 ปีข้างหน้า (ปี 2575) คาดว่าจะมีปริมาณผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์สูงสุด จำนวน 2,329 คน/วัน ดังนั้น จะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นประมาณ 93.16 ลูกบาศก์เมตร/วัน ซึ่งท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาด 120 ลบ.ม./วัน เพื่อรองรับปริมาณน้ำเสียดังกล่าวได้อย่างเพียงพอ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>แหล่งกำเนิดน้ำทิ้งหลักอยู่บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารและจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ ดังนั้น กรมท่าอากาศยานต้องมีการออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียได้อย่างเพียงพอ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>คุณภาพน้ำผิวดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดตรวจวัด จำนวน 2 สถานี ดังรูปที่ 3 <ul style="list-style-type: none"> บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ดัชนี <ul style="list-style-type: none"> อุณหภูมิ ความเป็นกรดด่าง (pH) ปริมาณสารแขวนลอย (SS) ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) ปริมาณออกซิเจนละลายน้ำ (DO) บีโอดี (BOD)



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายอภิรัฐ ไชยวงค์น้อย)
รองอธิบดีกรมทางหลวง
รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายสรณ์ วังโน)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 24/57

ก7-36

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			<ul style="list-style-type: none"> ความถี่ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 จุด (ฤดูแล้งและฤดูฝน) ผู้รับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน
1.5 ทรัพยากรดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ในระยะก่อสร้างจะก่อให้เกิดการชะล้างพังทลายของดินในระดับต่ำถึงต่ำมาก โดยจะเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงที่มีการเปิดหน้าดิน และผลกระทบจะมากขึ้นในกรณีที่มีฝนตกหนัก</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการก่อสร้างและใช้รางระบาย เช่น ท่อ บ่อพักตะกอน และอื่น ๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่พร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินในพื้นที่โครงการ งานขุดขนดิน งานปรับระดับพื้นที่ โดยต้องปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน การขุดดินจะขุดดินโดยมีความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน เมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จจะทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดิน 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มี



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายอภิรัฐ ไชยวงค์น้อย)
รองอธิบดีกรมทางหลวง
รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายสรณ์ วังโน)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 25/57

ก7-37

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

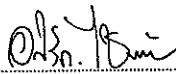
รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมในระยะดำเนินการ ไม่มีกิจกรรมใดที่จะรบกวนทรัพยากรดิน จึงไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรดิน	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี
2. ทรัพยากรด้านชีวภาพ			
2.1 นิเวศวิทยาบก	เตรียมพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์เป็นพื้นที่ขอใช้ป่าสงวนแห่งชาติโคกโจด จำนวน 2,512 ไร่	เตรียมพื้นที่ ก่อนการก่อสร้าง กรมท่าอากาศยานโดยท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จะประสานไปที่กรมป่าไม้ เพื่อให้กรมป่าไม้มาทำบัญชีไม้และหมายที่ดินไม้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (ออป.) มาดำเนินการทำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	เตรียมพื้นที่ - ไม่มี
	ระยะก่อสร้าง การดำเนินการก่อสร้างมีผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ภายในท่าอากาศยาน โดยมีผลกระทบต่อการสูญเสียทรัพยากรป่าไม้จากกิจกรรมเปิดพื้นที่	ระยะก่อสร้าง 1. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ป่าไม้ในการตรวจสอบการบุกรุก พื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน (มาตรการ ปี 2536) 2. ในกรณีที่ต้องการตัดฟันต้นไม้เพื่อก่อสร้างควรระมัดระวังให้มีการตัดไม้นอกพื้นที่ 3. มีมาตรการป้องกันรวมทั้งมีบทลงโทษพนักงานและคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ เช่น ลักลอบตัดไม้ เป็นต้น 4. ต้องมีมาตรการและกฎระเบียบบังคับไม่ให้พนักงาน หรือคนงานล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาดและมีบทลงโทษที่เข้มงวด	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

IVC Innovation Consultants Co., Ltd.

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม

(นายสรัน วังโน)

บุคลากรตามผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 26/57

ก7-38

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

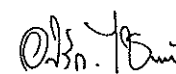
รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		5. รณรงค์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนทราบ ถึงแนวทางการป้องกันไฟฟ้า การแก้ไขปัญหาไฟฟ้าการระมัดระวังอันตรายจากไฟฟ้า และผลกระทบจากไฟฟ้า โดยเฉพาะผลกระทบที่มีต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน 6. รณรงค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชน ในพื้นที่ซึ่งดำเนินการจัดไฟใกล้บริเวณแนวเขตป่า 7. เตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานตามแผนระดมพลดับไฟฟ้าในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์รุนแรง และสถานการณ์วิกฤติ 8. เตรียมความพร้อมด้านบุคลากรสำหรับปฏิบัติงานดับไฟฟ้าของจังหวัดเครื่องมือ/อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา 9. ประสานหน่วยงานดับไฟฟ้า ร่วมการปฏิบัติงานดับไฟฟ้าของหน่วยงานทุกหน่วยงานที่มีพื้นที่ รับผิดชอบ โดยเน้นการเข้าถึงพื้นที่อย่างรวดเร็วทันเหตุการณ์ในลักษณะบูรณาการร่วมกัน	
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการกิจกรรมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีเพียงการให้บริการด้านคมนาคมทางอากาศเท่านั้น จึงส่งผลกระทบต่อพืชและสัตว์ในระบบนิเวศอยู่ในระดับต่ำมาก	ระยะดำเนินการ 1. จัดสรรงบประมาณสนับสนุนหน่วยงานปลูกสร้างสวนป่าเศรษฐกิจ ให้มาจัดสร้างป่าธรรมชาติ เพื่อการอนุรักษ์ขึ้น และดูแลรักษาให้คงอยู่ได้โดยการสร้างแนวเขตป่าที่ชัดเจน รวมทั้งจัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ให้เจ้าหน้าที่สามารถที่จะปฏิบัติการป้องกันการบุกรุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ (มาตรการ ปี 2536)	ระยะดำเนินการ • จุดตรวจวัด - บริเวณภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

IVC Innovation Consultants Co., Ltd.

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม

(นายสรัน วังโน)

บุคลากรตามผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 27/57

ก7-39

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		2. ปรับเปลี่ยนบทบาทของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด จากกรมเพาะกล้าไม้ เช่น สะดา เพื่อการปลูกสร้างสวนป่ามาเป็นเพาะกล้าไม้ผล แจกจ่ายหรือจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร เพื่อให้ราษฎรนำไปปลูกในพื้นที่ไร่นา หรือที่บ้าน เพื่อเป็นการช่วยเหลือการพึ่งพาลายของดิน (มาตรการ ปี 2536) 3. ทำการตัดหญ้าและวัชพืชในพื้นที่ใกล้ทางวิ่ง คูระบายน้ำตลอดแนวทางวิ่งของอากาศยาน ภายในท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันการเป็นที่อาศัยของนก 4. ต้นไม้ภายในบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ต้องตัดแต่งเรือนยอดให้โปร่ง ความสูงไม่เกิน 6 เมตร และแผ่กิ่งก้านสาขาไม่เกิน 5 เมตร เพื่อลดการใช้เป็นแหล่งอาศัยเกาะนอนหรือสร้างรังของนก 5. ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องมีกองขยะกลางแจ้ง เพื่อมิให้เป็นแหล่งอาหารของนก 6. ให้เจ้าหน้าที่ตรวจหารังอาศัยหรือวางไข่รวมทั้งแหล่งเกาะนอนและแหล่งอาหารของนก บริเวณอาคารต่าง ๆ และบริเวณพื้นที่นอกอาคารของท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอหากพบให้ทำลายขับไล่ หรือหาทางแก้ไขเพื่อไม่ให้นกเข้ามาอาศัยหรือหาอาหารภายในพื้นที่โครงการ 7. ก่อนเครื่องบินขึ้น-ลง จะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพของทางวิ่งและพื้นที่ข้างเคียง เพื่อไล่นกให้ออกจากทางวิ่ง	• ดัชนี - สำรวจชนิดและปริมาณของพืชพรรณ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัยและแหล่งอาหารของนก - สำรวจชนิดและปริมาณสัตว์และนก โดยเฉพาะนกที่มีขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน • ความถี่ - สำรวจปีละ 1 ครั้ง • ผู้รับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน



มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 28/57

ก7-40

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		8. ตรวจสอบบริเวณรั้วหรือกำแพงโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อป้องกันสัตว์เข้า-ออกภายในท่าอากาศยาน 9. ดูแลบริเวณสระพักน้ำและบ่อน้ำภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อมิให้เป็นแหล่งอาหารของนก	
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ระยะดำเนินการ กิจกรรมคมนาคมขนส่งทางอากาศ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในระยะดำเนินการไม่มีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินภายนอกพื้นที่ท่าอากาศยาน	ระยะดำเนินการ 1. ประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดบุรีรัมย์ สำนักงานจังหวัดบุรีรัมย์การวางแผนและควบคุมการใช้ที่ดินบริเวณใกล้สนามบิน ด้วยการแบ่งเขตหรือการออกใบอนุญาตก่อสร้างการแบ่งเขตจะต้องเป็นไปตามการคำนวณเสียงตามสถานการณ์ที่เป็นจริง ภายในเขตเส้นเสียงที่มีผลกระทบต่อบ้านเรือนจะต้องมีการปรับการใช้ที่ดิน ซึ่งอาจเป็นการห้ามสร้างบ้านเรือนใหม่ ๆ ส่วนอาคารเดิมที่มีอยู่จะได้รับการสร้างฉนวนกันเสียงให้ เป็นต้น (มาตรการ ปี 2536) 2. เมื่อมีการปรับปรุงท่าอากาศยานเสร็จเรียบร้อยแล้วควรมีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศให้หน่วยงานปกครองและส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทราบโดยทั่วกัน เพื่อนำไปสู่การดำเนินงานร่วมกันในการควบคุม มิให้มีการสร้างสิ่งปลูกสร้างสูงเกินกว่าที่กำหนดไว้ 3. ทำการตรวจสอบสิ่งปลูกสร้างรอบท่าอากาศยานให้เป็นไปตามข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พร้อมทั้งประสานกับหน่วยงาน	ระยะดำเนินการ - ไม่มี



มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 29/57

ก7-41

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		ระดับท้องถิ่นในการอนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ 4. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์หรือจัดทำเอกสารชี้แจงแก่ประชาชนในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศเพื่อให้ประชาชนดำเนินการก่อสร้างหรือมีกิจกรรมที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการบิน	
3.2 การคมนาคมขนส่ง	ระยะก่อสร้าง ในระยะก่อสร้าง คาดว่าจะมีการใช้รถบรรทุก 10 ล้อขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการสูงสุดเท่ากับ 114 คัน/วัน ช่วงเวลา 09.00-17.00 น. ประมาณ 8 ชม. หรือเท่ากับ 38 คัน PCU/วัน (PCE รถบรรทุก 10 ล้อ เท่ากับ 2.5) พิจารณากรณีสูงสุดทำการขนส่งภายใน 1 ชม. เมื่อเพิ่มปริมาณจราจรจากโครงการมีปริมาณจราจรเฉลี่ยรวมเพิ่มเป็น 1,214 คัน (PCU)/ชม. เมื่อคำนวณค่า V/C Ratio เพิ่มขึ้นเป็น 0.15 ซึ่งระดับการบริการจราจรของทางหลวงหมายเลข 219 บริเวณ กม.ที่ 118+182 มีการให้บริการ (LOS) อยู่ในระดับ A เท่าเดิม ผลกระทบในระยะก่อสร้างอยู่ในระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง 1. การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวนทางเสียง จำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะบรรทุกอย่างมิดชิด 2. รถขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด 3. หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างบริเวณทางเข้า-ออกสนามบิน จะกำหนดให้ใช้เส้นทางอื่นในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง 4. ติดป้ายเตือน "เขตก่อสร้าง" บริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ 5. ควบคุมความเร็วยานพาหนะของโครงการ เมื่อผ่านชุมชนให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กม./ชม. 6. กำหนดให้รถยนต์ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการหลีกเลี่ยงทำการขนส่งวัสดุก่อสร้างช่วงที่มีเครื่องบินโดยสารขึ้น-ลงเพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี



บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 วิชาการการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 30/57

ก7-42

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการ ที่จอดรถของท่าอากาศยานสามารถรองรับได้ 530 คัน ประกอบด้วย ที่จอดรถยนต์ เท่ากับ 524 คัน หรือเท่ากับ 524 คัน PCU (PCE รถยนต์เท่ากับ 1) และที่จอดรถบัส เท่ากับ 6 คัน หรือเท่ากับ 15 คัน PCU (PCE รถบัสเท่ากับ 2.5) รวมทั้งหมด 539 คัน PCU กำหนดให้รถยนต์ออกพร้อมกันใน 1 ชม. เมื่อเพิ่มปริมาณจราจรจากโครงการมีปริมาณจราจรเฉลี่ยรวมเพิ่มเป็น 1,841 คัน (PCU)/ชม. เมื่อคำนวณค่า V/C Ratio มีค่าเท่ากับ 0.23 ระดับการบริการจราจรของทางหลวงหมายเลข 219 บริเวณ กม.ที่ 118+182 มีการให้บริการ (LOS) เปลี่ยนเป็นระดับ B การเคลื่อนที่ของรถคงที่แต่ผู้ใช้รถจะมองเห็นรถคันอื่น ๆ ได้ชัดเจน และสามารถเลือกใช้ความเร็วที่ต้องการได้ แต่อาจจะไม่มีความปลอดภัยตัวในการแซงรถที่อยู่ในเส้นทางเดียวกัน ดังนั้นผลกระทบในระยะดำเนินการอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ 1. ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรเพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์บริเวณที่จัดเตรียมไว้ 2. ห้ามจอดรถยนต์ที่วิ่งไปบริเวณที่รับ-ส่ง ด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารและไหล่ทางด้านข้างที่จอดรถยนต์ 3. จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบจราจรก่อนเครื่องบินขึ้น-ลงอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ดำเนินจัดระบบจราจรให้สอดคล้องกับลานจอดรถยนต์ เพื่อจัดการจราจรให้เป็นระเบียบ 4. ติดตั้งไฟส่องสว่างในบริเวณทางเข้าท่าอากาศยานให้ชัดเจน	ระยะดำเนินการ - ไม่มี



บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 วิชาการการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 31/57

ก7-43

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.3 การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการเตรียมพื้นที่และงานดิน จะดำเนินการภายในเขตของโครงการซึ่งอยู่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์เท่านั้น กิจกรรมดังกล่าวอาจปิดกั้นทางระบายน้ำที่มีอยู่เดิมของท่าอากาศยานทำให้เกิดการอุดตันได้ แต่ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นในระยะก่อสร้างเท่านั้น ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ	ระยะก่อสร้าง 1. ต้องจัดทำคลองระบายน้ำรอบพื้นที่โครงการ และติดตั้งสูบน้ำบริเวณด้านใต้ของพื้นที่โครงการ (มาตรการ ปี 2536) 2. หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินในฤดูฝน บริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้าง (มาตรการ ปี 2536) 3. ตรวจสอบการร่วนหล่นของเศษดินหรือวัสดุที่จะส่งสู่รางระบายน้ำด้านข้างของพื้นที่ก่อสร้างทุกวันเพื่อป้องกันการอุดตันของรางระบายน้ำ 4. จัดทำทางระบายน้ำฝน ขั้วคราวหรือทางระบายน้ำฉุกเฉินเพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณโดยรอบ 5. ออกแบบบ่อน้ำให้มีจุลชีพเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง 6. ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำอยู่เสมอ	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี
	ระยะดำเนินการ - ออกแบบระบบระบายน้ำพร้อมบ่อน้ำจำนวน 3 บ่อ โดยให้มีขนาดช่องเปิดและขนาดความจุของบ่อน้ำที่เพียงพอสำหรับการระบายน้ำ โดยคำนึงถึงปริมาณน้ำหลาก โดยขนาดของบ่อน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำส่วนเกิน	ระยะดำเนินการ 1. การระบายน้ำ บริเวณที่ทำการตรวจสอบ สถานีสูบน้ำคลองระบายน้ำรอบโครงการ ระยะเวลาและความถี่ในการตรวจสอบ ก่อนถึงฤดูฝนหรือเดือนละ 1 ครั้ง (มาตรการ ปี 2536) 2. ก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูฝน ให้ดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ขึ้นปกคลุมรางระบายน้ำภายในและรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน	ระยะดำเนินการ - ไม่มี

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รัชการหารการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรณ์ วังไ)

บุคลากรรวมผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 32/57

ก7-44

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ความจุของบ่อ 1, 2 และ 3 มีค่า 153,200 ลบ.ม. 202,150 ลบ.ม. และ 165,375 ลบ.ม. ตามลำดับ - ออกแบบขนาดท่อระบายน้ำในร่องน้ำกลางรันเวย์ เป็นชนิดท่อกลอง คลส. ขนาด (กว้างxสูง) 1.50x1.20 ม. และ 1.50x1.50 ม. ความลาดชันท้องท่อไม่น้อยกว่า 0.0017 ซึ่งมีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการระบายน้ำของโครงการ	3. ขุดลอกรางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยานและแก้ไขปัญหारेื่องการพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำ เช่น การคาดคองกริด ส่วนของคลองระบายน้ำรอบโครงการ ต้องได้รับการดูแลให้อยู่ในสภาพที่สามารถระบายน้ำได้ดีปราศจากตะกอน วัชพืช และสิ่งกีดขวาง โดยเฉพาะช่วงก่อนหน้าฤดูฝน 4. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนในด้านการระบายน้ำของท่าอากาศยานจำเป็นต้องตรวจสอบและแก้ไขโดยเร่งด่วน	
3.4 การจัดการน้ำเสีย	ระยะก่อสร้าง คาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียเพิ่มขึ้น จากจำนวนคนงานเพิ่มขึ้น 240 ลบ.ม./เดือน (คำนวณจากจำนวนคนงาน 200 คน) ดังนั้น ในระยะก่อสร้างจะมีปริมาณน้ำเสียรวม 1,920 ลบ.ม./เดือนซึ่งปริมาณน้ำเสียจากที่พักคนงานจะบำบัดโดยใช้ถังบำบัดสำเร็จรูปที่บริเวณที่พักคนงาน	ระยะก่อสร้าง 1. จัดให้มีห้องน้ำ ท้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงานชั่วคราว และที่พักคนงานอย่างเพียงพอ 2. จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่รองรับน้ำเสียจากห้องส้วม น้ำทิ้งห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ท้องครัวอย่างเพียงพอ พร้อมบ่อกักน้ำทิ้งที่สามารถเก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายออกสู่ปะการะดือไป	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี
	ระยะดำเนินการ อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่จะมีปริมาณน้ำเสียเท่ากับ 93.16 ลบ.ม./วัน ซึ่งท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาด 120 ลบ.ม./วัน เพื่อรองรับปริมาณน้ำเสียดังกล่าวได้อย่างเพียงพอ	ระยะดำเนินการ ออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียให้สามารถรองรับน้ำเสียได้อย่างเพียงพอ	ระยะดำเนินการ • จุดตรวจวัด จำนวน 1 สถานี ดังรูปที่ 3 ได้แก่ น้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รัชการหารการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรณ์ วังไ)

บุคลากรรวมผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 33/57

ก7-45

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			<ul style="list-style-type: none"> ดัชนี <ul style="list-style-type: none"> - pH - BOD5 - SS - Oil & Grease - Fecal Coliform Bacteria - Total Coliform Bacteria - ทีเคเอ็น (TKN) - ซัลไฟด์ (Sulfide) - ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) - คลอรีนตกค้าง (Residual Chlorine) - ตะกอนหนัก (Settleable Solids) ความถี่ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 จุด (จุดแ่งและจุดฝน) ผู้รับผิดชอบ

IVC Innovation Consultants Co., Ltd.
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รัชการราชนาถน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 34/57

ก7-46

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.5 การจัดการขยะ	ระยะรื้อถอน อาคารจอดรถยนต์ของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานที่ต้องทำการรื้อถอน จะใช้ระยะเวลาการรื้อถอนประมาณ 14 วัน ทำให้เกิดเศษวัสดุจากการรื้อถอนอาคาร โดยจะนำเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ไปปรับถมพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ เป็นผลกระทบระยะสั้น และอยู่ระดับต่ำ	ระยะรื้อถอน 1. จัดให้มีพื้นที่เก็บกองวัสดุจากการรื้อถอนและต้องปกคลุมด้วยผ้าคลุมมิดชิดเพื่อการเก็บขนไปกำจัดต่อไป 2. มูลฝอยจากกิจกรรมการรื้อถอนที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น ไม้แบบ และเหล็กเส้น ทางโครงการมีการจัดการโดยจะนำไปจำหน่ายแก่ผู้รับซื้อ หรือนำกลับมาใช้ในงานก่อสร้าง 3. ไม่นำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปทิ้งในพื้นที่สาธารณะ นำเศษวัสดุจากการรื้อถอนมาปรับถมพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ 4. กำหนดให้ผู้รับเหมาเป็นผู้รับผิดชอบนำวัสดุจากการก่อสร้าง รื้อถอนสิ่งก่อสร้าง (เฉพาะคอนกรีตเสริมเหล็ก ผนังอิฐมวลเบา ผนังอิฐบล็อก ผนังอิฐมวล และผนังปูน เท่านั้น) ส่งไปเข้ากระบวนการแปรูปแล้วนำกลับมาใช้ประโยชน์ (Recycling) 5. จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยที่มีการคัดแยกประเภทขยะ	ระยะรื้อถอน - ไม่มี

IVC Innovation Consultants Co., Ltd.
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รัชการราชนาถน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 35/57

ก7-47

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง คาดว่าจะมีปริมาณขยะจากคนงานก่อสร้างเพิ่มขึ้น 100 กิโลกรัม/วัน (จากจำนวนคนงาน 200 คน มีอัตราการเกิดขยะ 0.50 กิโลกรัม/คน/วัน) ดังนั้น จะมีปริมาณขยะจากคนงานก่อสร้างรวมกับปริมาณขยะสูงสุดจากอาคารที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์รวม 240 กิโลกรัม/วัน ซึ่งท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะประสานงานกับเทศบาลตำบลตึกมาจัดเก็บเพื่อนำไปกำจัดต่อไป	ระยะก่อสร้าง 1. ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ 2. จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลตึกเข้ามาจัดเก็บและกำจัด 3. จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถังขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างตั้งแต่ขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง 4. ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพราะเป็นอุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี
	ระยะดำเนินการ อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ คาดว่าจะมีปริมาณขยะจากผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 3.882 ลบ.ม./วัน มีการออกแบบพื้นที่สำหรับสร้างเป็นห้องพักขยะ เพื่อรองรับปริมาณขยะที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมภายในอาคารที่พักผู้โดยสารใหม่ โดยห้องพักขยะจะอยู่บริเวณชั้นที่	ระยะดำเนินการ 1. ให้โครงการดูแลอาคารที่พักขยะให้เพียงพอต่อการจัดเก็บขยะ และให้ประสานกับเทศบาลตำบลตึกในการดำเนินการจัดเก็บ 2. จัดเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดเก็บรวบรวมขยะตามจุดต่างๆ ภายในพื้นที่โครงการมาไว้ยังที่พักขยะเพื่อรอการเก็บขนจากเทศบาลตำบลตึกมารับไปกำจัดโดยใช้วิธีการฝังกลบ ในพื้นที่ฝังกลบขยะของเทศบาลตำบลตึก และดูแลความสะอาดของบริเวณที่พักขยะ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี

IVC Innovation
Consultants Co., Ltd.
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....

(ลายมือชื่อ)
(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....

(นายสรณ์ วังโน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 36/57

ก7-48

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	1 และชั้นที่ 2 มีขนาดพื้นที่เท่ากันห้องละ คือ 18 ตร.ม. (3.00x6.00 เมตร) จัดเก็บขยะสูง 1.5 เมตร สามารถรองรับขยะได้ ห้องละ 27 ลบ.ม./ห้อง จำนวน 2 ห้องรวม 54 ลบ.ม. และอาคารพักขยะใกล้เตาเผาขยะเดิมสามารถพักขยะได้ประมาณ 48 ลบ.ม. รวมทั้งพักขยะของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 102 ลบ.ม. สามารถพักขยะได้ประมาณ 26 วัน เพียงพอกับปริมาณขยะที่เกิดขึ้น แต่ในการจัดการขยะควรกำจัดขยะภายใน 3 วัน ซึ่งท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะประสานงานกับเทศบาลตำบลตึกมาจัดเก็บเพื่อนำไปกำจัดต่อไป	3. จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอย กระจายตามจุดต่างๆ ในบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานอย่างเพียงพอ 4. ประชาสัมพันธ์ให้ผู้เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยาน ทั้งขยะในถังขยะที่จัดเตรียมไว้ 5. จัดให้มีภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิดในพื้นที่โครงการ รวมทั้งจัดเตรียมถังขยะให้เพียงพอต่อการรองรับขยะแต่ละประเภท คือ ถังสีเขียวรองรับขยะเปียก ถังสีน้ำเงินรองรับขยะรีไซเคิล เช่น ขวดแก้ว เป็นต้น ถังขยะสีเหลืองรองรับขยะทั่วไป เช่น เศษกระดาษ เป็นต้น 6. จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยขนาด 30 ลิตร แยกประเภทขยะเปียกและขยะรีไซเคิล กระจายอยู่ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร 7. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลเมื่อพบว่าถังขยะเต็มให้ดำเนินการเปลี่ยนถุงขยะ 8. มีการแยกขวดพลาสติกและขวดแก้วออกก่อนนำไปไว้ที่ห้องพักขยะ ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ส่วนขยะเปียกจะนำไปพักที่อาคารพักขยะทุกวัน 9. ก่อนรวบรวมมูลฝอยจากจุดต่างๆ ไปยังห้องพักขยะของโครงการ ต้องมัดปากถุงให้แน่นเพื่อป้องกันมูลฝอยกระจัดกระจายและสะดวกต่อการขนย้าย 10. การเก็บมูลฝอยในถุงต้องไม่ให้มีปริมาณหรือน้ำหนักมากเกินไป ซึ่งบรรจุปริมาณมูลฝอยประมาณ 3 ใน 4 ของถุง	

IVC Innovation
Consultants Co., Ltd.
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....

(ลายมือชื่อ)
(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....

(นายสรณ์ วังโน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 37/57

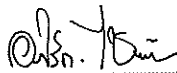
ก7-49

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		11. ตรวจสอบรอยรั่วของถังบรรจุมูลฝอยทั้งก่อนและหลังการบรรจุมูลฝอย เพื่อให้มูลฝอยรั่วไหลออกมาภายนอก 12. ขยะเปียก ที่เกิดขึ้นห้ามนำไปพักไว้ในห้องพักขยะภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ให้นำไปพักที่อาคารพักขยะ 13. การจัดการขยะของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> อาคารพักขยะรวม <ul style="list-style-type: none"> ห้องพักขยะแห้ง ห้องพักขยะเปียก และห้องขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ โดยสามารถรองรับขยะได้ไม่น้อยกว่า 3 วัน ห้องพักขยะอันตราย โดยสามารถรองรับขยะได้ไม่น้อยกว่า 15 วัน จัดให้มีการทำความสะอาดอาคารพักขยะอย่างสม่ำเสมอ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการเพาะตัวของเชื้อโรค จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียจากการล้างอาคารพักขยะเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียก่อนระบายออกสู่ภายนอก ห้องพักขยะอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ <ul style="list-style-type: none"> ห้องพักมูลฝอยแห้ง และห้องมูลฝอยที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ โดยสามารถรองรับมูลฝอยได้ไม่น้อยกว่า 3 วัน ห้องพักมูลฝอยอันตราย โดยสามารถรองรับมูลฝอยได้ไม่น้อยกว่า 15 วัน 	

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

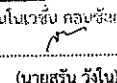
รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายสรัน วังโน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 38/57


ก7-50

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<ul style="list-style-type: none"> ห้องพักขยะจะมีประตูปิดมิดชิด เพื่อป้องกันกลิ่นรบกวนผู้มาใช้บริการท่าอากาศยาน โดยจะเปิด-ปิด ประดูเฉพาะช่วงที่มีการเก็บขนมูลฝอยเท่านั้น จัดให้มีที่รวบรวมน้ำจากการล้างห้องพักขยะรวมเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียก่อนระบายออกสู่ภายนอก จัดให้มีการทำความสะอาดห้องพักขยะอย่างสม่ำเสมอ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการเพาะตัวของเชื้อโรค จัดให้มีที่รวบรวมน้ำจากการล้างห้องพักขยะเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียก่อนระบายออกสู่ภายนอก บ้านพักเจ้าหน้าที่ <ul style="list-style-type: none"> ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จัดให้มีภาชนะรองรับขยะขนาด 100 ลิตร วางอยู่บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ ขยะบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ยังจัดให้มีถังขยะแบบแยกประเภท และเจ้าหน้าที่ที่อาศัยอยู่บริเวณบ้านพักมีการแยกขยะก่อนนำไปทิ้งบริเวณอาคารพักขยะ 	
3.6 คุณภาพน้ำใช้	ระยะก่อสร้าง จำนวนคนงาน 200 คาดว่าจะมีความต้องการปริมาณน้ำใช้จากจำนวนคนงานเพิ่มขึ้น 10 ลูกบาศก์เมตร/วัน หรือเท่ากับ 300 ลูกบาศก์เมตร/เดือน ในระยะก่อสร้างจึงมีความต้องการใช้	ระยะก่อสร้าง - จัดให้มีน้ำใช้ของคนงานอย่างเพียงพอ	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

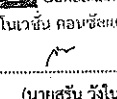
รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม



(นายสรัน วังโน)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 39/57

ก7-51

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	น้ำรวม 2,400 ลูกบาศก์เมตร/เดือน ซึ่งปริมาณการผลิตน้ำใช้ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ		
	ระยะดำเนินการ อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีความต้องการปริมาณน้ำใช้สูงสุดเท่ากับ 116.45 ลบ.ม./วัน ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ประสานขอใช้น้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาคสตึก จำนวน 400 ลบ.ม./วัน ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำ	ระยะดำเนินการ ตรวจติดตามระบบผลิตน้ำใช้รวมทั้งคุณภาพน้ำใช้ให้ผลิตน้ำใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และคุณภาพน้ำใช้ได้มาตรฐาน	ระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> จุดตรวจวัด จำนวน 1 สถานี ตั้งรูปที่ 3 ได้แก่ น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ดัชนี <ul style="list-style-type: none"> - pH - ความขุ่น - ปริมาณสารละลายที่ได้ทั้งหมด (TDS) - ความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness as CaCO₃) - ซัลเฟต (Sulphate) - คลอไรด์ (Chloride) - ไนเตรต (Nitrate) ความถี่ ตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 จุด



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รักษาราชการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....

(นายสรณ์ วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 40/57

ก7-52

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
			(ฤดูแล้งและฤดูฝน) <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะรื้อถอน อาคารจอดรถยนต์ของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานที่ต้องทำการรื้อออก จะใช้ระยะเวลารื้อถอนประมาณ 14 วัน ทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เป็นผลกระทบระยะสั้นและอยู่ระดับต่ำ	ระยะรื้อถอน 1. ก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะมีการจัดการประชาสัมพันธ์การก่อสร้างโครงการให้กับหน่วยงานราชการและประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ โดยแจ้งรายละเอียดการปรับปรุงและก่อสร้างโครงการ และแผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคและการก่อสร้างโครงการให้กับหน่วยงานราชการและประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการทราบล่วงหน้า 15 วันก่อนการรื้อถอน 2. ติดป้ายประกาศบริเวณพื้นที่รื้อถอน รวมทั้งระบุชื่อเจ้าของโครงการที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์หรือสถานที่ที่สามารถติดต่อเจ้าของโครงการเพื่อรับเรื่องร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะจากผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน 3. ติดตั้งป้ายเตือนอันตราย แสดงขอบเขตการรื้อถอนพร้อมด้วยไฟสัญญาณสีแดงกระพริบเตือนอันตราย ไว้บริเวณพื้นที่รื้อถอน รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริเวณทางเข้า-ออกโครงการ	ระยะรื้อถอน - ไม่มี



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....

(นายสรณ์ วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 41/57

ก7-53

แบบรายการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณที่มีการรื้อถอน</p> <p>4. ประชาสัมพันธ์ให้ผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานทราบถึงกำหนดการเริ่มงาน แผนงานรื้อถอนโครงการ ระยะเวลาการรื้อถอน</p> <p>5. ติดตั้งป้ายประกาศขนาดไม่น้อยกว่า 0.5x1 ม. ไว้บริเวณหน้าโครงการ โดยต้องมีรายละเอียดให้ชัดเจนดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • แสดงชื่อ ประเภทและขนาดของโครงการ • ระบุชื่อและเบอร์โทรศัพท์ของเจ้าของโครงการ ผู้รับผิดชอบในการควบคุมการรื้อถอน • แผนงานรื้อถอนโครงการ ระยะเวลาที่ใช้ในการรื้อถอน และเวลาเริ่มและหยุดกิจกรรมรื้อถอนในแต่ละวัน <p>6. เฝ้าระวังและดูแลความปลอดภัยของพนักงานไม่ให้สร้างความเดือดร้อนและปัญหาต่างๆ แก่คนงานด้วยกัน รวมทั้งผู้มาใช้บริการท่าอากาศยาน</p> <p>7. กำหนดไม่ให้เครื่องจักรกลและเครื่องมือรื้อถอนทำงานนอกพื้นที่โครงการ</p> <p>8. จัดให้มีไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่รื้อถอนให้เพียงพอ ไม่ให้มีจุดอับหรือมุมมืด</p>	



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม

(ลายมือชื่อ)
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม

(นายสรัน วังใบ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 42/57

ก7-54

แบบรายการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>9. จัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ประจำพื้นที่งานรื้อถอนให้ครอบคลุมและเพียงพอ และตรวจสอบให้พร้อมใช้งานได้อยู่เสมอ หากพบว่าชำรุดเสียหายหรืออยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมใช้งานให้รีบดำเนินการแก้ไขทันที</p>	
	<p>ระยะก่อสร้าง กิจกรรมเตรียมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ การปรับพื้นที่ การรื้อย้าย สิ่งปลูกสร้าง/สิ่งกีดขวาง การขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่ จะดำเนินการภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ดังนั้นผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม จึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรมท่าอากาศยานจ่ายค่าชดเชยที่ดินให้กับราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าโคกเจ็ด อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ (มาตรการ ปี 2536) 2. ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงข้อมูลโครงการและผู้รับผิดชอบการก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ 3. จัดให้มีผู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการไว้หน้าสำนักงานก่อสร้างโครงการ และมีชุมชนใกล้เคียง โดยมีหมายเลขโทรศัพท์และระบุชื่อผู้รับผิดชอบ 4. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามและตรวจสอบโรด/สารเสพติด คนงานที่มาจากต่างถิ่น เพื่อให้สามารถควบคุมดูแล และตรวจสอบคนงานต่างถิ่นอย่างใกล้ชิด เพื่อมิให้สร้างความเดือดร้อนและก่อความรำคาญแก่ประชาชนในพื้นที่ 5. กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ความสำคัญต่อการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม และให้ออกสแนกคนในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุดเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับคนในชุมชน 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานที่ดำเนินการ บริเวณชุมชนต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้เคียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ดังรูปที่ 2 <ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนหนองไผ่ - ชุมชนบ้านสระกอ - ชุมชนบ้านโพรงงาม - ชุมชนโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านโคกคดลอง • ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - สว่านความคิดเห็นด้านผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม

(ลายมือชื่อ)
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

รองอธิบดีกรมทางหลวง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม

(นายสรัน วังใบ)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 43/57

ก7-55

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		<p>6. จัดให้มีช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับเรื่องราวร้องเรียนในกรณีเกิดความเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างของโครงการ</p> <p>7. บ้านพักคนงาน ต้องดูแลความสะอาดเรียบร้อยไม่ให้เกิดผลกระทบกับชุมชน เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องทำการรื้อถอนบ้านพักให้เรียบร้อยแล้วปลุกต้นไม้ทดแทน</p> <p>การรับเรื่องราวร้องเรียน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จัดให้มีช่องทางในการรับข้อร้องเรียนของประชาชน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กล้องรับข้อร้องเรียนที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 2. โทรศัพท์รับข้อร้องเรียนที่กลุ่มพิธีการบินและอำนวยความสะดวก (หมายเลขโทรศัพท์ 044-666-336) 3. จดหมายรับข้อร้องเรียนที่ส่งมายังท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 	<p>- ข้อเสนอแนะด้านการบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความถี่สำรวจปีละ 1 ครั้ง • ผู้รับผิดชอบผู้รับแผนก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
รองอธิบดีกรมทางหลวง
รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรณ์ วังโน)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 44/57

ก7-56

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ระยะดำเนินการ เมื่อโครงการเปิดดำเนินการ ในช่วง 10 ปี ข้างหน้า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จะมีศักยภาพในการรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ จากผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของกรมท่าอากาศยาน พบว่า ปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พ.ศ. 2575 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะมีจำนวนผู้มาใช้บริการจำนวน 850,153 คน/ปี หากโครงการเปิดให้บริการ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอต่อความต้องการใช้บริการของนักท่องเที่ยว ตลอดจนอำนวยความสะดวกให้กับภาคธุรกิจอื่น ๆ เช่น การท่องเที่ยว และการลงทุน เป็นต้น ดังนั้น ในระยะดำเนินการจะเป็นผลด้านบวกต่อเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดบุรีรัมย์</p>	<p>ระยะดำเนินการ 1. ทำการจัดตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน อย่างน้อย 5 ปีภายหลังก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง (มาตรการ ปี 2536) 2. ในกรณีมีเรื่องร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากโครงการ ให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบดังกล่าวอย่างเร่งด่วน 3. ให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด เพื่อลดปัญหาผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ 4. ประสานงานสถานีดับเพลิงเทศบาลตึกที่อยู่ห่างจากท่าอากาศยานบุรีรัมย์ประมาณ 10 กิโลเมตร เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ ร่วมกับทีมดับเพลิงของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และจัดให้มีการซ้อมใหญ่ทุก 2 ปี 5. ทำความสะอาดที่พักขยะบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และอาคารพักขยะไม่ให้เกิดกลิ่นส่งผลกระทบต่อผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานของท่าอากาศยาน และน้ำที่เกิดจากการทำความสะอาดที่พักขยะต้องเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานที่ดำเนินการชุมชนต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ดังรูปที่ 3 <ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนหนองไม้ - ชุมชนบ้านสระกอ - ชุมชนบ้านโหราม - ชุมชนโคกสุพรรณ - ชุมชนบ้านโคกคลอง • ดัชนี <ul style="list-style-type: none"> - สำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการ โดยเฉพาะด้านเสียงรบกวน - ข้อเสนอแนะด้านการบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ • ความถี่สำรวจปีละ 1 ครั้ง



บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
รองอธิบดีกรมทางหลวง
รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรณ์ วังโน)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 45/57

ก7-57

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.2 สาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ระยะรื้อถอน อาคารจอดรถยนต์ของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานที่ต้องทำการรื้อออก จะใช้ระยะเวลาการรื้อถอนประมาณ 14 วัน ผลกระทบจากการรื้อถอนอาคารที่อาจจะมีต่อคนงาน ได้แก่ อุบัติเหตุ แต่อย่างไรก็ตามทางโครงการได้จัดเตรียมมาตรการด้านชีวอนามัยและความปลอดภัยให้กับคนงาน และผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับต่ำ	ระยะรื้อถอน การป้องกันอัคคีภัย 1. ห้ามไม่ให้คนงานสูบบุหรี่ในขณะที่ปฏิบัติงาน 2. จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบพื้นที่รื้อถอนทุกๆ 1 ชั่วโมง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่ไม่ได้มีงานรื้อถอนและช่วงเวลากลางคืน เพื่อคอยระวังเหตุเพลิงไหม้ที่อาจเกิดขึ้น 3. จัดให้มีการอบรมการดับเพลิงเบื้องต้นให้กับคนงาน รวมทั้งซ้อมอพยพหนีไฟ และอบรมความพร้อมของคนงานก่อนปฏิบัติงาน 4. จัดให้มีถังดับเพลิงเคมีภายในพื้นที่รื้อถอน โดยเฉพาะบริเวณที่เก็บเชื้อเพลิง เพื่อเตรียมความพร้อมกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ อย่างน้อยขึ้นละ 1 เครื่อง และจัดให้มีการตรวจสอบถังดับเพลิงเคมี ให้สามารถใช้งานได้อยู่เสมอ หากพบว่ามีภาวการณ์เสียหายหรือใช้การไม่ได้ให้รีบดำเนินการแก้ไขทันที อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน 1. จัดเตรียมหน้ากากกันฝุ่นให้กับคนงานรื้อถอน 2. จัดเตรียมน้ำบริเวณพื้นที่รื้อถอนหรือบริเวณที่ทำให้เกิดฝุ่น วันละ 2-3 ครั้ง หรือตามความเหมาะสมตลอดระยะเวลาการรื้อถอน เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	ระยะรื้อถอน - ไม่มี

มกราคม 2564 ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 วิชาการการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564 ลงนาม.....
 (นายสรัน วิ่งไพบ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 46/57
 ก7-58



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		3. ในการกองวัสดุที่มีฝุ่นหรือเศษวัสดุที่เหลือใช้ ให้ปิดหรือคลุมด้วยผ้าใบ 4. รักษาความสะอาดบริเวณด้านทางเข้า-ออก โครงการไม่ให้มีเศษดินและทราย ตกค้างตลอดระยะเวลาการรื้อถอน 5. โครงการต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด/กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในงานรื้อถอนอย่างเคร่งครัด เช่น การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เป็นต้น 6. เฝ้าระวังและดูแลความปลอดภัยของคนงานไม่ให้สร้างความเดือดร้อน และปัญหาต่างๆ แก่คนงานด้วยกัน รวมทั้งผู้มาใช้บริการท่าอากาศยาน 7. กำหนดไม่ให้เครื่องจักรกลและเครื่องมือรื้อถอนทำงานนอกพื้นที่โครงการ 8. จัดให้มีไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่รื้อถอนให้เพียงพอ ไม่ให้มีจุดอับหรือมุมมืด 9. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะรื้อถอนอย่างเคร่งครัด 10. จัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ประจำพื้นที่งานรื้อถอนให้ครอบคลุมและเพียงพอ และตรวจสอบให้พร้อมใช้งานได้อยู่เสมอ หากพบว่าชำรุดเสียหายหรืออยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมใช้งานให้รีบดำเนินการแก้ไขทันที	

มกราคม 2564 ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 วิชาการการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564 ลงนาม.....
 (นายสรัน วิ่งไพบ)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 47/57
 ก7-59



แบบรายการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	ระยะก่อสร้าง ในระยะก่อสร้าง อาจมีผลกระทบด้านการเกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างหรือการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ แต่อย่างไรก็ตามผลกระทบดังกล่าวสามารถป้องกันหรือบรรเทาได้โดยจัดเตรียมมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่เหมาะสม	ระยะก่อสร้าง 1. จัดให้มีอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคลสำหรับคนงานโดยพิจารณาตามลักษณะงาน ได้แก่ หมวกนิรภัย งานผสมคอนกรีตจะต้องสวมถุงมือยางและรองเท้าหุ้มแข็ง การเชื่อมเหล็กจะต้องสวมแว่นตากันแสง เป็นต้น 2. จัดทำรั้ว และติดป้ายแสดง "เขตก่อสร้าง" ในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้าง 3. การจัดการสภาพแวดล้อมของที่พักคนงานให้ได้มาตรฐาน และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด มาตรการที่พักคนงาน 1. การกำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแลพฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบมิให้ก่อความเดือดร้อนรำคาญและปัญหาต่าง ๆ ให้กับผู้อยู่อาศัยในชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียง หากคนงานประพฤติผิดต้องมีการว่ากล่าวตักเตือนลงโทษถึงขั้นไล่ออก โดยพิจารณาจากความเหมาะสมของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น 2. จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง (สูงประมาณ 2 เมตร) พร้อมกับให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงานและทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี

IVC Innovation
 Consultants Co., Ltd.
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รัชการหารการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 48/57

n7-60

แบบรายการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		3. จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและสุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน 4. กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานสร้างไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการลงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจนห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างและพื้นที่ก่อสร้างโครงการ 5. ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล 6. ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง 7. จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนอยู่ที่สำนักงานชั่วคราวภายใน 8. จัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมี ขนาด 15 ปอนด์ ประจำบ้านพักคนงานก่อสร้างทุกหลัง จำนวน 9 ชุด มาตรการรื้อย้ายที่พักคนงาน เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน ดังนี้ 1. จัดให้มีพื้นที่เก็บกองวัสดุจากการรื้อถอนและต้องปกคลุมด้วยผ้าคลุมมิดชิดเพื่อการเก็บขนไปกำจัดต่อไป	

IVC Innovation
 Consultants Co., Ltd.
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รัชการหารการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 49/57

n7-61

แบบรายการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		2. วัสดุจากกิจกรรมการรื้อถอนที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น ไม้แบบ และเหล็กเส้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจำหน่ายให้กับผู้รับซื้อ หรือนำกลับมาใช้ในงานก่อสร้าง 3. ติดต่อประสานงานกับเทศบาลตึกให้เข้ามาเก็บเศษวัสดุและมูลฝอยที่เกิดจากการรื้อย้ายที่พนักงาน เพื่อนำไปฝังกลบยังพื้นที่ฝังกลบของเทศบาลตึก 4. ไม่นำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปทิ้งในพื้นที่สาธารณะหรือสถานที่ที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยรอบท่าอากาศยาน 5. กำหนดช่วงเวลาการขนส่งมูลฝอยจากการรื้อถอน โดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการขึ้นลงของอากาศยานซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มียานพาหนะผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ 6. จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมและอำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน ในขณะขนส่งวัสดุจากการรื้อถอน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านการจราจรและอุบัติเหตุทางรถยนต์ในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน 7. จัดพรมน้ำบริเวณพื้นที่รื้อถอนหรือบริเวณที่ทำให้เกิดฝุ่นอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง (เช้าและเย็น) ในกรณีที่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองจำนวนมากให้เพิ่มความถี่การฉีดพรมน้ำตามความเหมาะสม	



มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 50/57

n7-62

แบบรายการแสดงผลกระทบลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		8. จัดให้มีไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่รื้อถอนให้เพียงพอ ไม่ให้มีจุดอับหรือมุมมืด เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ 9. ในการรื้อถอนห้องน้ำ/ห้องส้วม ซึ่งใช้ระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดตั้งอยู่กับที่ผู้รับเหมาก่อสร้างจะบำบัดน้ำเสียดังกล่าว โดยให้เทศบาลตึกนำไปกำจัดต่อไป รวมทั้งผู้รับเหมาก่อสร้างจะทำการฆ่าเชื้อโรคในบริเวณดังกล่าว โดยใช้ยาไฮโดรเจนเปอร์ออกไซด์ 5% (สารคลอรีนหรือไฮเตอร์) 10. เมื่อทำการรื้อย้ายแล้วเสร็จ พื้นที่ดังกล่าวจะได้รับการปรับระดับให้มีความราบเรียบและปลูกหญ้าปกคลุม เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน	
	ระยะดำเนินการ เสียง ผลการสอบถามราษฎรที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ในแนวขึ้น-ลงของอากาศยาน พบว่าความรบกวนด้านเสียงจากอากาศยานเกิดขึ้นในระดับเล็กน้อย สอดคล้องกับการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า เส้น NEF 40 ที่บ่งชี้ถึงระดับการรบกวนมากอยู่ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ อย่างไรก็ตามสำหรับพนักงานภาคพื้นดินที่อยู่ภายในสนามบินขณะ	ระยะดำเนินการ 1. กำหนดให้แผนงาน 2 แผนหลัก ประกอบด้วย แผนการแจ้งเหตุฉุกเฉินการจราจรทางอากาศขณะทำการบินและบนภาคพื้น การก่อวินาศกรรม การวางเพลิงและการขู่มขู่ การวางระเบิดอากาศยานและอาคารสถานที่ กับ แผนการแจ้งเหตุฉุกเฉินอากาศยานประสบอุบัติเหตุในบริเวณท่าอากาศยาน ทำการปรับแผนเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงสถานที่ติดต่อ หรือเบอร์โทร ที่เกี่ยวข้อง ทำการซ้อมใหญ่ทุก 2 ปี (มาตรการ ปี 2536) 2. จัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาลและหน่วยรองรับเหตุฉุกเฉินตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน	ระยะดำเนินการ - ไม่มี



มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 51/57

n7-63

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	เครื่องบินขึ้น-ลง จำเป็นต้องได้รับการป้องกันผลกระทบด้านเสียง ทั้งนี้โดยปกติพนักงานจะใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงอยู่แล้ว ดังนั้นจึงลดผลกระทบที่เกิดขึ้น คุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์และชุมชนโดยรอบไม่ประสบปัญหาด้านคุณภาพอากาศและผลการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่าปัญหาด้านคุณภาพอากาศเกิดขึ้นในระดับต่ำ อุบัติเหตุ อุบัติเหตุจากปริมาณจราจรทางบก เนื่องจากการเข้า-ออกบริเวณด้านหน้าท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จะมีความเสี่ยงในระดับต่ำ	3. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องประสานขอความร่วมมือกับหน่วยงานด้านการรองรับเหตุฉุกเฉินอื่น ๆ เช่น โรงพยาบาลสตึก เทศบาลตำบลสตึก สถานีตำรวจภูธรสตึก เป็นต้น มาตรการป้องกันอัคคีภัย กรณีเกิดไฟป่า 1. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้มีการประสานกรมป่าไม้ให้มาลาดตระเวนไม่ให้ไฟป่าลุกลามเข้าอาคารต่าง ๆ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์เป็นประจำทุกปีในช่วงก่อนฤดูแล้ง เพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัย 2. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการจัดเตรียมรถดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงต่าง ๆ ตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน 3. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการตัดหญ้าในบริเวณพื้นที่โดยรอบอาคารอย่างสม่ำเสมอ เพื่อมิให้เป็นแหล่งเชื้อเพลิงในการเกิดอัคคีภัย 4. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการประสานหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการบรรเทาสาธารณภัยและป้องกันอัคคีภัย ดังรูปที่ 4	
4.3 ทัศนียภาพ	ระยะก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้าง และการวางวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง อาจจะทำให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่ดี	ระยะก่อสร้าง 1. ติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการ เพื่อช่วยปิดบังไม่ให้เห็นภาพเศษวัสดุก่อสร้าง และภาพกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งอาจเป็นทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รัชการราชมารแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน



มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

รับรองจำนวนหน้า 52/57

n7-64

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
		2. ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลาม ครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร 3. ใช้ผ้าใบคลุมรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งเศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการร่วงหล่นลงบนถนน ทำให้เกิดภาพที่ไม่น่ามอง 4. จัดให้มีการวางแผนกองวัสดุในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการโดยกองวัสดุเท่าที่จำเป็น 5. จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดกวาดเศษดิน หินทรายที่ตกบริเวณพื้นที่ข้างเคียงพื้นที่ก่อสร้างโดยในกรณีที่มีเศษดินเปื้อนสกปรกหล่นต้องทำความสะอาดโดยใช้น้ำฉีด และกวาดพื้นที่ให้สะอาดโดยทันที และทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างมีน้ำกันไว้ เพื่อช่วยปิดบังไม่ให้เห็นภาพเศษวัสดุก่อสร้าง และภาพกิจกรรมก่อสร้าง ซึ่งอาจเป็นทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม 6. กำหนดให้ทำรั้วล้อมรอบโครงการเป็นสีเขียวหรือสีโทนอ่อน เพื่อให้เกิดความสวยงามและสบายตาแก่ผู้มองจากภายนอกโครงการ	
	ระยะดำเนินการ ไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี

มกราคม 2564

ลงนาม.....
 (นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)
 รองอธิบดีกรมทางหลวง
 รัชการราชมารแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน



มกราคม 2564 ลงนาม.....

(นายสรัน วังโน)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน/กรรมการผู้จัดการ
 บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลแตนท์ จำกัด

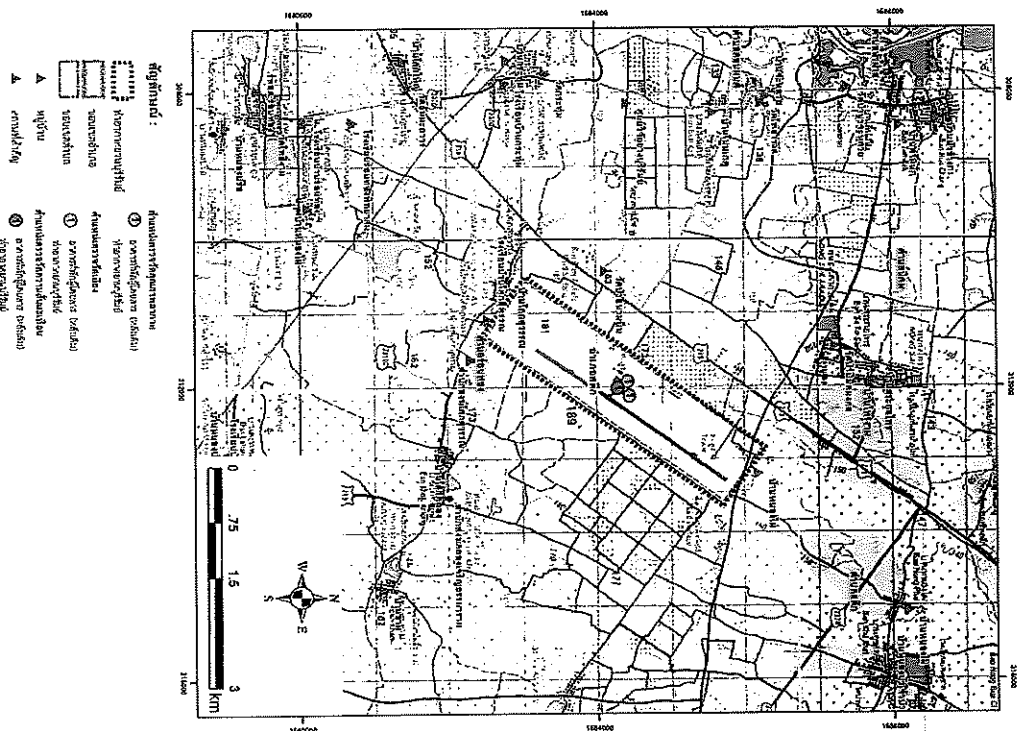
รับรองจำนวนหน้า 53/57

n7-65

รูปที่ 1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะร่อน

รักษาสุขภาพร่างกาย อธิปไตยกรมท่าอาภาศยาน

กรรมการผู้จัดการ บริษัท อินโนเวชัน คอนสัลแตนท์ จำกัด



รูปที่ 2 ตำแหน่งติดตั้งตามตรวงจลอบผลภาระหบบลิ้งแกวตลุ่มในระยกะอัสร้าง

รักษาการแทน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

กรมการผู้จัดการ บริษัท อินโนเวชั่น คอมพิวเตอร์ จำกัด

ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา มาตราการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต มาตราการด้านการจัดหาที่ดินและการชดเชยทรัพย์สินไว้จนมาตรการได้กัมและเก็บดูแลทรัพยากรสิ่งแวดล้อม และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๓ ธ.ค. ๒๕๖๔ อย่างเคร่งครัด

๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นวัตกรรมเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอ คม. เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๘ และมาตรา ๕๑/๖ แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

๓. วาระที่ ๔๗ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อ
สนามกบินทร์บุรี ของ ทล.

มัตถิที่ป ระชากรม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการประเมิน
โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่
๒๒ กรกฎาคม ๒๕๖๕

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการพิจารณาโครงการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น โดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมาธิการผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรี เมื่อวันที่ ๒๖/๕๕๖๕ เมื่อวัน ที่ ๑๙ ส.ค. ๒๕๖๕ อย่างเคร่งครัด

๒. ดังนั้น ประมวล เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอ คม. เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๔ และมาตรา ๕๑/๖ แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

๔. วาระที่ ๔๘ โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ต.เกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่ ของ ทช.

મતિથી પરચું

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผล
 กระบวนการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๔
 กรกฎาคม ๒๕๖๕

มี.ค. ๒๕๖๕ ก่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ โดยให้ ทช. ดำเนินการ ดังนี้

ซึ่งผ่านการ...

สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทย	เลขที่ ๒๖๙๒
กรุงเทพฯ	วันที่ ๑๓ ก.ค. ๖๕
วันที่ ๑๓ ก.ค. ๖๕	เวลา ๑๑.๕๕ น.
เรื่อง ๑๑๘/๑	๒๕๖๕



ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๘/ว ๒ ๐ ๑ ๐

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
คณะกรรมาธิการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๑๘/๑ อาคารที่ ๒ ถนนพระรามที่ ๖
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๐๐๐

๓๐ มกราคม ๒๕๖๖

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๕

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๕

๒. สำเนาหนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๘/ว ๒ ๐ ๑ ๒

ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๖ จำนวน ๓ ฉบับ

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๕ มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม จำนวน ๔ เรื่อง ได้แก่

๑. วาระที่ ๔.๒ โครงการถนนตามผังเมืองสาย จ ผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร ของกรมทางหลวงชนบท

๒. วาระที่ ๔.๓ โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน

๓. วาระที่ ๔.๔ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับสนามบินอุบลราชธานี ของกรมทางหลวง

๔. วาระที่ ๔.๕ โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะลันตา อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบท

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ขอเรียนว่า คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาโครงการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๕ แล้ว เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๕ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าวมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาอนุญาตให้มีการขออนุญาตก่อสร้าง และกรมทางหลวงดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้แจ้งกรมทางหลวงชนบท กรมท่าอากาศยาน และกรมทางหลวง เพื่อทราบแล้ว รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายจุฑาพร บุรุษพัฒน์)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๖๖๕ ๖๖๐๐ โทรสาร ๐๒๖๕ ๖๖๕๑ (ใบยืมตัว)

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ nebdonoee.go.th

๓๐ มกราคม ๒๕๖๖

๓๐ มกราคม ๒๕๖๖

๓๐ มกราคม ๒๕๖๖

๓๐ มกราคม ๒๕๖๖

๓๐ มกราคม ๒๕๖๖

๓๐ มกราคม ๒๕๖๖

ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๔ มี.ค. ๒๕๖๕ อย่างเคร่งครัด

๒. ดังงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอ ครม. เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๔ และมาตรา ๕๑/๖ แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ เห็นสมควรแจ้ง ปกค. เพื่อให้ ทอช. และ ทส. นำมติการประชุมไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

(นางสาวสุพัตรา บรรณาคัมภีร์)

ทพ.สร. แทน ทน.สรค.

เรียน ขอแจ้ง

เพื่อโปรดทราบก่อนส่ง กพช.

ดำเนินการต่อไป

๑๓ ก.พ. ๖๖

ทราบแล้ว

(นางสาวพัฒนารม แอมอยู่)

นางสาวพ.ป.ผอ.กมล.

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

๑๓ ก.พ. ๖๖

รายงานการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕

วันศุกร์ที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๕ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ มูลนิธิอนุรักษ์ปริมณฑล ๕ จังหวัด ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Cisco Webex Meetings

กรรมการผู้ร่วมประชุม

๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ
รองนายกรัฐมนตรี
๒. นายธานี ศักดิ์เศรษฐ์
ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี
๓. นายวราวุธ ศิลปอาชา
แทน รองนายกรัฐมนตรี (นายจุรินทร์ ลักษณวิศิษฐ์)
๔. พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๕. นายสันติ พร้อมพัฒน์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง
๖. นายวัชรพงศ์ คูวิจิตรสุวรรณ
เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
๗. พลเอก สมิทธนัง สัจจพันธุ์
ปลัดกระทรวงกลาโหม
๘. นายอรุณพล สังขวาสี
ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
๙. นายประยูร อินสกุล
ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๑๐. นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวาทิน
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
๑๑. นายจุลพงษ์ ทวีศรี
อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
- แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

- ประธานกรรมการ
- รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
- รองประธานกรรมการ คนที่ ๒

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

กรรมการ

๑๒. นายวิฑูรย์ บุญชิต

รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
แทน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑๓. นายอนันต์ แก้วกำเนิด

รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

๑๔. นายณฤช อรุณรัตน์

ที่ปรึกษาด้านการลงทุน

๑๕. นายเสวฤทธิ์ ณ นคร

ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑๖. นายจักรกฤษณ์ ศุภเดชหาญ

ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑๗. นางสาวอดิวิทย์ คำภา

ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑๘. นายณณภัทร พิมลเสถียร

ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑๙. นายสันติ บุญประคับ

ผู้ทรงคุณวุฒิ

๒๐. นางประกายรัตน์ อุบลผลชาติ

ผู้ทรงคุณวุฒิ

๒๑. นายสมรศ ศรีสัตย์

ผู้ทรงคุณวุฒิ

๒๒. นายจตุพร บุรุษพัฒน์

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ร่วมประชุม

๑. นายสุวัจน์ อรุณพรัตน์

ผู้ทรงคุณวุฒิ

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช

๒. นายอรรถพล เจริญชันษา

๓. นายปิ่นสักก์ สุรัสวดี

๔. นางสาวปริยาพร สุวรรณเกษ

๕. นายธีรพัฒน์ ระติสุนทร

๖. นางอินทิรา เอี่ยมสัจธร

๗. นายธีระพัฒน์ บุญสิทธิ์

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ

เป็นรูปแบบระบบถนนวงแหวน (Ring Road) รองรับการเดินทางที่ต่อเนื่องผ่านเมืองเก่าแห่งหนึ่งทางทิศเหนือ จากทางหลวงหมายเลข ๑๑๑ ให้สามารถกระจายการเดินทางโดยใช้โครงข่ายถนนวงแหวนไปยังทางหลวงหมายเลข ๑๑๕ และทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) บริเวณ กม.๔๖๓+ มีปริมาณการจราจรคับคั่ง โดยมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) บริเวณ กม.๔๖๓+ ๘๐๐ ในเขตตำบลบวรธรรม อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข ๑๑๑ กม.๖๖๑+๘๘๘ และทางหลวงหมายเลข ๑๑๒ (ถนนเลี้ยวเมืองกำแพงเพชร) กม.๑๓+๐๖๔ ในเขตตำบลหนองปลิง อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทาง ๓.๕๑๐ กิโลเมตร โดยถนนโครงการ เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด ๔ ช่องจราจร มีสะพานข้ามแม่น้ำวัง จุดกลับรถ (At-Grade) จำนวน ๔ แห่ง และมีทางแยก จำนวน ๒ แห่งทั้งนี้ โครงการฯ มีพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้ (๑) อยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าแม่ระมาดระยะทางประมาณ ๑.๕๕ กิโลเมตร (๒) อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำจันทน์ ๕ ระยะทาง ๕๐๐ เมตร (๓) อยู่ห่างจากแหล่งมรดกโลก อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร ระยะทาง ๗๐๖ เมตร โดยมีแหล่งโบราณสถานในระยะ ๑ กิโลเมตร ๒ แห่ง (วัดตึกพราหมณ์ และวัดริมนาท) และแหล่งโบราณสถานในระยะ ๑-๒ กิโลเมตร มีจำนวน ๒๕ แห่ง ทั้งนี้ มีการเวนคืนที่ดินของประชาชน จำนวน ๓๘ แปลง พื้นที่รวม ๕๐+๕๖+๑๑ ไร่ ๖ ร้อยยี่สิบสี่ลูกไร่ ๒๓ หลัง ผู้ได้รับผลกระทบ ๔๐ ราย ปัจจุบันเป็นพื้นที่ถูกเวนคืน เป็นพื้นที่เกษตรกรรมบ้านพักอาศัย สถานบริการ และต้องมีการขอใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวนป่าแม่ระมาด พื้นที่ ๕๘-๖๓+๕๖ ไร่

[illegible]

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมพิจารณาว่า เห็นสมควรให้ดำเนินการต่อไป

๑. เห็นควรเพิ่มมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ๒ ประเด็น ดังนี้
 - ๑.๑ มาตรการป้องกันภาวะระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19)
 - ๑.๒ มาตรการลดผลกระทบต่อด้านวิถีชีวิตและพัฒนากิจการพิเศษสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ด้านการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำและด้านเกษตรกรรม รวมทั้งการติดตามสถิติ และการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน
๒. เห็นควรเพิ่มเติมมาตรการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ด้านการ

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมทางหลวงชนบท ดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด โดยรับข้อเสนอแนะของกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิไปพิจารณาดำเนินการ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๔ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการถนนตามผังเมืองสาย จ. ผังเมืองรวม เมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร ของกรมทางหลวงชนบท โดยให้กรมทางหลวงชนบท รับผิดชอบต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปให้การណำดำเนินการเพิ่มเติม ในประเด็นการเพิ่มเติมมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปให้การណำดำเนินการเพิ่มเติม ในประเด็นการเพิ่มเติมมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโรติดเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจัดกำแพงเพชร มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ด้านการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำและด้านเกษตรกรรม รวมทั้งการติดตามสถิติ และการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการถนนตามผังเมืองสาย จ. ผังเมืองรวม เมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร ของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๔ อย่างเคร่งครัด

๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณา ตามมาตรา ๔๔ และมาตรา ๔๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

๔.๓ โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) เห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๓ ต่อมาคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๓ มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๓ ในการให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลัง(ใหม่)) ของกรมท่าอากาศยาน เนื่องจากเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวทางอากาศ ท่าอากาศยานจึงขอปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการฯ เข้าช่วยต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน EIA (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ลง ณ วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ลำดับที่ ๒๖ ประเภทโครงการระบบขนส่งทางอากาศ เฉพาะการก่อสร้างหรือขยายสนามบิน หรือทางขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่มีความยาวทางวิ่ง ตั้งแต่ ๑,๑๐๐ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๓,๐๐๐ เมตร

โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ มีรายละเอียดการปรับปรุง ดังนี้

๑. ขยายทางวิ่ง (Runway) เป็น ๒,๔๔๐ เมตร (จากเดิม ๒,๑๐๐ เมตร)
๒. ปรับขนาดพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area) ๒๒ และ ๐๔ ให้มีความยาวเท่ากับ ๓๐๐ เมตร และกว้าง ๔๐ เมตร พร้อมทั้งเพิ่มพื้นที่ เพื่อติดตั้งไฟนำร่องให้ทางวิ่ง ๐๔ (RESA) ขนาดความยาว ๔๐๐ เมตร และกว้าง ๖๐ เมตร

๓. ก่อสร้างทางขับ (Taxiway) เพิ่มเดิม จำนวน ๓ เส้น

๔. ขยายลานจอดเครื่องบินเพิ่มอีก ๓๓,๓๕๐ ตารางเมตร รวมเป็นพื้นที่ลานจอดทั้งหมด ๓๐,๒๐๐ ตารางเมตร

๕. ก่อสร้างอาคารคลังสินค้าเพิ่มเติม ๑ อาคาร สูง ๒ ชั้น พื้นที่ ๔,๒๕๐ ตารางเมตร

๖. ขยายผิวถนนทางเข้า - ออก จากเดิม ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่อง กว้าง ๒๓.๓๓ เมตร และยาว ๖๘๕ เมตร

การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d) โดยจากการประเมินแนวโน้มเสียง NEF ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ (เดิม) จำนวน ๖ เที่ยวบิน มีพื้นที่ได้รับผลกระทบจาก NEF 40 จำนวน ๐.๐๒๒ ตารางกิโลเมตร และจะมีการพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานใหม่ มีพื้นที่ได้รับผลกระทบจาก NEF 40 จำนวน ๐.๑๐๓ ตารางกิโลเมตร ซึ่งยังอยู่ในขอบเขตของพื้นที่โครงการฯ และพื้นที่ซึ่งต้องจัดหาเพิ่มเติม

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ พิจารณารวม ๒ ครั้ง โดยครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ มีมติให้นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ของกรมท่าอากาศยาน ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศแล้ว เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อให้ความเห็นประกอบการศึกษาของคณะกรรมการต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่พิจารณาได้แก่ สภาพภูมิประเทศ จัดเตรียมพื้นที่เก็บของเป็นพื้นที่ราบ ทำการเก็บของแบบขั้นบันไดให้มีพื้นที่หน้าตัดให้มีความลาดชัน ๒๑ ทำการปลูกหญ้าคลุมดิน เสี่ยงและความคืบหน้า การต่อ/กระแทก จากกิจกรรมก่อสร้างกำหนดให้ดำเนินการในช่วงเวลาที่กำหนด การระบายน้ำและป้องกันท่วม ออกแบบป้องกันไม่ให้ความจุเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่คาบ ๑๐ ปี และตกต่อเนื่องกัน ๓ ชั่วโมง สภาพเศรษฐกิจ สังคม จัดให้มีผู้รับความคิดเห็น และสายด่วน รวมถึงได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ คุณภาพอากาศ ตรวจวัด PM_{10} TSP CO NO₂ ความเร็วและทิศทางลม ตรวจวัดเสียง $L_{eq24\text{ hours}}$ L_{max} L_{min} เสี่ยงรบกวน ความสั่นสะเทือน ตรวจวัดความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) คุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดอุณหภูมิ pH SS TDS Oil and Grease และสภาพเศรษฐกิจ สังคม สำนวนความคิดเห็นด้านผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ ข้อเสนอแนะด้านการบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับการโครงการ

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมพิจารณารายละเอียดโครงการฯ แล้วมีความเห็นให้เพิ่มเติมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1. เห็นควรเพิ่มเติมมาตรการป้องกันผลกระทบระยะโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19)
2. เห็นควรเพิ่มเติมมาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ให้เพิ่มเติม CSR ด้านสังคมและวัฒนธรรม ด้านสุขภาพอนามัย แก่ประชาชนในพื้นที่เขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศ และพื้นที่โดยรอบโครงการรัศมี ๕ กิโลเมตร
3. เห็นควรเพิ่มเติมมาตรการด้านการจัดหาที่ดิน และการชดเชยทรัพย์สินในระยะเตรียมการก่อสร้าง ในระยะก่อนการก่อสร้าง ๑ เดือน ให้เพิ่มเติมการประชาสัมพันธ์ และภาพประชุมผู้ได้รับผลกระทบก่อนการก่อสร้างการแต่งตั้งคณะกรรมการฯ การชดเชยทรัพย์สินและการเยียวยา สำหรับการรักษาเรื่องร้องเรียนชุมชนสัมพันธ์กับประชาชน ผู้ว่าฯชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ให้ครอบคลุมรอบพื้นที่โครงการรัศมี ๕ กิโลเมตร

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมท่าอากาศยาน ดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด โดยรับข้อเสนอแนะของกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิไปพิจารณาดำเนินการ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน โดยให้กรมท่าอากาศยาน รับความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติไปพิจารณา ดำเนินการเพิ่มเติมในประเด็นมาตรการป้องกันผลกระทบระยะโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) มาตรการด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต มาตรการด้านการจัดหาที่ดินและการชดเชยทรัพย์สินไว้ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๔ อย่างเคร่งครัด
๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามมาตรา ๔๔ และ มาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

๔.๗ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินสู่ถนนของกรมทางหลวง

กรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการฯ เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน EIA ลงวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๑ ลำดับที่ ๑๔ ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินสู่ถนนเป็นอุโมงค์ทางเป็นทางก่อสร้างจุดเชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ กับสนามบินอุโมงค์ทาง รวมทั้งก่อสร้างทางแยกต่างระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓ ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กลุ่มที่ ๑ การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกรุงเทพมหานคร-ชลบุรี-พัทยา-พัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ บริเวณ (กรุงเทพฯ - พัทยา) กม.๑๘๗+๗๕๐ เป็นการขยายช่องจราจรระดับดินเป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจรไปจนถึงบริเวณ กม.๑๘๘+๓๒๕ หลังจากนั้นจึงเริ่มก่อสร้างทางแนวใหม่เป็นทางยกระดับทางผ่านพื้นที่หมู่ ๓ บ้านสระแก้ว ตำบลลำไ้น้ำก่อนเข้าอุโมงค์ทางยกระดับของ มีทิศทางมุ่งหน้าใต้ผ่านทางรถไฟสายตะวันออก และเขตพื้นที่ของกรมท่าอากาศยานที่ ๑ ไปเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๓ (ถนนสุขุมวิท) บริเวณ กม.๑๘๘+๕๑๐ โดยเชื่อมต่อกับสนามบินอุโมงค์ทางแยกต่างระดับแบบ Semi-Directional with Loop-Ramp ประกอบไปด้วย มี Semi-Directional Ramp จำนวน ๑ แห่ง และ Loop Ramp จำนวน ๑ แห่ง ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของโครงการในพื้นที่หมู่ ๒ บ้านจ่ารุง ตำบลพลตา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง รวมระยะทาง ๒.๔๘๖ กิโลเมตร

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณารวม ๒ ครั้ง โดยครั้งที่ ๒๒/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ มีมติให้นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินสู่ถนนของกรมท่าหลวง ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของกรรมการผู้ชำนาญการ โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศแล้ว เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านทรัพยากรดิน กรณีที่ต้องกำจัดสารละลายโพสิโตรเนียมหรือผู้รับเหมาก่อสร้างต้องกำจัดด้วยการผสมสารละลายโพสิโตรเนียมหรือผู้รับเหมาปรับปรุงแก้ไขสิ่งแวดล้อม โดยผู้ดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Safety Audit) ในงานก่อสร้างโครงการ รวมถึง ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ตรวจวัด PM_{10} TSP THC CO NO₂ ความเร็วและ

ทิศทางลม เสียง ความสั่นสะเทือน ดำเนินการตรวจวัดความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) จำนวน ๒ สถานี สারণสภาพเศรษฐกิจสังคม และสังคม ปีละ ๑ ครั้ง ต่อเนื่องเป็นระยะเวลา ๓ ปี หลังจากนั้น ดำเนินการทุก ๕ ปีจนถึงปีที่ ๓๐ และการติดตามสถิติและการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน และการป้องกันแก้ไขผลกระทบของปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ความถี่ปีละ ๑ ครั้ง ตลอดอายุโครงการในระยะดำเนินการ

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมทางหลวง ดำเนินการตามมาตรฐานฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕ ต่อยางงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับเส้นทางเดิม โดยให้กรมทางหลวงดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรฐานการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกับเส้นทางเดิม ของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕ อย่างเคร่งครัด

๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรฐานการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอแนะกรมการขนส่งทางบก เพื่อประกอบการพิจารณาตามตรา ๔๙ และ มาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

๔.๔ โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ของกรมทางหลวงชนบท

กรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการฯ เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน EIA ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๑ ลำดับที่ ๒๐.๑ ทางหลวงพริอตนัน ตั้งอยู่ในเขตรักษาพื้นที่สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า ลำดับที่ ๒๐.๕ อยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ ๕๐ เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นไปสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ และมีติดเคอร์เรนตรี เรื่อง ป่าชายเลน ตามมติคณะรัฐมนตรี (เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๓ และ วันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๕๓)

เกาะลันตา มีศูนย์กลางความเจริญและธุรกิจท่องเที่ยวอยู่เกาะลันตาใหญ่ซึ่งมีนักท่องเที่ยวต่างประเทศและภายในประเทศเข้ามายังพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันการเดินทางไปยังเกาะลันตาใช้พหุนายนต์ข้ามฝั่ง ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดด้านระยะเวลาของการให้บริการ จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้างสะพานเชื่อมเกาะลันตา เพื่อให้ได้โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยโครงการฯ ตั้งอยู่ที่ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ มีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.๐+๐๐๐ เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๔๒๐๖ (กม.๒๖+๖๒๐)บริเวณบ้านหัวหิน ตำบลเกาะกลาง อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ และจุดสิ้นสุดโครงการ กม.๒+๕๒๗ เชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท กม.๕๐๓๕ บริเวณบ้านทุ่งใต้ใหญ่ ในพื้นที่ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ รวมระยะทาง ๒.๕๒๗ กิโลเมตร ประกอบด้วย โครงสร้างสะพานคนชิ่ง และโครงสร้างสะพานคนยืน จุดกลับรถ ๓ จุด พร้อมทั้งมีจุดชมวิวยามเย็นสะพานโครงการ จำนวน ๒ จุด ซึ่งในการศึกษาเส้นทางโครงการฯ ได้ออกแบบเพื่อเชื่อมโยงแนวปะการังรอบเกาะบึง (World Bank) ใช้งบประมาณในการก่อสร้างจำนวน ๑๘๐๐ ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ต่างประเทศ (World Bank) ร้อยละ ๗๐ และเป็นเงินงบประมาณแผ่นดินร้อยละ ๓๐

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณารวม ๓ ครั้ง โดยครั้งที่ ๙/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๕ มีมติให้นำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบท ที่ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลตามความเห็นของกรรมการผู้ชำนาญการฯ โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศแล้วเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านคุณภาพน้ำทะเลและสมุทรศาสตร์ ให้ทำการล้อมม่านดักตะกอน โดยรอบพื้นที่ที่ก่อสร้าง โดยคลุมถึงพื้นท้องน้ำ ด้านเสียง ให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ตั้งงบประมาณให้กรมป่าไม้ และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ปฏิบัติลาดตระเวน ๓ เท่า และ ๒๐ เท่าของพื้นที่ป่าไม้ที่ต้องสูญเสียไป ด้านสัตว์หายาก หากพบเห็นโลมาเข้ามาในพื้นที่ก่อสร้าง ให้หยุดกิจกรรมก่อสร้างโครงการที่อยู่ในทะเลทันที ด้านเศรษฐกิจ สังคม ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการให้ประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย ๑ เดือน และให้มีช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน โดยต้องแจ้งผลการดำเนินการเป็นระยะจนกว่าเรื่องร้องเรียนนั้นจะได้อายุติ รวมถึงได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเล ตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดจำนวนและสภาพการเจริญเติบโตของต้นไม้ที่ปลูกทดแทน ๑ ครั้ง/ปี ตรวจวัดความหลากหลายของสัตว์น้ำในระบบนิเวศการแพร่กระจายของสัตว์น้ำพื้นที่สาธารณะ ๕๐๐ เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ๒ ครั้ง/ปี และสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการ ๑ ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และในระหว่างดำเนินการ ๑ ครั้ง/ปี

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมทางหลวงชนบท ดำเนินการตามมาตรฐานฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๕ต่อ

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสะพานเชื่อมเกาะสันดา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะสันด้าย อำเภอเกาะสันดา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบท โดยให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสะพานเชื่อมเกาะสันดา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะสันด้าย อำเภอเกาะสันดา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบทซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๖๕ อย่างเคร่งครัด

๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามมาตรา ๔๙ และ มาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว



(นายไชยยันต์ เพชรศรีสุนทร)



(นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช)



(นางสาวมณฑนา ศิริวรรณ)

(นายจิตพร บุรุษพัฒน์)

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

ภาคผนวก ข

เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์

ในท้องที่อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ และอำเภอสตึก

อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นเขตปลอดภัย

ในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ให้เขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ ในท้องที่ตำบลละวีก อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ ตำบลสระแก ตำบลนิคม ตำบลสตึก ตำบลดอนมนต์ ตำบลร่อนทอง ตำบลเมืองแก อำเภอสตึก ตำบลโนนขวาง ตำบลวังเหนือ ตำบลบ้านด่าน ตำบลถลุงเหล็ก ตำบลบัวทอง อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายประกาศนี้ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๐

สุวัจน์ ลิปตพัลลภ

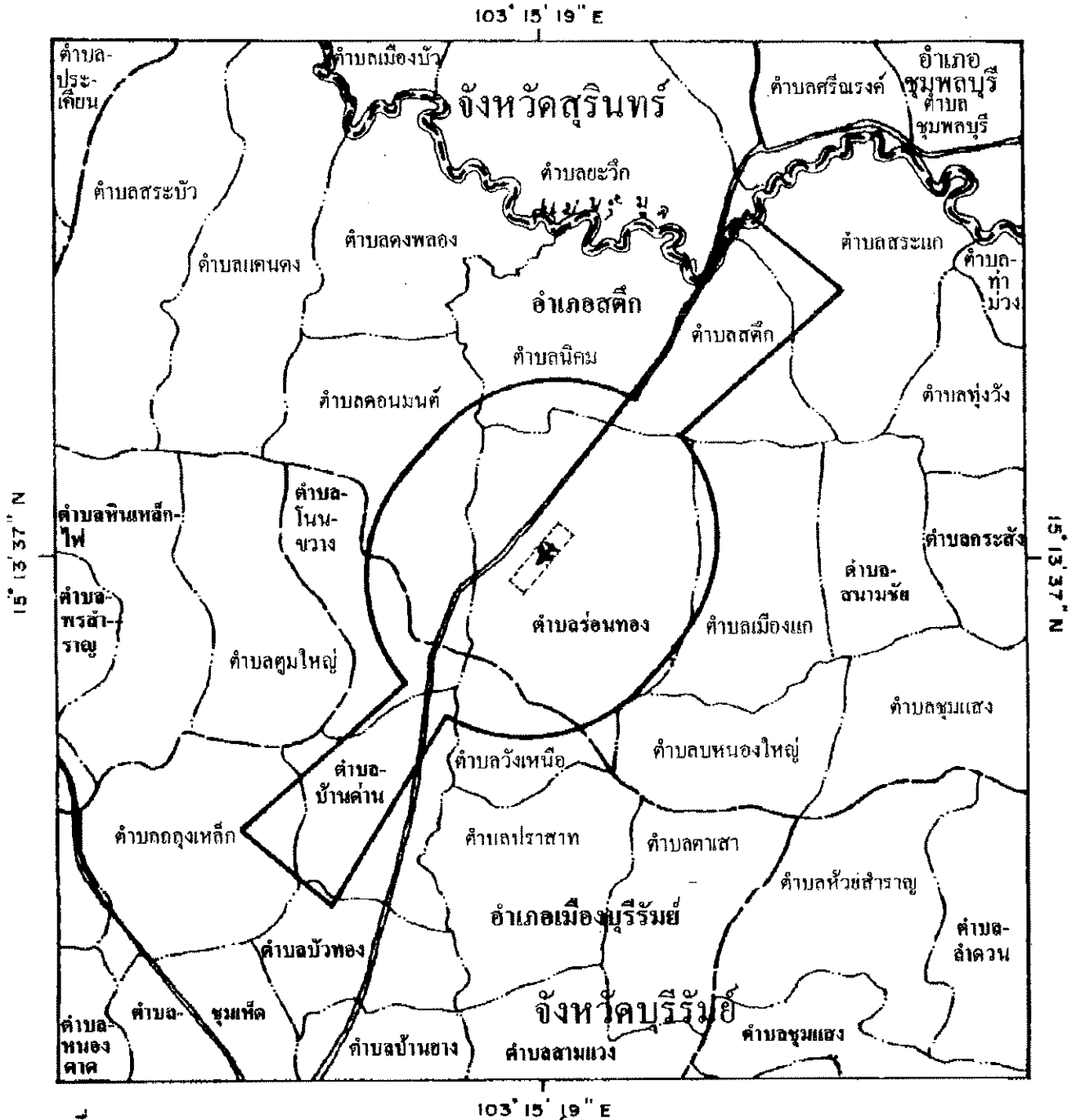
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ในท้องที่อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ และ อำเภอสตึก อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์
เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตราส่วน ๑ : ๒๕๐,๐๐๐

๐ ๑ ๒ ๓ กิโลเมตร



เครื่องหมาย

- เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
- เขตจังหวัด
- เขตอำเภอ
- เขตตำบล
- ดนามบิน
- ทางหลวง, ถนน
- แม่น้ำ

กฤษณะ	ผู้อำนวยการกองก่อสร้างและบำรุงรักษา
อภัยสิทธิ์	1๗๗ อธิบดีกรมการโยธาธิการ

ภาคผนวก ค

ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311824E 1684370N
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric
เลขที่รายงาน : A2303008
เลขที่รายงาน : RPA2303008

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mgr/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀)
13-14/03/2566	0.319	0.116
14-15/03/2566	0.296	0.108
15-16/03/2566	0.311	0.120
มาตรฐาน*	0.330	0.120

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311115E 168257N
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric
เลขที่รายงาน : A2303009
เลขที่รายงาน : RPA2303009

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mgr/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀)
13-14/03/2566	0.315	0.101
14-15/03/2566	0.302	0.109
15-16/03/2566	0.320	0.110
มาตรฐาน*	0.330	0.120

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

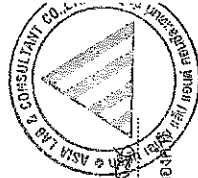
รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler เลขที่วิเคราะห์ : A2208008
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric เลขที่รายงาน : RPA2208008

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mg/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)**	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀)**
13-14/03/2566	0.571	0.203
14-15/03/2566	0.525	0.194
15-16/03/2566	0.502	0.213
มาตรฐาน*	0.330	0.120

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

** ช่วงวัดด้วยเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม พบว่า ชุมชนมีกิจกรรมการเผาไหม้



ผู้ตรวจวัด : โสภณ (นายโสภณ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : โสภณ (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล : วรพงษ์ (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

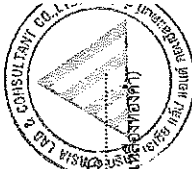
* ห้ามมิให้แก้ไข ค่าซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการวิเคราะห์ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311824E 1684370N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : API Model 300 S/N 597
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared เลขที่วิเคราะห์ : C2303016
เลขที่รายงาน : RPC2303016

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	13-14/03/66	14-15/03/66	15-16/03/66
11:00-12:00 น.	0.41	0.31	0.31
12:00-13:00 น.	0.52	0.31	0.31
13:00-14:00 น.	0.42	0.31	0.32
14:00-15:00 น.	0.31	0.42	0.42
15:00-16:00 น.	0.41	0.42	0.42
16:00-17:00 น.	0.41	0.42	0.32
17:00-18:00 น.	0.31	0.31	0.31
18:00-19:00 น.	0.20	0.31	0.42
19:00-20:00 น.	0.20	0.31	0.41
20:00-21:00 น.	0.20	0.31	0.31
21:00-22:00 น.	0.30	0.31	0.31
22:00-23:00 น.	0.20	0.31	0.31
23:00-24:00 น.	0.20	0.20	0.31
00:00-01:00 น.	0.20	0.20	0.21
01:00-02:00 น.	0.20	0.31	0.31
02:00-03:00 น.	0.20	0.20	0.21
03:00-04:00 น.	0.20	0.20	0.20
04:00-05:00 น.	0.20	0.20	0.20
05:00-06:00 น.	0.30	0.20	0.20
06:00-07:00 น.	0.20	0.51	0.30
07:00-08:00 น.	0.30	0.41	0.31
08:00-09:00 น.	0.40	0.41	0.41
09:00-10:00 น.	0.30	0.41	0.31
10:00-11:00 น.	0.41	0.42	0.41
24 Hour Average	0.29	0.32	0.31
8 Hour Average	0.38	0.39	0.37
1 Hour Maximum	0.52	0.51	0.42
1 Hour Minimum	0.20	0.20	0.20
1 Hour Standard*	30.00		
24 Hour Standard*	9.00		

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป



ผู้ตรวจวัด : โสภณ (นายโสภณ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : โสภณ (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล : วรพงษ์ (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

* ห้ามมิให้แก้ไข ค่าซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการวิเคราะห์ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร



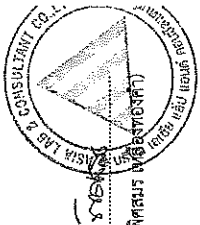
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธามรินทร์ ซอย 2 Sol 12, Bangphai, Bangkok, 10160
TEL: 0-2805-5660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiabconsul@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311115E 168257N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer: Thermo Environmental Model 48C S/N 48C-75799-381
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared เลขที่วิเคราะห์ : C2303017
เลขที่รายงาน : RPC2303017

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	13-14/03/66	14-15/03/66	15-16/03/66
13:00-14:00 น.	0.41	0.42	0.33
14:00-15:00 น.	0.40	0.38	0.39
15:00-16:00 น.	0.43	0.39	0.40
16:00-17:00 น.	0.38	0.45	0.45
17:00-18:00 น.	0.40	0.50	0.42
18:00-19:00 น.	0.48	0.51	0.38
19:00-20:00 น.	0.38	0.50	0.32
20:00-21:00 น.	0.38	0.41	0.40
21:00-22:00 น.	0.30	0.32	0.39
22:00-23:00 น.	0.38	0.30	0.38
23:00-24:00 น.	0.22	0.28	0.35
00:00-01:00 น.	0.26	0.30	0.36
01:00-02:00 น.	0.26	0.24	0.22
02:00-03:00 น.	0.27	0.25	0.24
03:00-04:00 น.	0.27	0.24	0.24
04:00-05:00 น.	0.32	0.26	0.24
05:00-06:00 น.	0.30	0.29	0.32
06:00-07:00 น.	0.21	0.21	0.33
07:00-08:00 น.	0.31	0.34	0.40
08:00-09:00 น.	0.31	0.40	0.41
09:00-10:00 น.	0.44	0.41	0.42
10:00-11:00 น.	0.44	0.47	0.37
11:00-12:00 น.	0.38	0.34	0.33
12:00-13:00 น.	0.37	0.41	0.41
24 Hour Average	0.35	0.36	0.35
8 Hour Average	0.40	0.41	0.39
1 Hour Maximum	0.48	0.51	0.45
1 Hour Minimum	0.21	0.21	0.22
1 Hour Standard*	30.00		
24 Hour Standard*	9.00		

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป



ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
1/1

* ห้ามมิให้นำไปใช้ หรือคัดลอกส่วนข้อมูลสารนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร



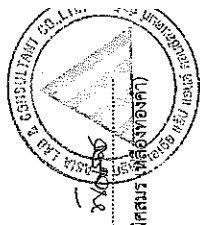
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธามรินทร์ ซอย 2 Sol 12, Bangphai, Bangkok, 10160
TEL: 0-2805-5660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiabconsul@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer: API Model 300 S/N 759
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared เลขที่วิเคราะห์ : C2303018
เลขที่รายงาน : RPC2303018

Interval Time	CO Concentration (ppm)		
	13-14/03/66	14-15/03/66	15-16/03/66
10:00-11:00 น.	0.41	0.42	0.42
11:00-12:00 น.	0.53	0.42	0.32
12:00-13:00 น.	0.43	0.32	0.32
13:00-14:00 น.	0.43	0.32	0.42
14:00-15:00 น.	0.53	0.32	0.32
15:00-16:00 น.	0.53	0.43	0.32
16:00-17:00 น.	0.42	0.42	0.52
17:00-18:00 น.	0.32	0.31	0.42
18:00-19:00 น.	0.21	0.42	0.41
19:00-20:00 น.	0.21	0.42	0.52
20:00-21:00 น.	0.31	0.31	0.41
21:00-22:00 น.	0.21	0.31	0.31
22:00-23:00 น.	0.21	0.31	0.41
23:00-24:00 น.	0.21	0.21	0.41
00:00-01:00 น.	0.21	0.31	0.30
01:00-02:00 น.	0.21	0.21	0.30
02:00-03:00 น.	0.31	0.21	0.30
03:00-04:00 น.	0.21	0.21	0.20
04:00-05:00 น.	0.31	0.31	0.20
05:00-06:00 น.	0.20	0.31	0.20
06:00-07:00 น.	0.31	0.41	0.30
07:00-08:00 น.	0.31	0.52	0.40
08:00-09:00 น.	0.52	0.42	0.41
09:00-10:00 น.	0.42	0.42	0.41
24 Hour Average	0.33	0.34	0.36
8 Hour Average	0.47	0.40	0.39
1 Hour Maximum	0.53	0.52	0.52
1 Hour Minimum	0.20	0.21	0.20
1 Hour Standard*	50.00		
24 Hour Standard*	9.00		

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป



ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
1/1

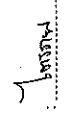


* ห้ามมิให้นำไปใช้ หรือคัดลอกส่วนข้อมูลสารนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศภายในปริมาตร
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311824E 1684370N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
 วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO₂/NO_x Analyzer, Thermo Environmental Model 42C S/N 42CLS-75458-380
 วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N2303015
 เลขที่รายงาน : RPN2303015

Interval Time	NO ₂ Concentration (ppm)		
	13-14/03/66	14-15/03/66	15-16/03/66
11:00-12:00 น.	0.0106	0.0098	0.0103
12:00-13:00 น.	0.0120	0.0114	0.0100
13:00-14:00 น.	0.0160	0.0132	0.0098
14:00-15:00 น.	0.0128	0.0162	0.0134
15:00-16:00 น.	0.0108	0.0149	0.0142
16:00-17:00 น.	0.0119	0.0133	0.0137
17:00-18:00 น.	0.0108	0.0110	0.0113
18:00-19:00 น.	0.0093	0.0105	0.0103
19:00-20:00 น.	0.0094	0.0116	0.0093
20:00-21:00 น.	0.0105	0.0095	0.0109
21:00-22:00 น.	0.0095	0.0096	0.0097
22:00-23:00 น.	0.0088	0.0090	0.0087
23:00-24:00 น.	0.0092	0.0111	0.0084
00:00-01:00 น.	0.0108	0.0085	0.0091
01:00-02:00 น.	0.0082	0.0089	0.0088
02:00-03:00 น.	0.0076	0.0080	0.0080
03:00-04:00 น.	0.0080	0.0091	0.0086
04:00-05:00 น.	0.0081	0.0081	0.0091
05:00-06:00 น.	0.0094	0.0095	0.0122
06:00-07:00 น.	0.0104	0.0096	0.0120
07:00-08:00 น.	0.0126	0.0110	0.0112
08:00-09:00 น.	0.0137	0.0122	0.0141
09:00-10:00 น.	0.0125	0.0109	0.0128
10:00-11:00 น.	0.0093	0.0099	0.0110
24 Hour Average	0.0105	0.0107	0.0107
1 Hour Maximum	0.0160	0.0162	0.0142
1 Hour Minimum	0.0076	0.0080	0.0080
1 Hour Standard*	0.1700		
24 Hour Standard*	0.1700		

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :  (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ :  (นางสาววิลากรรณ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมร เพลือทองค้ำ)

1/1




* ห้ามมิให้แก้ไข ทาสี หรือคัดลอกบางส่วนเอกสารนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศภายในปริมาตร
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกพรหม
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311115E 168257N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
 วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO₂/NO_x Analyzer, Thermo Environmental Model 42C S/N 42CLS-75948-381
 วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N2303016
 เลขที่รายงาน : RPN2303016

Interval Time	NO ₂ Concentration (ppm)		
	13-14/03/66	14-15/03/66	15-16/03/66
13:00-14:00 น.	0.0111	0.0115	0.0090
14:00-15:00 น.	0.0144	0.0105	0.0104
15:00-16:00 น.	0.0154	0.0134	0.0107
16:00-17:00 น.	0.0143	0.0140	0.0098
17:00-18:00 น.	0.0109	0.0116	0.0107
18:00-19:00 น.	0.0100	0.0105	0.0107
19:00-20:00 น.	0.0110	0.0099	0.0098
20:00-21:00 น.	0.0099	0.0110	0.0085
21:00-22:00 น.	0.0107	0.0090	0.0086
22:00-23:00 น.	0.0098	0.0093	0.0084
23:00-24:00 น.	0.0092	0.0101	0.0092
00:00-01:00 น.	0.0091	0.0092	0.0085
01:00-02:00 น.	0.0092	0.0083	0.0076
02:00-03:00 น.	0.0077	0.0080	0.0073
03:00-04:00 น.	0.0075	0.0081	0.0078
04:00-05:00 น.	0.0078	0.0077	0.0074
05:00-06:00 น.	0.0077	0.0084	0.0078
06:00-07:00 น.	0.0090	0.0102	0.0087
07:00-08:00 น.	0.0100	0.0107	0.0101
08:00-09:00 น.	0.0108	0.0133	0.0104
09:00-10:00 น.	0.0128	0.0108	0.0113
10:00-11:00 น.	0.0129	0.0101	0.0111
11:00-12:00 น.	0.0128	0.0107	0.0106
12:00-13:00 น.	0.0119	0.0095	0.0125
24 Hour Average	0.0107	0.0102	0.0095
1 Hour Maximum	0.0154	0.0140	0.0125
1 Hour Minimum	0.0075	0.0077	0.0073
1 Hour Standard*	0.1700		
24 Hour Standard*	0.1700		

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด :  (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ :  (นางสาววิลากรรณ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมร เพลือทองค้ำ)

1/1

* ห้ามมิให้แก้ไข ทาสี หรือคัดลอกบางส่วนเอกสารนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไม้
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0313330E 1685958N
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO₂/NO_x Analyzer, Thermo Environmental Model 42C S/N 42C-68015-359
วิเคราะห์ : Chemiluminescence
เลขที่รายงาน : RPN2303017
เลขที่รายงาน : RPN2303017

ชื่อโครงการ

ทำอากาศยานบุรีรัมย์

สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่ปลูกกล้วย (หลังเดิม)

ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311824E 1684370N

วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566

วิเคราะห์ : Anemometer

เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer

เลขที่รายงาน : RPW2303003

วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566

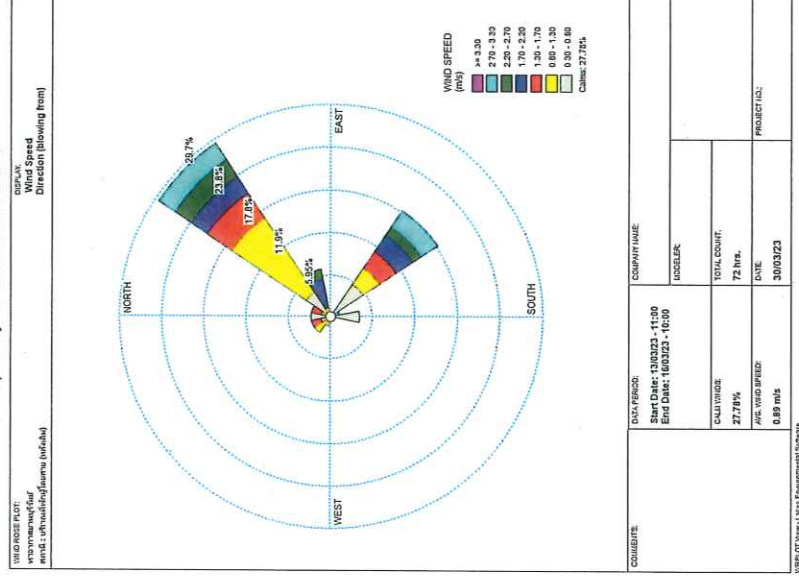
วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566

เลขที่วิเคราะห์ : W2303003

เลขที่รายงาน : RPW2303003

Wind Speed and Direction

Frequency of Occurrence (%)



Interval Time	NO ₂ Concentration (ppm)		
	13-14/03/66	14-15/03/66	15-16/03/66
10:00-11:00 น.	0.0083	0.0099	0.0122
11:00-12:00 น.	0.0100	0.0109	0.0115
12:00-13:00 น.	0.0079	0.0135	0.0103
13:00-14:00 น.	0.0116	0.0123	0.0097
14:00-15:00 น.	0.0120	0.0153	0.0104
15:00-16:00 น.	0.0142	0.0168	0.0108
16:00-17:00 น.	0.0112	0.0147	0.0128
17:00-18:00 น.	0.0115	0.0108	0.0159
18:00-19:00 น.	0.0122	0.0101	0.0142
19:00-20:00 น.	0.0101	0.0097	0.0110
20:00-21:00 น.	0.0097	0.0107	0.0118
21:00-22:00 น.	0.0107	0.0086	0.0099
22:00-23:00 น.	0.0084	0.0091	0.0087
23:00-24:00 น.	0.0092	0.0077	0.0086
00:00-01:00 น.	0.0081	0.0085	0.0080
01:00-02:00 น.	0.0074	0.0087	0.0077
02:00-03:00 น.	0.0077	0.0081	0.0080
03:00-04:00 น.	0.0092	0.0077	0.0090
04:00-05:00 น.	0.0088	0.0081	0.0089
05:00-06:00 น.	0.0086	0.0079	0.0100
06:00-07:00 น.	0.0094	0.0083	0.0103
07:00-08:00 น.	0.0129	0.0123	0.0128
08:00-09:00 น.	0.0120	0.0111	0.0138
09:00-10:00 น.	0.0113	0.0142	0.0108
24 Hour Average	0.0101	0.0106	0.0107
1 Hour Maximum	0.0142	0.0168	0.0159
1 Hour Minimum	0.0074	0.0077	0.0077
1 Hour Standard*			
24 Hour Standard*		0.1700	

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : **ปิยะพงษ์** (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : **ปิยะพงษ์** (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล : **ปิยะพงษ์** (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
1/1
* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร*

ผู้ตรวจวัด : **ปิยะพงษ์** (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : **ปิยะพงษ์** (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล : **ปิยะพงษ์** (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
1/3
* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร*



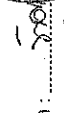


รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311824E 1684370N
วันที่วิเคราะห์ : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
เลขที่รายงาน : RPW2303003

Time	13-14/03/2566		14-15/03/2566		15-16/03/2566	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
11.00-12.00 น.	0.9	ENE	0.4	SE	1.8	SE
12.00-13.00 น.	1.8	ENE	1.3	SE	1.3	SE
13.00-14.00 น.	2.2	ENE	0.9	SE	0.4	SE
14.00-15.00 น.	1.8	ENE	0.9	NE	0.9	NNE
15.00-16.00 น.	1.8	ENE	1.3	NNE	0.9	NW
16.00-17.00 น.	2.7	NE	1.3	NNW	0.4	NE
17.00-18.00 น.	2.7	NE	0.9	WNW	0.9	NW
18.00-19.00 น.	2.2	NE	0.4	NNW	0.4	N
19.00-20.00 น.	2.2	NE	0	---	0	N
20.00-21.00 น.	1.8	NE	0	---	0	N
21.00-22.00 น.	1.8	NE	0	---	0	NNE
22.00-23.00 น.	1.3	NE	0	---	0	NNE
23.00-24.00 น.	0.9	NE	0	---	0	NE
00.00-01.00 น.	0.4	NE	0	NE	0	NE
01.00-02.00 น.	0.9	NE	0	NE	0.4	SE
02.00-03.00 น.	0.9	NE	0	---	3.1	SE
03.00-04.00 น.	1.3	NE	0	---	2.7	SSE
04.00-05.00 น.	1.3	NE	0	NE	0.4	S
05.00-06.00 น.	0.9	NE	0	NE	0.4	S
06.00-07.00 น.	0.9	NE	0	E	0.4	S
07.00-08.00 น.	0.9	NE	0	SE	0.4	N
08.00-09.00 น.	0.9	NE	2.2	SE	0	NE
09.00-10.00 น.	0.4	NE	0.9	SE	1.8	SE
10.00-11.00 น.	0.9	NE	0.4	SE	2.7	SE

หมายเหตุ : - Calm

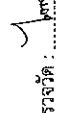
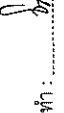
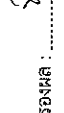
ผู้ตรวจวัด :  (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นางสาววิลากรรณ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
3/3

* ห้ามมิให้นำไปใช้ หรือคัดลอกส่วนของการวิเคราะห์โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311824E 1684370N
วันที่วิเคราะห์ : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
เลขที่รายงาน : RPW2303003

ทิศ	ความเร็วลม (เมตร/วินาที)							รวม
	0.30 - 0.80	0.80 - 1.30	1.30 - 1.70	1.70 - 2.20	2.20 - 2.70	2.70 - 3.30	>= 3.30	
N	2	0	0	0	0	0	0	2
NNE	0	1	1	0	0	0	0	2
NE	3	9	3	2	2	2	0	21
ENE	0	1	0	3	1	0	0	5
E	0	0	0	0	0	0	0	0
ESE	0	0	0	0	0	0	0	0
SE	4	2	2	2	1	2	0	13
SSE	0	0	0	0	0	1	0	1
S	3	0	0	0	0	0	0	3
SSW	0	0	0	0	0	0	0	0
SW	0	0	0	0	0	0	0	0
WSW	0	0	0	0	0	0	0	0
W	0	0	0	0	0	0	0	0
WNW	0	1	0	0	0	0	0	1
NW	0	2	0	0	0	0	0	2
NNW	1	0	1	0	0	0	0	2
รวม	13	16	7	7	4	5	0	52
Calms								20.00
Calms%								27.78
ร้อยละ	18.06	22.22	9.72	9.72	5.56	6.94	0.00	100.00

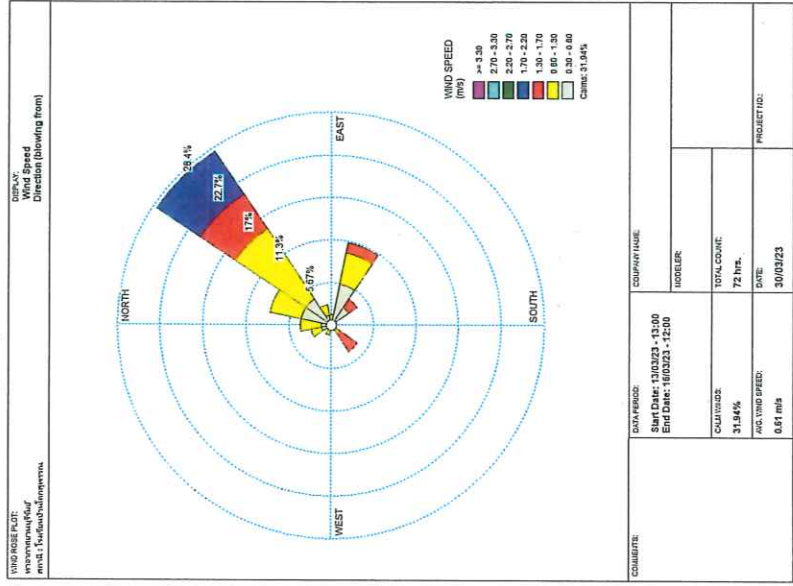
ผู้ตรวจวัด :  (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ :  (นางสาววิลากรรณ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล :  (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
3/3

* ห้ามมิให้นำไปใช้ หรือคัดลอกส่วนของการวิเคราะห์โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311115E 168257N
วันที่วิเคราะห์ : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 30 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เลขที่วิเคราะห์ : W2303004
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
เลขที่รายงาน : RPW2303004

Wind Speed and Direction Frequency of Occurrence (%)

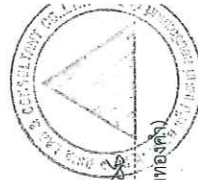


รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 031111E 168257N
 วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566
 วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
 เลขที่รายงาน : RPW2303004

วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
 วันที่รายงานผล : 30 มีนาคม พ.ศ.2566
 เลขที่วิเคราะห์ : W2303004
 เลขที่รายงาน : RPW2303004

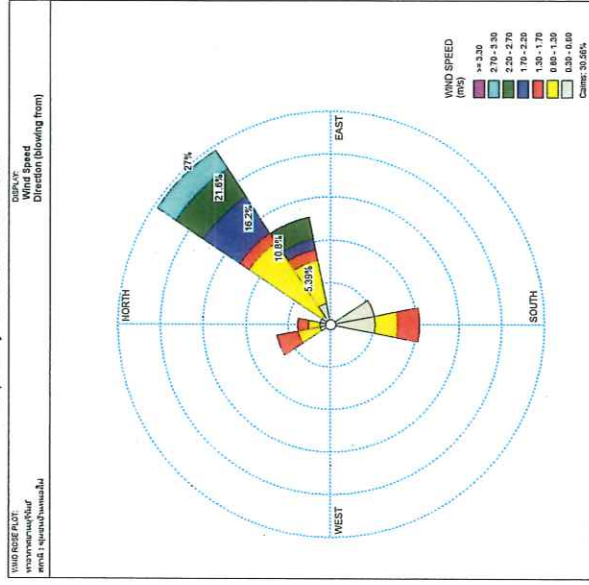
ทิศ	ความเร็วลม (เมตร/วินาที)							รวม
	0.30 - 0.80	0.80 - 1.30	1.30 - 1.70	1.70 - 2.20	2.20 - 2.70	2.70 - 3.30	>= 3.30	
N	1	2	0	0	0	0	0	3
NNE	3	3	0	0	0	0	0	6
NE	3	8	4	5	0	0	0	20
ENE	1	1	0	0	0	0	0	2
E	0	1	0	0	0	0	0	1
ESE	4	3	1	0	0	0	0	8
SE	2	0	1	0	0	0	0	3
SSE	0	0	0	0	0	0	0	0
S	0	0	0	0	0	0	0	0
SSW	0	0	0	0	0	0	0	0
SW	0	1	2	0	0	0	0	3
WSW	0	0	0	0	0	0	0	0
W	0	0	0	0	0	0	0	0
WNNW	0	1	0	0	0	0	0	1
NW	0	0	0	0	0	0	0	0
NNW	1	1	0	0	0	0	0	2
รวม	15	21	8	5	0	0	0	49
Calms								23.00
Calms%								31.94
ร้อยละ	20.83	29.17	11.11	6.94	0.00	0.00	0.00	100.00



ผู้ตรวจวัด : พงษ์ระวี ผู้จัดทำ : โคกสุพรรณ ผู้รับรองผล : วิมลรัตน์
 (นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

3/3
 * ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

Wind Speed and Direction Frequency of Occurrence (%)



COMPANY NAME	DATA PERIOD	Start Date: 13/03/23 - 16/03/23
MODEL	End Date: 16/03/23 - 05/04/23	
TOTAL COUNT	CALC WIND	30.64%
DATE	Avg WIND SPEED	0.77 m/s
PROJECT NO.		30/03/23

WIND-ET Ver. 1.000 (Downloaded from)



ผู้ตรวจวัด : โคกสุพรรณ ผู้จัดทำ : วิมลรัตน์ ผู้รับรองผล : วิมลรัตน์
 (นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

1/3
 * ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *



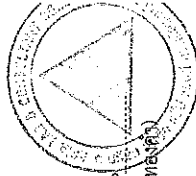
ASIA LAB & CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธนิมิตตสถาน 2 ซอย 12 แขวงบางโพง 10160
184 Soi Phutthanimithon soi 2 Soi 12, Bangphai, Bangkok, Bangkok 10160
TEL: 0-2605-6660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiablabconsultant@gmail.com

รายงานผลการวัดกระแส

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไม้
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0313330E 1685958N
วันที่วัดกระแส : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวัดกระแส : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
เลขที่รายงาน : RPW2303005

Time	13-14/03/2566		14-15/03/2566		15-16/03/2566	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
10.00-11.00 น.	1.8	ENE	0.9	NE	0.4	S
11.00-12.00 น.	1.8	NE	0.9	NE	0.4	S
12.00-13.00 น.	2.2	ENE	0.4	NE	0.9	S
13.00-14.00 น.	2.2	ENE	0.9	NNW	0.9	NE
14.00-15.00 น.	2.2	NE	1.3	NNW	0.4	S
15.00-16.00 น.	2.7	NE	1.3	NNW	1.3	N
16.00-17.00 น.	2.7	NE	0.9	N	0.4	NNW
17.00-18.00 น.	2.2	NE	0.9	NNW	0.9	NE
18.00-19.00 น.	2.2	NE	0.4	N	0.4	NNE
19.00-20.00 น.	1.8	NE	0	---	0	NE
20.00-21.00 น.	1.8	NE	0	---	0	SSW
21.00-22.00 น.	1.8	NE	0	SW	0	SSW
22.00-23.00 น.	1.3	ENE	0	SW	0	SSW
23.00-24.00 น.	0.9	ENE	0	SSW	0	SSW
00.00-01.00 น.	0.9	ENE	0	SSW	0	SSW
01.00-02.00 น.	0.9	ENE	0	SSW	0	S
02.00-03.00 น.	0.9	ENE	0	SSW	0.4	SSE
03.00-04.00 น.	1.3	NE	0	SSW	0.4	S
04.00-05.00 น.	0.9	NE	0	SSW	0.9	S
05.00-06.00 น.	0.9	NE	0	SSW	1.3	S
06.00-07.00 น.	0.4	ENE	0	SSW	1.3	S
07.00-08.00 น.	0.4	ENE	0	WSW	0	N
08.00-09.00 น.	0.9	NE	0.4	SSE	0	NE
09.00-10.00 น.	0.9	NE	0.4	SSE	0.4	SSE

หมายเหตุ : - Calm



ผู้ตรวจวัด : ... ผู้จัดทำ : ... ผู้รับรองผล : ...
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

3/3
* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกส่วนหนึ่งของเอกสารโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

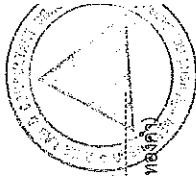


ASIA LAB & CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธนิมิตตสถาน 2 ซอย 12 แขวงบางโพง 10160
184 Soi Phutthanimithon soi 2 Soi 12, Bangphai, Bangkok, Bangkok 10160
TEL: 0-2605-6660-2 FAX: EXT.17
E-mail: asiablabconsultant@gmail.com

รายงานผลการวัดกระแส

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไม้
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0313330E 1685958N
วันที่วัดกระแส : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวัดกระแส : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
เลขที่รายงาน : RPW2303005

ทิศ	ความเร็วลม (เมตร/วินาที)							รวม
	0.30 - 0.80	0.80 - 1.30	1.30 - 1.70	1.70 - 2.20	2.20 - 2.70	2.70 - 3.30	>= 3.30	
N	1	1	1	0	0	0	0	3
NNE	1	0	0	0	0	0	0	1
NE	1	8	1	4	3	2	0	19
ENE	2	4	1	1	2	0	0	10
E	0	0	0	0	0	0	0	0
ESE	0	0	0	0	0	0	0	0
SE	0	0	0	0	0	0	0	0
SSE	4	0	0	0	0	0	0	4
S	4	2	2	0	0	0	0	8
SSW	0	0	0	0	0	0	0	0
SW	0	0	0	0	0	0	0	0
WSW	0	0	0	0	0	0	0	0
W	0	0	0	0	0	0	0	0
WNW	0	0	0	0	0	0	0	0
NW	0	0	0	0	0	0	0	0
NNW	1	2	2	0	0	0	0	5
รวม	14	17	7	5	5	2	0	50
Calms								22.00
Calms%								30.56
ร้อยละ	19.44	23.61	9.72	6.94	6.94	2.78	0.00	100.00



ผู้ตรวจวัด : ... ผู้จัดทำ : ... ผู้รับรองผล : ...
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

3/3
* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกส่วนหนึ่งของเอกสารโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากศยานบุรีรัมย์
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311817E 1684396N
 วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
 เลขที่วิเคราะห์ : 52303034
 เลขที่วิเคราะห์ : RPS2303034
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2415
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

14-15/03/2566						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*	
11:00-12:00 น.	59.1	81.5	61.6	51.0		
12:00-13:00 น.	55.9	78.5	58.0	48.0		
13:00-14:00 น.	58.8	78.6	61.0	53.8		
14:00-15:00 น.	59.6	75.9	62.3	54.6		
15:00-16:00 น.	61.5	85.5	63.6	56.2		
16:00-17:00 น.	62.7	80.9	65.4	54.9		
17:00-18:00 น.	54.2	73.4	56.8	47.0		
18:00-19:00 น.	54.7	72.8	58.0	46.1		
19:00-20:00 น.	50.2	72.4	51.3	42.3		
20:00-21:00 น.	52.3	67.5	55.2	44.2		
21:00-22:00 น.	51.4	64.6	55.2	43.2		
22:00-23:00 น.	48.6	68.9	50.6	40.8		
23:00-24:00 น.	46.2	66.4	47.2	40.4		
00:00-01:00 น.	45.0	67.0	46.9	40.1		
01:00-02:00 น.	45.4	69.4	46.6	40.3		
02:00-03:00 น.	43.6	65.4	45.3	40.3		
03:00-04:00 น.	45.7	67.8	46.3	40.5		
04:00-05:00 น.	52.1	71.1	53.1	40.7		
05:00-06:00 น.	56.3	72.8	60.5	41.8		
06:00-07:00 น.	58.5	76.4	61.6	49.9		
07:00-08:00 น.	69.8	85.9	73.9	53.2		
08:00-09:00 น.	63.3	84.4	66.0	56.2		
09:00-10:00 น.	61.7	79.5	64.3	57.3		
10:00-11:00 น.	59.9	80.6	62.2	54.8		
L _{eq} 24 hr		59.8			70 dB (A)*	
L _{eq} 8 hr		61.1			85 dB (A)**	
L ₁₀		61.8			-	
L _{max}		85.9			115 dB (A)*	
L ₉₀		57.3			-	

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
 ** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ผู้จ้างได้รับเมื่อลดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน
 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 194 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : วิศวกร (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : วิศวกร (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : วิศวกร (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
 (นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
 2/3
 * ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกส่วนเอกสารนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากศยานบุรีรัมย์
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311817E 1684396N
 วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566
 วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
 เลขที่วิเคราะห์ : 52303034
 เลขที่วิเคราะห์ : RPS2303034
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2415
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

13-14/03/2566						
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*	
11:00-12:00 น.	74.5	114.8	79.9	58.0		
12:00-13:00 น.	71.8	111.9	72.9	53.8		
13:00-14:00 น.	67.3	104.9	68.3	55.0		
14:00-15:00 น.	68.1	112.3	69.9	55.8		
15:00-16:00 น.	63.7	93.9	64.4	56.4		
16:00-17:00 น.	65.2	90.2	65.8	56.4		
17:00-18:00 น.	60.0	86.5	61.7	52.7		
18:00-19:00 น.	65.8	86.4	68.8	53.5		
19:00-20:00 น.	54.1	82.8	56.6	45.9		
20:00-21:00 น.	52.5	90.3	56.7	47.1		
21:00-22:00 น.	56.2	91.2	56.8	45.2		
22:00-23:00 น.	50.6	77.1	53.3	41.5		
23:00-24:00 น.	53.5	83.5	54.1	41.3		
00:00-01:00 น.	52.5	83.4	53.5	40.6		
01:00-02:00 น.	52.1	87.4	54.3	40.0		
02:00-03:00 น.	50.7	88.0	51.3	39.4		
03:00-04:00 น.	47.6	73.5	48.5	39.5		
04:00-05:00 น.	46.2	71.3	47.0	39.2		
05:00-06:00 น.	60.7	75.8	62.3	46.3		
06:00-07:00 น.	57.8	74.4	61.2	50.4		
07:00-08:00 น.	61.5	76.7	64.4	53.5		
08:00-09:00 น.	61.6	81.8	64.8	54.4		
09:00-10:00 น.	62.9	82.9	65.4	55.2		
10:00-11:00 น.	60.8	77.5	63.7	53.6		
L _{eq} 24 hr		65.0			70 dB (A)*	
L _{eq} 8 hr		68.0			85 dB (A)**	
L ₁₀		66.2			-	
L _{max}		114.8			115 dB (A)*	
L ₉₀		58.0			-	

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
 ** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ผู้จ้างได้รับเมื่อลดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน
 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 194 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : วิศวกร (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : วิศวกร (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : วิศวกร (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
 (นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
 1/3
 * ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกส่วนเอกสารนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร



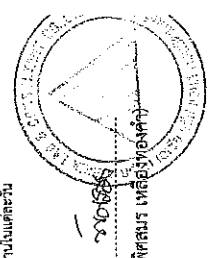
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแทนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10150
TEL: 0-2805-6660-2 FAX: EXT-17
E-mail: asiabcoconsul@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311817E 1684396N
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2415
เลขที่รายงาน : RPS2303034
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

15-16/03/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	57.7	78.7	60.2	51.9	
12:00-13:00 น.	57.7	88.7	59.3	51.0	
13:00-14:00 น.	57.6	82.5	59.6	51.9	
14:00-15:00 น.	57.5	71.8	59.8	53.8	
15:00-16:00 น.	61.5	81.8	61.9	55.7	
16:00-17:00 น.	64.5	81.0	65.9	53.0	
17:00-18:00 น.	56.2	73.1	59.2	47.4	
18:00-19:00 น.	57.4	82.4	58.5	45.8	
19:00-20:00 น.	49.2	70.4	51.6	44.1	
20:00-21:00 น.	49.9	66.5	52.0	45.4	
21:00-22:00 น.	48.1	70.7	49.2	42.7	
22:00-23:00 น.	45.7	64.5	47.3	42.9	
23:00-24:00 น.	46.3	60.3	48.5	42.8	
00:00-01:00 น.	46.4	63.7	47.1	44.0	
01:00-02:00 น.	43.7	57.3	44.9	42.2	
02:00-03:00 น.	44.8	68.1	45.3	42.3	
03:00-04:00 น.	44.1	60.5	45.3	41.7	
04:00-05:00 น.	46.0	63.4	47.6	42.6	
05:00-06:00 น.	53.6	71.2	59.0	43.1	
06:00-07:00 น.	55.8	73.1	59.0	48.3	
07:00-08:00 น.	61.8	79.5	64.5	52.2	
08:00-09:00 น.	62.6	93.7	62.6	52.1	
09:00-10:00 น.	58.7	77.3	61.9	52.5	
10:00-11:00 น.	59.0	83.4	61.4	52.2	
L _{eq} 24 hr		57.5			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		60.7			85 dB (A)**
L ₁₀		59.5			-
L _{max}		93.7			115 dB (A)*
L ₅₀		55.7			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ห้ามให้ลูกจ้างได้รับเมื่อลดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 194 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)



ผู้ตรวจวัด : ไพรัชพร มุ่งหมาย
ผู้จัดทำ : ไพรัชพร มุ่งหมาย
ผู้รับรองผล : (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)
(นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

3/3
* ห้ามมิให้ถือ คัดทำ หรือคัดลอกส่วนราชการนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *



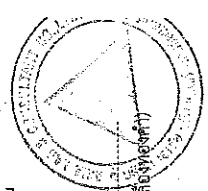
ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแทนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางนา เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10150
TEL: 0-2805-6660-2 FAX: EXT-17
E-mail: asiabcoconsul@gmail.com

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311081E 1682560N
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE 6236 S/N 222142
เลขที่รายงาน : RPS2303035
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

13-14/03/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
13:00-14:00 น.	65.9	99.5	66.4	51.2	
14:00-15:00 น.	62.2	103.6	63.5	55.8	
15:00-16:00 น.	58.7	78.6	62.2	48.1	
16:00-17:00 น.	53.7	74.2	56.8	42.7	
17:00-18:00 น.	64.1	87.0	66.3	46.1	
18:00-19:00 น.	63.2	99.4	66.7	53.1	
19:00-20:00 น.	63.1	97.5	68.8	47.6	
20:00-21:00 น.	48.9	67.2	51.4	44.4	
21:00-22:00 น.	52.7	71.1	58.9	43.5	
22:00-23:00 น.	44.3	58.7	45.3	39.5	
23:00-24:00 น.	43.7	80.8	48.6	38.1	
00:00-01:00 น.	44.1	82.4	46.5	37.8	
01:00-02:00 น.	41.5	56.5	42.7	39.5	
02:00-03:00 น.	41.6	71.9	41.6	36.8	
03:00-04:00 น.	45.0	78.7	47.5	36.0	
04:00-05:00 น.	44.3	72.7	46.3	36.1	
05:00-06:00 น.	56.3	74.5	60.6	39.1	
06:00-07:00 น.	62.2	85.2	63.4	49.5	
07:00-08:00 น.	59.4	84.9	60.3	49.9	
08:00-09:00 น.	54.8	73.0	58.5	47.0	
09:00-10:00 น.	54.3	72.3	56.2	47.3	
10:00-11:00 น.	67.7	88.1	71.8	49.9	
11:00-12:00 น.	70.6	97.8	76.0	47.8	
12:00-13:00 น.	69.8	102.0	71.3	46.6	
L _{eq} 24 hr		62.6			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		66.9			85 dB (A)**
L ₁₀		64.3			-
L _{max}		103.6			115 dB (A)*
L ₅₀		55.8			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ห้ามให้ลูกจ้างได้รับเมื่อลดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 194 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)



ผู้ตรวจวัด : ไพรัชพร มุ่งหมาย
ผู้จัดทำ : ไพรัชพร มุ่งหมาย
ผู้รับรองผล : (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)
(นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

1/3
* ห้ามมิให้ถือ คัดทำ หรือคัดลอกส่วนราชการนี้ โดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร *

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311081E 1682560N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S230303035
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222142 เลขที่รายงาน : RPS2303035
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

14-15/03/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L ₁₀	L ₅₀	Standard*	
13:00-14:00 น.	60.4	83.2	62.7	94.0	
14:00-15:00 น.	65.1	85.4	65.6	44.8	
15:00-16:00 น.	61.3	78.7	64.3	43.6	
16:00-17:00 น.	59.3	74.7	63.6	43.8	
17:00-18:00 น.	58.9	73.5	63.9	41.8	
18:00-19:00 น.	62.7	79.2	64.7	40.6	
19:00-20:00 น.	57.7	74.0	61.0	42.0	
20:00-21:00 น.	54.7	69.6	58.6	43.2	
21:00-22:00 น.	55.1	75.0	56.6	40.1	
22:00-23:00 น.	55.4	72.1	59.2	43.9	
23:00-24:00 น.	53.4	71.8	55.0	43.3	
00:00-01:00 น.	53.1	70.5	56.3	42.6	
01:00-02:00 น.	53.9	67.6	57.1	43.1	
02:00-03:00 น.	52.8	65.8	56.1	45.1	
03:00-04:00 น.	49.2	65.2	51.3	43.4	
04:00-05:00 น.	51.9	69.8	52.7	42.4	
05:00-06:00 น.	55.1	74.7	56.2	43.3	
06:00-07:00 น.	53.8	73.6	55.7	43.8	
07:00-08:00 น.	53.3	72.9	56.5	43.0	
08:00-09:00 น.	59.1	86.1	60.6	43.9	
09:00-10:00 น.	58.5	95.2	60.1	43.5	
10:00-11:00 น.	59.6	81.8	61.9	41.6	
11:00-12:00 น.	60.2	84.6	62.7	49.2	
12:00-13:00 น.	58.6	85.5	61.0	48.3	
L _{eq} 24 hr		58.5		70 dB (A)*	
L _{eq} 8 hr		61.0		85 dB (A)**	
L _{10n}		61.6		-	
L _{max}		95.2		115 dB (A)*	
L ₉₀		49.2		-	

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ผู้ทำงานได้รับเสียงตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 194 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
3/3

* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48Q 0311081E 1682560N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S230303035
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222142 เลขที่รายงาน : RPS2303035
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

15-16/03/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L ₁₀	L ₅₀	Standard*	
13:00-14:00 น.	57.8	68.5	62.1	50.5	
14:00-15:00 น.	59.0	72.3	62.3	48.7	
15:00-16:00 น.	65.3	91.2	67.5	54.2	
16:00-17:00 น.	63.3	93.3	64.4	55.0	
17:00-18:00 น.	62.1	87.2	64.1	54.6	
18:00-19:00 น.	59.7	70.3	63.1	52.2	
19:00-20:00 น.	57.2	63.9	61.6	47.9	
20:00-21:00 น.	59.3	63.4	62.1	52.3	
21:00-22:00 น.	59.4	63.4	61.9	53.1	
22:00-23:00 น.	59.8	63.4	62.2	54.5	
23:00-24:00 น.	57.0	62.9	59.7	51.9	
00:00-01:00 น.	55.0	62.1	57.4	50.7	
01:00-02:00 น.	53.8	67.0	56.1	49.7	
02:00-03:00 น.	53.3	67.8	56.3	49.0	
03:00-04:00 น.	53.2	62.7	56.1	49.0	
04:00-05:00 น.	54.0	62.0	56.7	49.5	
05:00-06:00 น.	59.6	64.9	61.8	54.9	
06:00-07:00 น.	61.3	87.2	62.1	55.0	
07:00-08:00 น.	61.7	87.2	62.3	54.2	
08:00-09:00 น.	56.9	69.2	61.3	48.3	
09:00-10:00 น.	56.8	76.1	61.1	49.7	
10:00-11:00 น.	51.0	65.1	54.3	44.2	
11:00-12:00 น.	53.9	72.6	56.1	45.1	
12:00-13:00 น.	56.8	79.5	58.4	44.7	
L _{eq} 24 hr		59.2		70 dB (A)*	
L _{eq} 8 hr		60.1		85 dB (A)**	
L _{10n}		64.3		-	
L _{max}		93.3		115 dB (A)*	
L ₉₀		55.0		-	

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ผู้ทำงานได้รับเสียงตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 194 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
3/3

* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการนี้ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

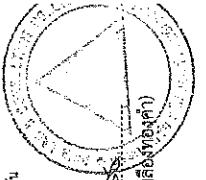
รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานุริรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313321E 1685970N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2303036
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405 เลขที่รายงาน : RPS2303036
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

13-14/03/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
10:00-11:00 น.	63.5	103.6	63.9	53.4	
11:00-12:00 น.	62.6	103.0	63.4	53.9	
12:00-13:00 น.	61.5	109.0	66.6	54.4	
13:00-14:00 น.	66.4	106.3	67.2	53.0	
14:00-15:00 น.	68.8	106.9	69.1	54.1	
15:00-16:00 น.	67.9	108.6	68.1	53.3	
16:00-17:00 น.	63.1	100.8	64.5	53.2	
17:00-18:00 น.	60.1	109.8	62.4	53.3	
18:00-19:00 น.	54.3	103.0	60.9	52.8	
19:00-20:00 น.	50.9	100.9	55.1	50.1	
20:00-21:00 น.	49.1	101.9	54.8	48.2	
21:00-22:00 น.	44.0	93.0	51.4	43.4	
22:00-23:00 น.	53.8	81.0	54.2	51.6	
23:00-24:00 น.	50.6	98.6	54.5	48.2	
00:00-01:00 น.	55.1	92.5	55.6	51.5	
01:00-02:00 น.	56.0	101.6	57.1	51.7	
02:00-03:00 น.	52.1	89.6	55.1	51.1	
03:00-04:00 น.	50.9	94.2	54.9	49.7	
04:00-05:00 น.	52.9	70.2	52.7	51.0	
05:00-06:00 น.	56.2	80.3	59.9	51.2	
06:00-07:00 น.	57.1	89.5	57.5	52.3	
07:00-08:00 น.	61.3	85.7	61.4	52.6	
08:00-09:00 น.	58.7	80.2	60.1	51.9	
09:00-10:00 น.	60.0	96.3	61.0	51.7	
L _{eq} 24 hr		61.3			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		65.1			85 dB (A)**
L ₁₀		63.6			-
L _{max}		109.8			115 dB (A)*
L ₅₀		54.4			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงข้อมให้ถูกจึงได้รับเสียงตลอดระยะเวลาการทำงานในสถานที่
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ... (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : ... (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : ... (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ) 1/3



* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกส่วนเอกสารนี้โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

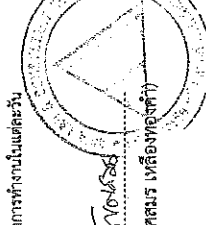
รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานุริรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313321E 1685970N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2303036
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405 เลขที่รายงาน : RPS2303036
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

14-15/03/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
10:00-11:00 น.	60.4	83.4	61.6	53.3	
11:00-12:00 น.	58.8	81.4	60.3	52.4	
12:00-13:00 น.	56.3	86.0	57.4	51.8	
13:00-14:00 น.	54.9	81.9	55.1	51.9	
14:00-15:00 น.	55.5	74.2	57.2	52.4	
15:00-16:00 น.	55.5	80.9	55.9	52.1	
16:00-17:00 น.	57.0	81.4	57.9	52.2	
17:00-18:00 น.	56.7	85.0	57.4	52.3	
18:00-19:00 น.	59.2	93.8	60.2	53.0	
19:00-20:00 น.	54.2	78.8	56.4	51.9	
20:00-21:00 น.	53.9	71.1	54.7	52.2	
21:00-22:00 น.	54.3	76.4	55.1	52.0	
22:00-23:00 น.	53.2	71.2	54.2	51.9	
23:00-24:00 น.	57.5	80.8	58.1	51.8	
00:00-01:00 น.	53.6	61.9	56.8	52.0	
01:00-02:00 น.	54.0	67.5	54.7	52.5	
02:00-03:00 น.	53.8	67.3	55.0	52.3	
03:00-04:00 น.	53.9	73.1	54.9	52.5	
04:00-05:00 น.	54.3	71.6	55.1	52.2	
05:00-06:00 น.	60.0	85.7	62.1	52.7	
06:00-07:00 น.	59.4	77.7	60.8	54.4	
07:00-08:00 น.	59.5	85.5	61.3	53.2	
08:00-09:00 น.	57.4	82.1	58.1	52.4	
09:00-10:00 น.	60.5	81.9	61.5	51.4	
L _{eq} 24 hr		57.1			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		58.0			85 dB (A)**
L ₁₀		62.9			-
L _{max}		95.8			115 dB (A)*
L ₅₀		54.4			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงข้อมให้ถูกจึงได้รับเสียงตลอดระยะเวลาการทำงานในสถานที่
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ... (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : ... (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : ... (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ) 2/3



* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกส่วนเอกสารนี้โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313321E 1685970N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2303036
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Pulsar PN2405 เลขที่รายงาน : RPS2303036
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

15-16/03/2566					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
10:00-11:00 น.	61.9	82.5	63.6	51.2	
11:00-12:00 น.	62.1	82.9	63.9	52.1	
12:00-13:00 น.	60.5	81.3	62.4	50.3	
13:00-14:00 น.	61.3	80.2	64.7	50.3	
14:00-15:00 น.	62.1	81.0	65.3	50.4	
15:00-16:00 น.	61.4	81.3	62.8	50.5	
16:00-17:00 น.	67.5	102.1	69.1	50.9	
17:00-18:00 น.	67.6	100.5	69.7	52.3	
18:00-19:00 น.	60.2	93.0	60.4	51.9	
19:00-20:00 น.	52.6	77.7	53.3	50.9	
20:00-21:00 น.	55.3	87.0	56.2	51.2	
21:00-22:00 น.	52.7	73.8	53.6	51.2	
22:00-23:00 น.	52.2	72.7	52.8	50.9	
23:00-24:00 น.	52.0	68.2	52.7	51.0	
00:00-01:00 น.	52.8	63.6	54.9	51.1	
01:00-02:00 น.	53.3	74.5	55.2	51.2	
02:00-03:00 น.	51.9	59.7	52.6	51.0	
03:00-04:00 น.	52.7	69.3	53.6	51.2	
04:00-05:00 น.	53.0	81.0	53.5	51.2	
05:00-06:00 น.	57.8	84.1	62.8	50.9	
06:00-07:00 น.	58.0	85.7	59.9	52.7	
07:00-08:00 น.	58.4	81.8	59.8	52.0	
08:00-09:00 น.	59.7	84.5	59.9	51.4	
09:00-10:00 น.	63.1	99.4	63.9	51.0	
L _{eq} 24 hr		60.7			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		63.0			85 dB (A)**
L ₁₀		63.2			-
L _{max}		102.1			115 dB (A)*
L ₅₀		52.7			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงซึ่งมิได้กำหนดโดยชัดแจ้งให้ได้รับเสียงตลอดระยะเวลาที่กำหนดตามระดับ
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 193 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ พงษ์หมาย) (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

3/3

* ห้ามมิให้แก้ไข ทำซ้ำ หรือคัดลอกบางส่วนของการสอบเทียบ โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร*

ผลการตรวจวัดความสน้สะเทือน ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311812E 1684342N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303004 เลขที่รายงาน : RPV2303004
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 16259

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
13/03/66	11:27:25	0.102	1.3	5.0	0.071	22.3	8.1	0.150	<1	20.0
	11:29:04	0.102	>100.0	20.0	0.434	>100.0	20.0	0.087	51.2	15.1
	11:31:08	0.047	73.1	17.3	0.150	56.9	15.7	0.047	>100.0	20.0
	11:32:01	1.001	>100.0	20.0	2.782	>100.0	20.0	0.434	>100.0	20.0
	11:34:47	0.055	28.4	9.6	0.134	23.3	8.3	0.047	>100.0	20.0
	11:35:37	0.071	46.6	14.1	0.276	42.7	13.2	0.055	85.3	18.5
	11:42:03	0.079	64.0	16.4	0.686	51.2	15.1	0.095	73.1	17.3
	11:46:16	0.055	36.6	11.6	0.142	18.3	7.1	0.071	30.1	10.0
	12:02:28	0.039	73.1	17.3	0.142	25.6	8.9	0.047	23.3	8.3
	13:22:50	0.047	51.2	15.1	0.181	25.6	8.9	0.047	64.0	16.4
	13:24:27	0.047	56.9	15.7	0.126	25.6	8.9	0.047	>100.0	20.0
	13:27:07	0.047	>100.0	20.0	0.229	39.4	12.3	0.063	51.2	15.1
	14:14:52	0.047	>100.0	20.0	0.229	>100.0	20.0	0.055	56.9	15.7
	14:33:03	0.039	51.2	15.1	0.126	>100.0	20.0	0.047	73.1	17.3
14/03/66	14:53:02	0.118	>100.0	20.0	0.701	>100.0	20.0	0.095	>100.0	20.0
	15:10:09	0.055	28.4	9.6	0.142	19.0	7.2	0.102	22.3	8.1
	15:16:18	0.047	51.2	15.1	0.268	28.4	9.6	0.079	23.3	8.3
	16:33:21	0.047	>100.0	20.0	0.221	34.1	11.0	0.055	22.3	8.1
	16:36:29	0.047	56.9	15.7	0.142	51.2	15.1	0.039	>100.0	20.0
	17:09:34	0.039	>100.0	20.0	0.142	73.1	17.3	0.055	20.5	7.6
	17:30:55	0.725	>100.0	20.0	2.215	>100.0	20.0	0.370	>100.0	20.0
	8:19:56	0.032	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.039	85.3	18.5
	8:45:38	0.055	>100.0	20.0	0.166	>100.0	20.0	0.047	73.1	17.3
	9:05:46	0.087	73.1	17.3	0.181	>100.0	20.0	0.055	30.1	10.0
	9:32:44	0.307	>100.0	20.0	1.040	>100.0	20.0	0.173	>100.0	20.0
	9:49:42	0.205	>100.0	20.0	0.575	>100.0	20.0	0.268	>100.0	20.0
	9:55:31	0.134	>100.0	20.0	0.402	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
	10:02:24	0.102	>100.0	20.0	0.363	85.3	18.5	0.071	85.3	18.5
	10:05:08	0.047	23.3	8.3	0.158	9.5	5.0	0.102	10.0	5.0
10:16:27	0.055	64.0	16.4	0.126	73.1	17.3	0.055	85.3	18.5	
	10:22:15	0.079	27.0	9.2	0.142	10.9	5.2	0.063	20.5	7.6

Remark : N/A Not Available
Non Detected
หมายเหตุ: ตรวจพบการสั่นไหวของอาคารประมาณที่ 2 ตามประกาศกรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2533
เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นไหวของอาคารเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ผู้ตรวจวัด : วิศวกร (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : วิศวกร (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : วิศวกร (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311812E 1684342N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303004 เลขที่รายงาน : RPV2303004
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 16259

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
14/03/66	10:40:49	0.063	73.1	17.3	0.158	85.3	18.5	0.063	34.1	11.0
	10:42:17	0.055	36.6	11.6	0.126	>100.0	20.0	0.055	19.0	7.2
	10:44:21	0.063	23.3	8.3	0.134	13.5	5.9	0.079	16.5	6.6
	11:18:20	0.047	73.1	17.3	0.126	34.1	11.0	0.039	85.3	18.5
	11:20:43	0.126	34.1	11.0	0.370	64.0	16.4	0.095	56.9	15.7
	11:21:26	0.063	>100.0	20.0	0.158	>100.0	20.0	0.047	51.2	15.1
	11:47:23	0.181	>100.0	20.0	0.670	>100.0	20.0	0.102	>100.0	20.0
	11:52:37	0.969	>100.0	20.0	3.208	>100.0	20.0	0.560	>100.0	20.0
	12:06:48	0.063	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.039	>100.0	20.0
	12:09:06	0.363	>100.0	20.0	1.245	85.3	18.5	0.197	85.3	18.5
	12:52:37	0.039	>100.0	20.0	0.229	28.4	9.6	0.047	56.9	15.7
	13:13:07	0.662	>100.0	20.0	2.089	>100.0	20.0	0.331	>100.0	20.0
	13:50:59	0.268	>100.0	20.0	0.623	>100.0	20.0	0.197	>100.0	20.0
	14:09:41	0.047	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.047	85.3	18.5
14/03/66	14:15:14	0.047	46.6	14.1	0.126	19.7	7.4	0.039	>100.0	20.0
	14:17:35	0.717	>100.0	20.0	2.861	>100.0	20.0	0.426	>100.0	20.0
	14:52:39	0.039	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.039	85.3	18.5
	14:55:52	0.095	>100.0	20.0	0.347	>100.0	20.0	0.110	>100.0	20.0
	14:56:55	0.055	>100.0	20.0	0.189	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0
	15:02:25	0.102	>100.0	20.0	0.323	>100.0	20.0	0.071	73.1	17.3
	15:23:09	0.047	46.6	14.1	0.236	>100.0	20.0	0.055	46.6	14.1
	15:26:18	0.055	17.7	6.9	0.150	30.1	10.0	0.047	73.1	17.3
	15:32:30	0.047	85.3	18.5	0.142	19.7	7.4	0.055	21.3	7.8
	15:34:02	0.055	34.1	11.0	0.142	39.4	12.3	0.063	27.0	9.2
	15:36:09	0.047	>100.0	20.0	0.134	28.4	9.6	0.055	32.0	10.5
	15:49:48	0.039	>100.0	20.0	0.166	25.6	8.9	0.039	51.2	15.1
	15:50:10	0.063	85.3	18.5	0.166	73.1	17.3	0.047	85.3	18.5
	15:50:58	0.047	73.1	17.3	0.126	32.0	10.5	0.047	36.6	11.6
	15:51:46	0.047	>100.0	20.0	0.166	24.4	8.6	0.055	34.1	11.0
15:52:28	>100.0	>100.0	>100.0	20.0	0.489	>100.0	20.0	0.087	>100.0	20.0
	15:54:23	0.047	56.9	15.7	0.158	24.4	8.6	0.063	24.4	8.6

Remark : N/A Not Available
Non Detected
หมายเหตุ: ตรวจพบการสั่นไหวของอาคารประมาณที่ 2 ตามประกาศกรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2533
เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นไหวของอาคารเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ผู้ตรวจวัด : วิศวกร (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : วิศวกร (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : วิศวกร (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311812E 1684342N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303004 เลขที่รายงาน : RPV2303004
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 16259

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
14/03/66	15:56:23	0.039	>100.0	20.0	0.181	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
	16:14:22	0.047	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.047	85.3	18.5
	16:16:41	0.039	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	0.055	>100.0	20.0
	16:17:11	0.047	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.039	>100.0	20.0
	16:38:35	0.039	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.039	>100.0	20.0
15/03/66	16:50:46	0.063	>100.0	20.0	0.307	>100.0	20.0	0.110	>100.0	20.0
	17:10:16	0.055	51.2	15.1	0.134	42.7	13.2	0.039	>100.0	20.0
	8:03:31	0.922	>100.0	20.0	2.774	>100.0	20.0	0.457	>100.0	20.0
	8:05:54	0.221	>100.0	20.0	0.575	>100.0	20.0	0.110	>100.0	20.0
	8:14:07	0.071	>100.0	20.0	0.166	>100.0	20.0	0.039	>100.0	20.0
	8:16:37	0.820	>100.0	20.0	2.861	>100.0	20.0	0.465	>100.0	20.0
	8:34:04	0.047	51.2	15.1	0.158	42.7	13.2	0.039	56.9	15.7
	8:39:35	0.055	51.2	15.1	0.181	32.0	10.5	0.039	64.0	16.4
	8:44:32	0.039	>100.0	20.0	0.205	21.3	7.8	0.055	56.9	15.7
	8:53:56	0.047	34.1	11.0	0.134	64.0	16.4	0.039	>100.0	20.0
	9:00:14	0.047	85.3	18.5	0.166	42.7	13.2	0.047	39.4	12.3
	9:09:33	0.363	>100.0	20.0	1.237	>100.0	20.0	0.418	>100.0	20.0
	9:10:02	0.110	>100.0	20.0	0.520	>100.0	20.0	0.087	73.1	17.3
	9:42:46	0.812	>100.0	20.0	2.869	>100.0	20.0	0.418	>100.0	20.0
	9:43:13	0.260	>100.0	20.0	0.638	>100.0	20.0	0.221	>100.0	20.0
16/03/66	9:44:07	0.055	>100.0	20.0	0.213	>100.0	20.0	0.071	56.9	15.7
	9:46:15	0.079	>100.0	20.0	0.288	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
	9:47:23	1.009	>100.0	20.0	3.980	>100.0	20.0	0.662	>100.0	20.0
	9:48:14	0.039	>100.0	20.0	0.189	>100.0	20.0	0.047	>100.0	20.0
	9:50:04	0.047	>100.0	20.0	0.166	85.3	18.5	0.047	73.1	17.3
	9:51:17	0.252	>100.0	20.0	0.765	>100.0	20.0	0.102	73.1	17.3
	9:52:19	0.205	>100.0	20.0	0.631	>100.0	20.0	0.158	>100.0	20.0
	9:53:46	0.835	>100.0	20.0	3.342	>100.0	20.0	0.497	>100.0	20.0
	10:14:03	0.055	51.2	15.1	0.126	23.3	8.3	0.047	56.9	15.7
	10:27:38	0.134	>100.0	20.0	0.307	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0
	10:32:09	0.071	64.0	16.4	0.260	>100.0	20.0	0.055	36.6	11.6
Remark : N/A Not Available Non Detected หมายเหตุ : ไม่พบการสั่นไหวของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่องกำหนดฐานความสั่นไหวของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)										

ผู้ตรวจวัด : โครกฟน (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : โครกฟน (นางสาววิลากรรณ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล : โครกฟน (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
3/5

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311812E 1684342N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303004 เลขที่รายงาน : RPV2303004
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 16259

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
15/03/66	10:44:59	0.047	85.3	18.5	0.158	73.1	17.3	0.055	73.1	17.3
	11:04:15	0.047	>100.0	20.0	0.284	56.9	15.7	0.063	32.0	10.5
	11:51:14	0.063	32.0	10.5	0.173	51.2	15.1	0.063	46.6	14.1
	12:37:07	0.481	>100.0	20.0	1.647	>100.0	20.0	0.197	>100.0	20.0
	12:38:25	0.063	85.3	18.5	0.150	73.1	17.3	0.039	>100.0	20.0
	12:55:27	0.039	>100.0	20.0	0.173	73.1	17.3	0.039	>100.0	20.0
	12:59:41	0.047	73.1	17.3	0.205	23.3	8.3	0.047	36.6	11.6
	13:00:05	0.512	>100.0	20.0	1.647	>100.0	20.0	0.244	>100.0	20.0
	13:05:56	0.047	>100.0	20.0	0.166	>100.0	20.0	0.055	51.2	15.1
	14:27:34	0.047	>100.0	20.0	0.181	28.4	9.6	0.055	36.6	11.6
	14:36:32	0.047	56.9	15.7	0.142	20.5	7.6	0.087	21.3	7.8
	14:58:40	0.134	24.4	8.6	0.079	27.0	9.2	0.095	30.1	10.0
	15:04:45	0.047	73.1	17.3	0.213	39.4	12.3	0.079	73.1	17.3
	15:20:15	0.110	>100.0	20.0	0.670	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0
	15:42:01	0.055	34.1	11.0	0.142	19.0	7.2	0.102	23.3	8.3
16/03/66	16:03:10	0.047	64.0	16.4	0.292	>100.0	20.0	0.055	73.1	17.3
	16:03:29	0.197	>100.0	20.0	0.969	>100.0	20.0	0.102	>100.0	20.0
	16:08:32	0.055	>100.0	20.0	0.197	>100.0	20.0	0.047	64.0	16.4
	16:13:50	0.047	30.1	10.0	0.134	19.0	7.2	0.087	21.3	7.8
	16:14:12	0.063	30.1	10.0	0.126	27.0	9.2	0.102	27.0	9.2
	16:31:10	0.087	>100.0	20.0	0.181	>100.0	20.0	0.063	>100.0	20.0
	16:32:52	0.071	28.4	9.6	0.126	>100.0	20.0	0.063	34.1	11.0
	16:36:44	0.063	23.3	8.3	0.134	17.1	6.8	0.095	19.7	7.4
	16:37:11	0.071	25.6	8.9	0.126	34.1	11.0	0.079	32.0	10.5
	17:04:45	0.441	>100.0	20.0	2.301	>100.0	20.0	0.307	>100.0	20.0
	17:05:06	0.063	>100.0	20.0	0.213	85.3	18.5	0.063	>100.0	20.0
	17:05:25	0.063	56.9	15.7	0.244	>100.0	20.0	0.055	64.0	16.4
	8:22:06	0.047	85.3	18.5	0.197	85.3	18.5	0.047	85.3	18.5
	8:34:35	0.039	>100.0	20.0	0.142	34.1	11.0	0.039	51.2	15.1
	8:41:46	0.039	>100.0	20.0	0.134	23.3	8.3	0.047	56.9	15.7
Remark : N/A Not Available Non Detected หมายเหตุ : ไม่พบการสั่นไหวของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่องกำหนดฐานความสั่นไหวของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)										

ผู้ตรวจวัด : โครกฟน (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : โครกฟน (นางสาววิลากรรณ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล : โครกฟน (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
4/5

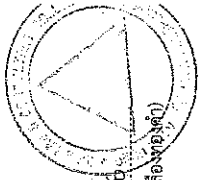
รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่พัสดุโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311812E 1684342N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303004 เลขที่รายงาน : RPV2303004
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 16259

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
16/03/66	9:10:13	0.071	56.9	15.7	0.166	25.6	8.9	0.087	21.3	7.8
	9:15:39	0.063	30.1	10.0	0.126	32.0	10.5	0.063	36.6	11.6
	9:19:20	0.071	30.1	10.0	0.150	27.0	9.2	0.071	28.4	9.6
	9:22:05	0.087	32.0	10.5	0.158	15.1	6.3	0.110	22.3	8.1
	9:32:56	0.039	64.0	16.4	0.134	24.4	8.6	0.039	>100.0	20.0
	9:34:05	0.063	32.0	10.5	0.126	28.4	9.6	0.087	28.4	9.6
	9:35:31	0.095	30.1	10.0	0.173	30.1	10.0	0.071	27.0	9.2
	9:37:48	0.079	32.0	10.5	0.142	30.1	10.0	0.063	56.9	15.7
	9:40:27	0.079	28.4	9.6	0.126	28.4	9.6	0.055	36.6	11.6
	9:43:38	0.071	30.1	10.0	0.126	24.4	8.6	0.087	25.6	8.9
16/03/66	9:45:40	0.047	42.7	13.2	0.126	19.0	7.2	0.087	19.0	7.2
	9:56:37	0.055	34.1	11.0	0.150	28.4	9.6	0.087	30.1	10.0
	9:57:10	0.063	51.2	15.1	0.134	27.0	9.2	0.110	24.4	8.6
	9:58:56	0.063	21.3	7.8	0.126	22.3	8.1	0.079	25.6	8.9

Remark : N/A Not Available
Not Detected
มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)
เมื่อทำการทดสอบความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบอาคาร

ผู้ตรวจวัด : วิศวกร
ผู้จัดทำ : วิศวกร
ผู้รับรองผล : วิศวกร
(นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว)
(นางสาวพิศมร เหลืองทองดี)



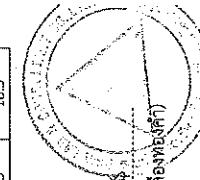
รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311111E 1682571N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303005 เลขที่รายงาน : RPV2303005
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 17693

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
13/03/66	13:03:56	0.102	73.1	17.3	1.245	64.0	16.4	0.134	85.3	18.5
	13:09:09	0.087	56.9	15.7	1.340	85.3	18.5	0.173	85.3	18.5
	13:11:24	0.063	73.1	17.3	0.323	73.1	17.3	0.063	85.3	18.5
	13:13:40	0.095	64.0	16.4	0.977	36.6	11.6	0.071	51.2	15.1
	13:26:52	0.181	64.0	16.4	2.231	32.0	10.5	0.166	56.9	15.7
	15:01:35	0.063	73.1	17.3	0.394	73.1	17.3	0.039	>100.0	20.0
	15:11:41	0.063	>100.0	20.0	0.638	36.6	11.6	0.055	73.1	17.3
	15:14:00	0.079	>100.0	20.0	0.646	>100.0	20.0	0.102	73.1	17.3
	15:21:58	0.063	56.9	15.7	0.434	56.9	15.7	0.047	64.0	16.4
	17:54:37	0.087	85.3	18.5	0.544	64.0	16.4	0.087	85.3	18.5
14/03/66	8:05:15	0.134	>100.0	20.0	1.151	>100.0	20.0	0.142	73.1	17.3
	8:06:08	0.118	85.3	18.5	0.670	64.0	16.4	0.134	64.0	16.4
	8:08:15	0.095	85.3	18.5	0.788	56.9	15.7	0.087	73.1	17.3
	8:09:17	0.095	56.9	15.7	0.394	56.9	15.7	0.102	56.9	15.7
	8:11:17	0.087	85.3	18.5	0.394	56.9	15.7	0.102	>100.0	20.0
	8:13:50	0.063	2.3	5.0	0.166	24.4	8.6	0.039	>100.0	20.0
	8:22:46	0.071	>100.0	20.0	0.678	64.0	16.4	0.071	>100.0	20.0
	8:26:53	0.087	73.1	17.3	0.765	51.2	15.1	0.126	56.9	15.7
	8:27:09	0.126	73.1	17.3	1.356	32.0	10.5	0.205	32.0	10.5
	8:29:27	0.071	64.0	16.4	0.457	56.9	15.7	0.087	56.9	15.7
14/03/66	8:30:23	0.071	73.1	17.3	0.386	64.0	16.4	0.087	51.2	15.1
	8:32:38	0.063	>100.0	20.0	0.181	56.9	15.7	0.047	56.9	15.7
	8:54:57	0.071	46.6	14.1	0.575	46.6	14.1	0.079	64.0	16.4
	8:55:42	0.134	64.0	16.4	1.324	30.1	10.0	0.173	34.1	11.0
	9:04:25	0.079	34.1	11.0	0.796	10.0	5.0	0.095	24.4	8.6
	9:10:45	0.071	73.1	17.3	0.567	32.0	10.5	0.055	51.2	15.1
	9:11:37	0.118	56.9	15.7	1.009	46.6	14.1	0.087	64.0	16.4
	9:12:56	0.095	>100.0	20.0	0.229	>100.0	20.0	0.173	>100.0	20.0
	9:13:27	0.134	36.6	11.6	0.378	15.1	6.3	0.126	>100.0	20.0
	9:14:52	0.725	>100.0	20.0	2.577	23.3	8.3	0.962	>100.0	20.0
14/03/66	9:15:08	0.331	32.0	10.5	1.758	19.7	7.4	0.426	85.3	18.5

Remark : N/A Not Available
Not Detected
มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)
เมื่อทำการทดสอบความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบอาคาร

ผู้ตรวจวัด : วิศวกร
ผู้จัดทำ : วิศวกร
ผู้รับรองผล : วิศวกร
(นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว)
(นางสาวพิศมร เหลืองทองดี)



รายงานผลการวิเคราะห์

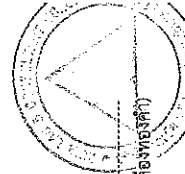
ชื่อโครงการ : ท่ออากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311111E 1682571N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303005 เลขที่รายงาน : RPV2303005
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 17693

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
14/03/66	9:16:54	0.418	>100.0	20.0	1.647	42.7	13.2	0.583	>100.0	20.0
	9:17:16	0.229	>100.0	20.0	0.307	>100.0	20.0	0.244	>100.0	20.0
	9:18:57	0.063	2.6	5.0	0.300	6.6	5.0	0.063	22.3	8.1
	9:34:18	0.087	46.6	14.1	1.301	36.6	11.6	0.095	73.1	17.3
	9:48:12	0.102	85.3	18.5	1.277	64.0	16.4	0.134	73.1	17.3
	10:19:42	0.063	>100.0	20.0	0.591	56.9	15.7	0.063	64.0	16.4
	10:42:35	0.134	>100.0	20.0	0.536	85.3	18.5	0.118	>100.0	20.0
	10:52:02	0.087	73.1	17.3	0.504	64.0	16.4	0.142	5.3	5.0
	10:58:49	0.063	>100.0	20.0	0.520	73.1	17.3	0.095	64.0	16.4
	11:05:01	0.229	>100.0	20.0	2.443	36.6	11.6	0.410	56.9	15.7
	11:08:46	0.063	64.0	16.4	0.607	64.0	16.4	0.102	64.0	16.4
	11:13:44	0.071	85.3	18.5	0.654	17.1	6.8	0.102	51.2	15.1
	11:18:18	0.063	73.1	17.3	0.591	36.6	11.6	0.126	<1	20.0
	11:21:02	0.063	64.0	16.4	0.733	32.0	10.5	0.110	51.2	15.1
15/03/66	11:22:00	0.221	64.0	16.4	2.396	34.1	11.0	0.528	39.4	12.3
	11:40:15	0.063	34.1	11.0	0.899	56.9	15.7	0.126	56.9	15.7
	11:44:57	0.071	51.2	15.1	0.694	36.6	11.6	0.181	1.3	5.0
	12:05:41	0.071	85.3	18.5	0.607	73.1	17.3	0.173	64.0	16.4
	12:06:07	0.071	85.3	18.5	0.284	64.0	16.4	0.063	73.1	17.3
	12:18:33	0.079	85.3	18.5	0.394	85.3	18.5	0.087	64.0	16.4
	12:20:51	0.063	>100.0	20.0	0.300	64.0	16.4	0.079	56.9	15.7
	12:22:26	0.087	73.1	17.3	0.394	73.1	17.3	0.110	73.1	17.3
	12:26:37	0.063	>100.0	20.0	0.276	56.9	15.7	0.071	56.9	15.7
	12:38:57	0.095	73.1	17.3	0.363	73.1	17.3	0.087	73.1	17.3
	12:46:39	0.095	64.0	16.4	1.182	28.4	9.6	0.221	36.6	11.6
	12:47:06	0.134	73.1	17.3	1.340	30.1	10.0	0.260	46.6	14.1
	12:52:26	0.063	73.1	17.3	0.504	85.3	18.5	0.079	85.3	18.5
	12:53:58	0.071	73.1	17.3	0.402	46.6	14.1	0.110	1.2	5.0
	12:55:01	0.087	>100.0	20.0	0.678	36.6	11.6	0.126	34.1	11.0
16/03/66	13:01:44	0.134	64.0	16.4	1.167	34.1	11.0	0.205	46.6	14.1
	13:19:38	0.110	85.3	18.5	1.001	85.3	18.5	0.205	73.1	17.3

Remark : N/A Not Available
Non Detected

หมายเหตุ: ไม่พบการสั่นไหวของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นไหวของอาคารประเภทที่ 2

ผู้ตรวจวัด : วิศวกร (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : วิศวกร (นางสาววิมลวรรณ ขอนแก้ว)
ผู้รับอนุมัติ : วิศวกร (นางสาวพิศมร เหลืองขจรศักดิ์)



รายงานผลการวิเคราะห์

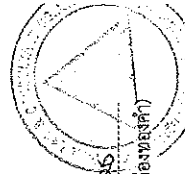
ชื่อโครงการ : ท่ออากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311111E 1682571N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303005 เลขที่รายงาน : RPV2303005
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 17693

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
14/03/66	13:21:59	0.071	85.3	18.5	0.363	73.1	17.3	0.087	73.1	17.3
	13:28:57	0.063	>100.0	20.0	0.173	>100.0	20.0	0.110	>100.0	20.0
	13:39:42	0.063	85.3	18.5	0.189	73.1	17.3	0.055	>100.0	20.0
	13:46:02	0.102	85.3	18.5	0.820	23.3	8.3	0.150	>100.0	20.0
	13:57:32	0.063	73.1	17.3	0.268	73.1	17.3	0.063	64.0	16.4
	14:10:58	0.102	73.1	17.3	1.576	46.6	14.1	0.300	39.4	12.3
	14:12:16	0.063	85.3	18.5	0.315	73.1	17.3	0.095	1.1	5.0
	14:13:19	0.118	>100.0	20.0	1.561	25.6	8.9	0.315	36.6	11.6
	14:14:50	0.087	85.3	18.5	0.552	34.1	11.0	0.142	<1	20.0
	14:15:14	0.079	73.1	17.3	0.583	24.4	8.6	0.118	64.0	16.4
	14:18:10	0.118	64.0	16.4	0.875	64.0	16.4	0.158	73.1	17.3
	14:19:05	0.095	73.1	17.3	0.717	34.1	11.0	0.166	34.1	11.0
	14:57:28	0.071	73.1	17.3	0.552	24.4	8.6	0.118	56.9	15.7
	15:47:23	0.142	>100.0	20.0	0.150	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0
15/03/66	8:55:38	0.071	>100.0	20.0	0.205	39.4	12.3	0.047	73.1	17.3
	9:22:08	0.173	85.3	18.5	0.993	25.6	8.9	0.126	51.2	15.1
	9:48:12	0.095	73.1	17.3	0.410	64.0	16.4	0.071	85.3	18.5
	10:06:01	0.126	73.1	17.3	1.190	25.6	8.9	0.126	56.9	15.7
	10:19:28	0.229	>100.0	20.0	0.804	34.1	11.0	0.110	>100.0	20.0
	11:16:41	0.079	85.3	18.5	0.252	64.0	16.4	0.047	85.3	18.5
	11:17:47	0.158	73.1	17.3	1.269	34.1	11.0	0.118	73.1	17.3
	11:18:20	0.118	>100.0	20.0	0.268	73.1	17.3	0.055	>100.0	20.0
	11:19:46	0.197	85.3	18.5	0.717	51.2	15.1	0.126	73.1	17.3
	11:20:11	1.190	9.7	5.0	1.001	73.1	17.3	0.520	28.4	9.6
	14:16:34	0.095	85.3	18.5	0.654	46.6	14.1	0.118	85.3	18.5
	15:24:32	0.087	85.3	18.5	0.788	46.6	14.1	0.158	36.6	11.6
	15:41:03	0.079	>100.0	20.0	0.213	>100.0	20.0	0.071	>100.0	20.0
	8:02:52	0.079	85.3	18.5	0.134	51.2	15.1	0.047	>100.0	20.0
16/03/66	8:03:38	0.166	64.0	16.4	0.339	51.2	15.1	0.071	85.3	18.5
	8:06:56	0.205	85.3	18.5	0.363	73.1	17.3	0.095	>100.0	20.0
	8:07:51	0.173	73.1	17.3	0.300	85.3	18.5	0.071	85.3	18.5

Remark : N/A Not Available
Non Detected

หมายเหตุ: ไม่พบการสั่นไหวของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นไหวของอาคารประเภทที่ 2

ผู้ตรวจวัด : วิศวกร (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : วิศวกร (นางสาววิมลวรรณ ขอนแก้ว)
ผู้รับอนุมัติ : วิศวกร (นางสาวพิศมร เหลืองขจรศักดิ์)



รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสพรม
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311111E 1682571N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303005 เลขที่รายงาน : RPV2303005
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 17693

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
16/03/66	8:09:59	0.095	73.1	17.3	0.166	73.1	17.3	0.047	73.1	17.3
	8:10:06	0.079	73.1	17.3	0.134	56.9	15.7	0.039	>100.0	20.0
	8:13:19	0.087	73.1	17.3	0.166	64.0	16.4	0.047	>100.0	20.0
	8:17:53	0.079	73.1	17.3	0.158	56.9	15.7	0.047	73.1	17.3
	8:20:54	0.063	>100.0	20.0	0.126	36.6	11.6	0.047	>100.0	20.0
	8:30:03	0.181	73.1	17.3	0.339	73.1	17.3	0.079	85.3	18.5
	8:34:16	0.173	73.1	17.3	0.394	64.0	16.4	0.079	85.3	18.5
	8:47:29	0.063	>100.0	20.0	0.134	56.9	15.7	0.039	>100.0	20.0
	8:49:16	0.244	85.3	18.5	0.528	64.0	16.4	0.110	73.1	17.3
	8:56:47	0.118	64.0	16.4	0.276	64.0	16.4	0.055	73.1	17.3
	8:58:30	0.150	56.9	15.7	0.307	56.9	15.7	0.063	>100.0	20.0
	9:00:53	0.079	85.3	18.5	0.142	64.0	16.4	0.047	>100.0	20.0
	9:01:12	0.142	73.1	17.3	0.307	64.0	16.4	0.071	>100.0	20.0
	9:02:09	0.205	73.1	17.3	0.339	64.0	16.4	0.102	56.9	15.7
	9:05:37	0.102	>100.0	20.0	0.205	46.6	14.1	0.047	>100.0	20.0
	9:06:46	0.197	73.1	17.3	0.465	85.3	18.5	0.087	73.1	17.3
	9:07:52	0.158	64.0	16.4	0.347	56.9	15.7	0.087	73.1	17.3
	9:09:04	0.173	73.1	17.3	0.268	64.0	16.4	0.063	85.3	18.5
	9:10:24	0.118	73.1	17.3	0.213	64.0	16.4	0.071	85.3	18.5
	9:11:02	0.087	85.3	18.5	0.150	64.0	16.4	0.055	>100.0	20.0
	9:15:33	0.110	85.3	18.5	0.229	73.1	17.3	0.055	>100.0	20.0
	9:16:36	0.150	73.1	17.3	0.331	64.0	16.4	0.063	73.1	17.3
	9:18:35	0.118	64.0	16.4	0.284	64.0	16.4	0.055	73.1	17.3
	9:19:25	0.126	73.1	17.3	0.189	73.1	17.3	0.071	85.3	18.5
	9:20:56	0.079	73.1	17.3	0.126	51.2	15.1	0.047	>100.0	20.0
	9:21:43	0.189	73.1	17.3	0.370	64.0	16.4	0.063	>100.0	20.0
	9:22:47	0.095	64.0	16.4	0.166	73.1	17.3	0.039	>100.0	20.0
	9:24:12	0.102	85.3	18.5	0.236	42.7	13.2	0.055	>100.0	20.0
	9:25:37	0.197	>100.0	20.0	0.434	>100.0	20.0	0.110	>100.0	20.0
	9:30:57	0.079	73.1	17.3	0.142	64.0	16.4	0.039	>100.0	20.0
	9:32:37	0.079	85.3	18.5	0.134	56.9	15.7	0.039	>100.0	20.0

Remark : N/A Not Available
Non Detected
มาตรฐานความถี่ของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)
เปรียบเทียบความถี่ของอาคารกับค่าความถี่ของดินตามข้อกำหนด
ผู้ตรวจวัด : พชรพร (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : โยภกา (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว)
ผู้รับชมผล : พชรพร (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสพรม
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311111E 1682571N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303005 เลขที่รายงาน : RPV2303005
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 17693

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
16/03/66	9:33:13	0.071	85.3	18.5	0.134	64.0	16.4	0.047	>100.0	20.0
	9:34:33	0.126	73.1	17.3	0.205	64.0	16.4	0.055	85.3	18.5
	9:35:28	0.205	73.1	17.3	0.449	73.1	17.3	0.087	85.3	18.5
	9:38:46	0.102	>100.0	20.0	0.355	23.3	8.3	0.063	>100.0	20.0
	9:39:57	0.150	56.9	15.7	0.441	56.9	15.7	0.095	51.2	15.1
	9:40:29	0.173	85.3	18.5	0.331	73.1	17.3	0.079	85.3	18.5
	9:41:37	0.331	85.3	18.5	0.875	64.0	16.4	0.166	73.1	17.3
	9:42:35	0.102	85.3	18.5	0.150	64.0	16.4	0.055	>100.0	20.0
	9:43:46	0.110	>100.0	20.0	0.142	85.3	18.5	0.055	>100.0	20.0
	9:45:11	0.071	73.1	17.3	0.166	64.0	16.4	0.047	85.3	18.5
	9:46:37	0.102	>100.0	20.0	0.173	64.0	16.4	0.071	85.3	18.5
	9:47:25	0.102	64.0	16.4	0.236	64.0	16.4	0.063	64.0	16.4
	9:48:14	0.102	73.1	17.3	0.221	51.2	15.1	0.039	>100.0	20.0
	9:50:32	0.087	73.1	17.3	0.189	64.0	16.4	0.063	>100.0	20.0
	9:51:36	0.079	85.3	18.5	0.181	64.0	16.4	0.047	85.3	18.5
	9:52:07	0.110	85.3	18.5	0.260	56.9	15.7	0.055	85.3	18.5
	9:53:46	0.079	73.1	17.3	0.134	64.0	16.4	0.047	>100.0	20.0
	9:54:02	0.118	73.1	17.3	0.166	73.1	17.3	0.063	>100.0	20.0
	9:55:54	0.071	73.1	17.3	0.173	51.2	15.1	0.047	>100.0	20.0
	9:59:54	0.197	85.3	18.5	0.481	46.6	14.1	0.102	>100.0	20.0
	10:00:29	0.126	85.3	18.5	0.315	36.6	11.6	0.063	>100.0	20.0
	10:01:34	0.213	73.1	17.3	0.497	64.0	16.4	0.118	64.0	16.4
	10:08:47	0.292	>100.0	20.0	1.986	42.7	13.2	0.331	>100.0	20.0
	10:09:20	0.260	85.3	18.5	0.701	64.0	16.4	0.150	73.1	17.3
	10:11:22	0.142	73.1	17.3	0.244	64.0	16.4	0.055	85.3	18.5
	10:12:43	0.142	64.0	16.4	0.292	73.1	17.3	0.071	85.3	18.5
	10:13:54	0.142	73.1	17.3	0.284	64.0	16.4	0.047	>100.0	20.0
	10:14:28	0.221	73.1	17.3	0.465	64.0	16.4	0.095	85.3	18.5
	10:15:31	0.126	73.1	17.3	0.166	73.1	17.3	0.047	73.1	17.3
	10:16:29	0.071	85.3	18.5	0.126	73.1	17.3	0.047	>100.0	20.0
	10:18:18	0.142	85.3	18.5	0.236	73.1	17.3	0.071	85.3	18.5

Remark : N/A Not Available
Non Detected
มาตรฐานความถี่ของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)
เปรียบเทียบความถี่ของอาคารกับค่าความถี่ของดินตามข้อกำหนด
ผู้ตรวจวัด : พชรพร (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : โยภกา (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว)
ผู้รับชมผล : พชรพร (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 031111E 1682571N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303005 เลขที่รายงาน : RPV2303005
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 17693

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
16/03/66	10:21:43	0.197	73.1	17.3	0.394	34.1	11.0	0.087	85.3	18.5
	10:22:11	0.307	>100.0	20.0	1.884	34.1	11.0	0.363	>100.0	20.0
	10:40:26	0.213	>100.0	20.0	0.244	73.1	17.3	0.118	>100.0	20.0

Remark : N/A Not Available
- Non Detected
- มาตรฐานความถี่ของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)
* เรื่งกำหนดมาตรฐานความถี่ของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

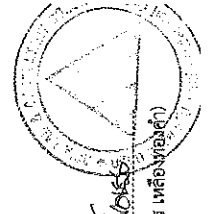
รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313320E 1685963N วันที่เก็บตัวอย่าง : 13-16 มีนาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 17-30 มีนาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 มีนาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : V2303006 เลขที่รายงาน : RPV2303006
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM 16255

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard* (mm/s)
13/03/66	10:12:37	0.039	>100.0	20.0	0.181	27.0	9.2	0.039	46.6	14.1
	10:27:31	0.039	>100.0	20.0	0.126	51.2	15.1	0.039	>100.0	20.0
	10:28:09	0.047	42.7	13.2	0.166	34.1	11.0	0.055	51.2	15.1
	12:44:48	0.047	42.7	13.2	0.268	64.0	16.4	0.047	73.1	17.3
	12:57:02	0.047	73.1	17.3	0.158	51.2	15.1	0.047	64.0	16.4
	15:31:49	0.118	>100.0	20.0	0.449	73.1	17.3	0.134	56.9	15.7
14/03/66	17:52:15	0.055	15.1	6.3	0.158	64.0	16.4	0.039	>100.0	20.0
	10:29:41	0.055	25.6	8.9	0.134	46.6	14.1	0.039	64.0	16.4
	11:28:14	0.063	64.0	16.4	0.142	56.9	15.7	0.047	85.3	18.5
	11:29:03	0.039	>100.0	20.0	0.150	56.9	15.7	0.055	85.3	18.5
	11:30:18	0.063	56.9	15.7	0.158	64.0	16.4	0.047	73.1	17.3
	11:31:35	0.055	51.2	15.1	0.150	28.4	9.6	0.047	85.3	18.5
15/03/66	15:44:31	0.047	>100.0	20.0	0.292	64.0	16.4	0.063	64.0	16.4
	16:00:17	0.055	>100.0	20.0	0.134	46.6	14.1	0.039	56.9	15.7
	17:43:27	0.039	64.0	16.4	0.158	64.0	16.4	0.039	73.1	17.3
	9:39:41	0.039	>100.0	20.0	0.158	73.1	17.3	0.071	73.1	17.3
	10:06:32	0.079	11.1	5.3	0.126	11.1	5.3	0.110	13.5	5.9
	10:07:52	0.055	28.4	9.6	0.173	20.5	7.6	0.095	13.5	5.9
16/03/66	10:48:04	0.047	>100.0	20.0	0.213	64.0	16.4	0.071	73.1	17.3
	11:25:36	0.071	12.8	5.7	0.126	6.0	5.0	0.071	18.3	7.1
	15:14:14	0.039	>100.0	20.0	0.150	64.0	16.4	0.039	64.0	16.4
	17:10:46	0.047	>100.0	20.0	0.221	56.9	15.7	0.055	42.7	13.2
	17:33:12	0.039	85.3	18.5	0.126	56.9	15.7	0.047	85.3	18.5
	9:21:31	0.047	73.1	17.3	0.142	51.2	15.1	0.047	56.9	15.7
9:26:13		0.063	36.6	11.6	0.134	32.0	10.5	0.087	30.1	10.0

Remark : N/A Not Available
- Non Detected
- มาตรฐานความถี่ของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)
* เรื่งกำหนดมาตรฐานความถี่ของอาคารประเภทที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

ผู้ตรวจวัด : ใยมณีพร มุ่งหมาย (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : ใยมณีพร มุ่งหมาย (นางสาววิลากรรณ์ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล : ใยมณีพร มุ่งหมาย (นางสาวพิศมร เหลืองพุดคำ)
6/6



ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 1



ASIA LAB & CONSULTANT CO.,LTD.

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160

TEL : 0-2-805-6660-2 FAX : 0-2-805-6660 #17



TESTING
No.0200

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี
 ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566

Address : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เลขที่ 143 หมู่ 12 ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ 31150

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

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

Sample Site : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ Sampling Date : 14/03/66 Report No. : RP2303129

Sample Type : น้ำผิวดิน Sampling Time : # Analysis No. : W03233-W03234

Sampling Method : Grab Received Date : 15/03/66 Request No. : 7.1-01-169/66

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ Analytical Date : 15/03-05/04/66 Analyst By : จุฬาลักษณ์ ผ่องมณี

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹			St.1/W03233 10.30 น.๖	St.2/W03234 10.00 น.๖
			ประเภท ที่ 2	ประเภท ที่ 3	ประเภท ที่ 4		
Temperature ²	°C	Field Analysis	๖ ¹	๖ ¹	๖ ¹	27.0	28.0
pH ²	-	Field Analysis	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	7.41	7.23
DO ²	mg/L	Field Analysis	≥6.0	≥4.0	≥2.0	2.73	2.86
BOD	mg/L	SM 2017 (5210 B, 4500-O G)	≤1.5	≤2.0	≤4.0	2.99	1.92
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2017 (2540 D)	-	-	-	51*	429*
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2017 (2540 C)	-	-	-	357	503
Oil & Grease	mg/L	SM 2017 (5520 B)	-	-	-	2.60	1.60
Sample Condition		Observation				สัมพันธ์ ตะกอนล้น	สัมพันธ์ ตะกอนล้น

หมายเหตุ : SM 2017 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 23rd edition, 2017

: * รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

: ¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 111 ตอนพิเศษ 16 ง ลงวันที่ 24 เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537

: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: ๖¹ = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติ เกิน 3 องศาเซลเซียส

: St.1 = บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ

: St.2 = บ่อน้ำบ้านหนองไผ่

(Mrs. Patcharee Chaosuan)

Technical Manager

05/04/66

(Miss Usanee Lertapiradee)

Laboratory Manager

05/04/66

ใบรายงานผลการทดสอบรับรองเฉพาะตัวอย่างที่ได้รับการทดสอบเท่านั้น

ห้ามคัดถ่ายใบรายงานผลการทดสอบแต่เพียงบางส่วนโดยไม่ได้รับอนุญาตจากห้องปฏิบัติการทดสอบเป็นลายลักษณ์อักษร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 1



ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10160
TEL : 0-2-805-6660-2 FAX : 0-2-805-6660 #17

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานมาตรการกักกันโรคในโรงงานการประปานครหลวงเพื่อลดการแพร่ระบาดของโรค
Address : ซอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เดช ร้อยเอ็ด ร้อยเอ็ด ร้อยเอ็ด ร้อยเอ็ด (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจําปีงบประมาณ 2566
Customer Name : ทำการศึกษานูริรัมย์ เลขที่ 143 หมู่ 12 ตำบลหนอง อำเภอสัก จังหวัดบุรีรัมย์ 31150
Address : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งพนาธร เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ทำการศึกษานูริรัมย์
Sample Type : น้ำประปา
Sampling Method : Grab
Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บ
Report No. : RP2303130
Analysis No. : W03235-W03236
Request No. : 71-01-169/66
Analytical Date : 15/03-05/04/66

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	SL-3/W03235 11.15 น. #	SL-4/W03236 12.00 น. #
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	25.0	25.0
pH ²	-	Field Analysis	6.5-8.5	6.21	6.13
Turbidity	NTU	SM 2017 (2130 B)	≤4	0.54	0.66
Total Hardness	mg/L as CaCO ₃	SM 2017 (2340 C)	≤300	1.673	1.673
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2017 (2540 C)	≤600	3.500	3.100
Chloride	mg/L	SM 2017 (4500-Cl B)	≤250	54.4	55.4
Sulfate	mg/L	SM 2017 (4500-SO ₄ E)	≤250	1.160	1.349
Nitrate	mg/L as NO ₃	SM 2017 (4500-NO ₃ E)	≤50	0.364	0.394
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2017 (9221 B, C)	<1.1	Negative	<1.1
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2017 (9221 E, C)	-	Negative	Negative
Sample Condition		Observation			
		ใส			

หมายเหตุ : SW 2017 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 23rd edition, 2017

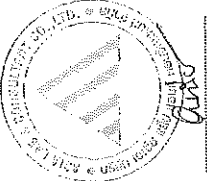
¹ : มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของกรมประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี 2011)

² : ตรวจวัดภาคสนาม

SL3 = บ่อพักน้ำของอาคารที่ผู้โดยสาร

SL4 = น้ำใช้บริเวณอาคารที่ผู้โดยสาร

Negative = ตรวจไม่พบ (Fecal Coliform Bacteria <1.1 MPN/100mL)



(Miss Patcharee Chaosuan)
Technical Manager
05/04/66

(Miss Usanee Letapiradee)
Laboratory Manager
05/04/66

ใบรายงานผลการทดสอบรับรองผลทางตัวอย่างที่ได้รับจากการทดสอบ
ห้ามคัดลอกใบรายงานผลการทดสอบแต่เพียงส่วนใดไม่ได้รับอนุญาตจากห้องปฏิบัติการทดสอบเป็นลายลักษณ์อักษร



ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10160
TEL : 0-2-805-6660-2 FAX : 0-2-805-6660 #17

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานมาตรการกักกันโรคในโรงงานการประปานครหลวงเพื่อลดการแพร่ระบาดของโรค
Address : ซอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เดช ร้อยเอ็ด ร้อยเอ็ด ร้อยเอ็ด ร้อยเอ็ด (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจําปีงบประมาณ 2566
Customer Name : ทำการศึกษานูริรัมย์ เลขที่ 143 หมู่ 12 ตำบลหนอง อำเภอสัก จังหวัดบุรีรัมย์ 31150
Address : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งพนาธร เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ทำการศึกษานูริรัมย์
Sample Type : น้ำประปา
Sampling Method : Grab
Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บ
Report No. : RP2303131
Analysis No. : W03237-W03238
Request No. : 71-01-169/66
Analytical Date : 15/03-05/04/66

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	SL-5/W03237 11.00 น. #	SL-6/W03238 10.50 น. #
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	26.0	25.0
pH ²	-	Field Analysis	6.5-8.5	6.28	6.19
Turbidity	NTU	SM 2017 (2130 B)	≤4	0.74	0.86
Total Hardness	mg/L as CaCO ₃	SM 2017 (2340 C)	≤300	522	499
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2017 (2540 C)	≤600	860	780
Chloride	mg/L	SM 2017 (4500-Cl B)	≤250	15.5	15.2
Sulfate	mg/L	SM 2017 (4500-SO ₄ E)	≤250	352	351
Nitrate	mg/L as NO ₃	SM 2017 (4500-NO ₃ E)	≤50	1.29	1.24
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2017 (9221 B, C)	-	<1.1	<1.1
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2017 (9221 E, C)	-	Negative	Negative
Sample Condition		Observation			
		ใส			

หมายเหตุ : SM 2017 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 23rd edition, 2017

¹ : มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของกรมประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี 2011)

² : ตรวจวัดภาคสนาม

SL5 = บ่อพักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่

SL6 = น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

Negative = ตรวจไม่พบ (Fecal Coliform Bacteria <1.1 MPN/100mL)



(Miss Patcharee Chaosuan)
Technical Manager
05/04/66

(Miss Usanee Letapiradee)
Laboratory Manager
05/04/66

ใบรายงานผลการทดสอบรับรองผลทางตัวอย่างที่ได้รับจากการทดสอบ
ห้ามคัดลอกใบรายงานผลการทดสอบแต่เพียงส่วนใดไม่ได้รับอนุญาตจากห้องปฏิบัติการทดสอบเป็นลายลักษณ์อักษร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ครั้งที่ 1



ASIA LAB & CONSULTANT CO.,LTD.

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160

TEL : 0-2-805-6660-2 FAX : 0-2-805-6660 #17



TESTING
No.0200

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี
ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566

Address : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เลขที่ 143 หมู่ 12 ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ 31150

Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

Address : 71 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

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

Sample Site : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ Sampling Date : 14/03/66 Report No. : RP2303132

Sample Type : น้ำเสีย Sampling Time : # Analysis No. : W03239-W03240

Sampling Method : Grab Received Date : 15/03/66 Request No. : 7.1-01-169/66

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บ Analyst By : จุฬาลักษณ์ ผ่องแผ้ว

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	St.7/W03239 11.40 น.๕	St.8/W03240 11.20 น.๕
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	26.0	27.0
pH ²	-	Field Analysis	5-9	7.16	6.89
BOD	mg/L	SM 2017 (5210 B, 4500-O G)	≤40	446	226
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2017 (2540 D)	≤50	72*	86*
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2017 (2540 C)	≤500 ³	2,290	2,107
Settleable Solids	mL/L	SM 2017 (2540 F)	≤0.5	<0.20	0.50
Fat Oil & Grease	mg/L	SM 2017 (5520 B)	≤20	13.9	14.8
TKN	mg/L	SM 2017 (4500-N _{org} C)	≤40	185	133
Sulfide	mg/L	SM 2017 (4500-S2- C, F)	≤3.0	20.1	1.21
Residual Chlorine	mg/L Cl as Cl ₂	SM 2017 (4500-Cl B)	-	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2017 (9221 B, C)	-	2.8×10 ⁵	3.7×10 ⁴
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2017 (9221 E, C)	-	2.8×10 ⁵	3.7×10 ⁴
Sample Condition	Observation			เหลืองขุ่น ตะกอนเทา	เหลืองขุ่น ตะกอนเทา

หมายเหตุ : SM 2017 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 23rd edition, 2017

: * รายการทดสอบที่ได้รับการรับรอง ISO/IEC 17025

: ¹ มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค. ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง ลงวันที่ 29 เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2548)

: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: ³ เป็นค่าที่เพิ่มจากปริมาณสารละลายน้ำใช้ปกติ

: St.7 = บ่อพักน้ำก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

: St.8 = บ่อพักน้ำหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร

(Mrs. Patcharee Chaosuan)

Technical Manager

05/04/66

(Miss Usanee Lertapiradee)

Laboratory Manager

05/04/66

ใบรายงานผลการทดสอบรับรองเฉพาะตัวอย่างที่ได้รับการทดสอบเท่านั้น

ห้ามคัดถ่ายใบรายงานผลการทดสอบแต่เพียงบางส่วนโดยไม่ได้รับอนุญาตจากห้องปฏิบัติการทดสอบเป็นลายลักษณ์อักษร

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 1

<div> <div>ตารางที่ 1</div> <div>รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ทำอากาศยานบุรีรัมย์</div> </div>	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	เมษายน พ.ศ. 2566
Order Anura	
Family Bufonidae	
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	✓
Family Dicroglossidae	
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	✓
Family Microhylidae	
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	✓
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	✓
Family Rhacophoridae	
เขียดตะปาด (<i>Polypedates megacephalus</i>)	✓
5	5

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา (2566)

<div>ตารางที่ 2</div> <div>รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์</div>	
อันดับ/ วงศ์/ ชนิด	เมษายน พ.ศ. 2566
Order Squamata	
Family Agamidae	
กิ้งก่าหัวแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	✓
กิ้งก่าหัวสีฟ้า (<i>Calotes mystaceus</i>)	✓
แอ้อีสาน (<i>Leiolepis reevesi rubritaeniata</i>)	✓
Family Gekkonidae	
จิ้งจกหางแบน (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	✓
จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	✓
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	✓
Family Scincidae	
จิ้งเหลนบ้าน (<i>Eutropis multifasciata</i>)	✓
จิ้งเหลนหลากหลาย (<i>Eutropis macularius</i>)	✓
Family Varanidae	
ตะกวดเบงกอล (<i>Varanus bengalensis</i>)	✓
9	9

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา (2566)

รายชื่อนักที่สำรวจพบ ทำอากาศยานบุรีรัมย์

อันดับ/ วงศ์/ ชนิด	เมษายน พ.ศ. 2566
Order Accipitriformes	
Family Accipitridae	
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	✓
เหยี่ยวนกเขาขีดรา (<i>Accipiter badius</i>)	✓
Order Anseriformes	
Family Anatidae	
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	✓
Order Caprimulgiformes	
Family Apodidae	
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)	✓
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus nipalensis</i>)	✓
Order Charadriiformes	
Family Charadriidae	
นกหัวโตเล็กขาเหลือง (<i>Charadrius dubius</i>)	✓
Family Glareolidae	
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	✓
Order Columbiformes	
Family Columbidae	
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓
Order Coraciiformes	
Family Alcedinidae	
นกกะเด้นอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	✓
Family Coraciidae	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias benghalensis</i>)	✓
Family Meropidae	
นกจาบคาคอสีฟ้า (<i>Merops viridis</i>)	✓
นกจาบคาลึก (<i>Merops orientalis</i>)	✓
Order Cuculiformes	
Family Cuculidae	
นกกะปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	✓
นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)	✓
Order Passeriformes	
Family Aegithinidae	
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	✓
Family Alaudidae	
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	✓
Family Artamidae	
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	✓

ตารางที่ 3	
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ทำอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)	
อันดับ/ วงศ์/ ชนิด	เมษายน พ.ศ. 2566
Family Cisticolidae	
นกกระจิบบรรณดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	✓
Family Corvidae	
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓
Family Dicaeidae	
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓
Family Dicruridae	
นกแซงแซวหางอนขน (<i>Dicrurus hottentottus</i>)	✓
นกแซงแซวหางป๋วงใหญ่ (<i>Dicrurus paradiseus</i>)	✓
นกแซงแซวหางปลา (<i>Dicrurus macrocercus</i>)	✓
Family Hirundinidae	
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓
Family Laniidae	
นกอีเสือสีน้ำตาล (<i>Lanius cristatus</i>)	✓
Family Motacillidae	
นกเค้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	✓
Family Muscicapidae	
นกกาข่านบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	✓
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	✓
Family Nectariniidae	
นกกินปลือกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	✓
Family Passeridae	
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	✓
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	✓
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	✓
Family Phylloscopidae	
นกกระจิดสีคล้ำ (<i>Phylloscopus fuscatus</i>)	✓
Family Ploceidae	
นกกระจาบพรรณตา (<i>Ploceus philippinus</i>)	✓
Family Pycnonotidae	
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus blanfordi</i>)	✓
Family Rhipiduridae	
นกอีแพรตแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	✓
Family Sturnidae	
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	✓
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	✓
Order Piciformes	
Family Picidae	
นกหัวขวานต่างอกลายจุด (<i>Dendrocopos analis</i>)	✓
45	45

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทที่ปรึกษา (2566)

ตารางที่ 4	
รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ทำอาภาศยานบุรีรัมย์	
อันดับ/ วงศ์/ ชนิด	เมษายน พ.ศ. 2566
Order Carnivora	
Family Herpestidae	
พังพอนธรรมดา (<i>Herpestes javanicus</i>)	✓
Order Rodentia	
Family Muridae	
หนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumi</i>)	✓
Order Rodentia	
Family Sciuridae	
กระรอกพลงาสี (<i>Callosciurus finlaysonii</i>)	✓
Order Scandentia	
Family Tupaiidae	
กระแตเหินือ (<i>Tupaia belangeri</i>)	✓
4	4

ที่มา: จากการสำรวจภาคสนามโดยบริษัทพีพีการศึกษา (2566)