



กรมท่าอากาศยาน
กระทรวงคมนาคม

งานจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ
ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี
นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)



รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Final Report 1) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



เสนอโดย

บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

กรกฎาคม 2567

ที่ 67/1138/MON/ศว.135

24 กรกฎาคม 2567

เรื่อง ขอส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Final Report I)
งานจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย
ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567

เรียน ประธานคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา

อ้างถึง สัญญาจ้างผู้เชี่ยวชาญรายบุคคลหรือจ้างบริษัทที่ปรึกษา สัญญาเลขที่ งท .35/2567
ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Final Report I)
งานจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม
เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567
จำนวน 12 ชุด

ตามที่ กรมทำอาภาศยาน ได้ว่าจ้างให้ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการตาม
โครงการจ้างที่ปรึกษา ติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567 ความละเอียดดังที่อ้างถึง

บัดนี้บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Final Report I) โครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ
จึงขอส่งรายงานดังกล่าวต่อท่าน เพื่อพิจารณา ดังสิ่งที่ส่งมาด้วยนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา



Finall ทย.อีสาน67

ขอแสดงความนับถือ



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ



หนังสือรับรอง
การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทำอากาศยานบุรีรัมย์

วันที่ 14 เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567




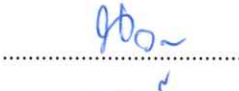




หนังสือฉบับนี้ขอรับรองว่า บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานบุรีรัมย์ ตั้งอยู่ ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมทำอากาศยาน ฉบับประจำเดือน

(✓) มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2567

() กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2567

() อื่น ๆ (ระบุ) _____

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
นางรังษิยา กมลพนัส		ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวลัดดาวรรณ สีลาชัย		ผู้จัดการโครงการ /ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม
นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ		ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม
นายนวก รุ่งจิตติ		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายธนุสรณ์ พงษ์แสงจันทร์		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นายไตรภพ มุ่งหมาย		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
นางสาวศุภกานต์ วางาม		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ




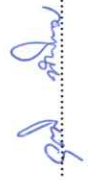


(นายพนัส กมลพนัส)

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



**บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณวุฒิของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศภายในบุรีรัมย์
ของกรมทำอากาศยาน ฉบับที่ 1/2567 ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2567**

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงาน คิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
1	นางรังษิยา กมลพัส - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วท.ม. (เทคโนโลยีการบริหาร สิ่งแวดล้อม)	ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอมพิวเตอร์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	
2	นางสาวลัดดาวรรณ ลีลาชัย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกวิทยาศาสตร์สุขภาพ - วศ.ม. (วิศวกรรมศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้จัดการโครงการ/ผู้อำนวยการ ด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอมพิวเตอร์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	12	
3	รศ.ดร.รัตนวัฒน์ ไชยรัตน์ - วท.บ. (วนศาสตร์) สาขาการจัดการสัตว์ป่า - วท.ม. (วนศาสตร์) สาขาชีววิทยาป่าไม้ - ประด. (วนศาสตร์) สาขาไม้เศรษฐกิจป่าไม้	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้	คณะสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม 73170	8	
4	ผศ.ดร.วุฒิ ทักษิณธรรม - วท.บ. (ชีววิทยา) - วท.ม. (สัตววิทยา) - ประด. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรสัตว์ป่า	คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	
5	ว่าที่ รศ.ดร.วิชญพงศ์ เกียรติช่วย - วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์) - วท.ม. (สุขภาพสิ่งแวดล้อม) - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - ประด. (อายุรศาสตร์เขตร้อน)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ/เสียง/ ความสัมพันธ์ และแบบจำลองทาง คณิตศาสตร์	คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล ถนนราชวิถี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400	10	
6	นายอภิชัย วรสิงห์ - วท.บ. (ประมง) - วท.ม. (วิทยาศาสตร์การประมง)	ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยา ทางน้ำ	คณะประมง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	10	

บัญชีรายชื่อรับรองหัวข้อผลงานและคุณภาพของผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทำอากาศยานบุรีรัมย์
ของกรมทำอากาศยาน ฉบับที่ 1/2567 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ.2567

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หัวข้อที่ทำการศึกษา	ที่อยู่/ที่ทำงานปัจจุบัน	สัดส่วนผลงาน คิดเป็นร้อยละ	ลายมือชื่อ
7	นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ - วท.บ. (สาธรมสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกรวิทยาศาสตร์สุขภาพ - สศ.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) - สศ.ม. (การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม)	ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	10	พอล
8	นายฉกร อุ่นจิตติ - วท.บ. (วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพอากาศ/เสียง/ ความสั่นสะเทือน - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	พอล
9	นายณัฐพร พงษ์แสงจันทร์ - วท.บ. (ประมง)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านคุณภาพน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	ณัฐพร
10	นายไตรภ มุ่งหมาย - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านการระบายน้ำ - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	ไตรภ
11	นางสาววิลากรณ ขอนแก้ว - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	วิลากรณ
12	นางสาวศุภกานต์ วางาม - วศ.บ. (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม)	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม - ด้านเศรษฐกิจ-สังคม - การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	ศุภกานต์
13	นางสาวอรอุมา คุณสมกัน - วท.บ. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)	เจ้าหน้าที่ทดสอบ - ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ	บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160	5	อรอุมา

**การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้
ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี
นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)
ประจำปีงบประมาณ 2567**

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	I
สารบัญตาราง	III
สารบัญรูป	V
สารบัญภาพ	VI
บทที่ 1	บทนำ
1.1	เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน
1.2	วัตถุประสงค์
1.2.1	วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
1.2.2	วัตถุประสงค์ของรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1
1.3	ขอบเขตการดำเนินการ
1.4	ผลการดำเนินงาน
1.5	แผนการดำเนินงานในระยะต่อไป
1.6	ภาพรวมความก้าวหน้าของการดำเนินงานและเนื้อหาของรายงาน
บทที่ 2	รายละเอียดโครงการ
2.1	ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์
2.2	ความเป็นมาของท่าอากาศยานบุรีรัมย์
2.3	องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์
2.3.1	องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2.3.2	องค์ประกอบของโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน
2.3.3	กิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์
2.4	เขตปลอดภัยการเดินอากาศ
2.5	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์
2.6	การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน
2.6.1	จำนวนเจ้าหน้าที่
2.6.2	สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน
บทที่ 3	การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม
3.1	การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2	การทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4	การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4.1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
4.2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
4.3	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
บทที่ 5	การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5.1	คุณภาพอากาศ
5.2	ระดับเสียง
5.3	ความสั่นสะเทือน
5.4	คุณภาพน้ำผิวดิน
5.5	การจัดการน้ำใช้
5.6	การจัดการน้ำเสีย
5.7	ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยาบนบก
5.8	ทรัพยากรสัตว์ป่า
5.9	สภาพเศรษฐกิจและสังคม
บทที่ 6	แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม
6.1	แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน
6.2	แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ
6.3	แผนการปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้
บทที่ 7	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม
7.1	แนวทางปฏิบัติการขออนุญาตเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 5/2561 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ.2561
7.2	สรุปข้อเสนอแนะการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
7.3	สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA : ช่วงระยะก่อสร้าง
7.4	สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : ช่วงระยะดำเนินการ
7.5	การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7.6	สรุปสิ่งที่ท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติเพิ่มเติม

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.3-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	1-4
ตารางที่ 2.3-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-12
ตารางที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2-18
ตารางที่ 2.6-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ. 2567	2-19
ตารางที่ 2.6-2 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ.2565-2567	2-20
ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	3-3
ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	4-3
ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	4-48
ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและ ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)	4-53
ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-2
ตารางที่ 5.1-2 สถิติภูมิอากาศในคาบ 20 ปี (พ.ศ.2546-2566) จากสถานีตรวจอากาศการบินบุรีรัมย์	5-14
ตารางที่ 5.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-15
ตารางที่ 5.1-4 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัด ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-19
ตารางที่ 5.1-5 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-20
ตารางที่ 5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-28
ตารางที่ 5.2-2 สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2567 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-30
ตารางที่ 5.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-35
ตารางที่ 5.3-1 ผลการตรวจวัดความถี่และความสั่นสะเทือนสูงสุด ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-42
ตารางที่ 5.3-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-44
ตารางที่ 5.4-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-51
ตารางที่ 5.4-2 เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-54
ตารางที่ 5.5-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-62
ตารางที่ 5.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-66
ตารางที่ 5.6-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-76
ตารางที่ 5.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-82
ตารางที่ 5.8-1 สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างปี พ.ศ.2565 – ปัจจุบัน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-96
ตารางที่ 5.8-2 รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-97

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5.8-3 รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-98
ตารางที่ 5.8-4 รายชื่อนกที่สำรวจพบ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-99
ตารางที่ 5.8-5 รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานด้วยนมที่สำรวจพบ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-102
ตารางที่ 5.8-6 จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	5-104
ตารางที่ 5.8-7 จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและ คุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	5-105
ตารางที่ 5.8-8 จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพเพื่อการอนุรักษ์ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	5-106
ตารางที่ 5.8-9 ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร	5-107
ตารางที่ 5.8-10 สถานภาพตามฤดูกาลของนก	5-109
ตารางที่ 5.8-11 โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด	5-110
ตารางที่ 5.8-12 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน	5-111
ตารางที่ 5.8-13 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-111
ตารางที่ 5.8-14 เปรียบเทียบจำนวนสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-114
ตารางที่ 5.8-15 เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-116
ตารางที่ 5.9-1 กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นที่อาศัยอยู่โดยรอบ พื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-118
ตารางที่ 6.2-1 ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย ที่ติดตั้งภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	6-4
ตารางที่ 7.2-1 สรุปมาตรการที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ และมาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	7-5
ตารางที่ 7.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567	7-9
ตารางที่ 7.4-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะดำเนินการ) ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567	7-13
ตารางที่ 7.5-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	7-15

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.3-1	ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รูปที่ 2.3-2	ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน
รูปที่ 2.5-1	การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ
รูปที่ 2.5-2	อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 2.6-1	สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน
รูปที่ 5.1-1	สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.1-2	ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางการลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.1-3	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.1-4	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.2-2	ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.2-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.3-1	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.3-2	การเปรียบเทียบการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.4-1	ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.4-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.4-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.5-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.5-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.5-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.6-1	ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียของท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.6-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.6-3	เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.8-1	ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์
รูปที่ 5.9-1	บริเวณชุมชนที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2567)	2-8
ภาพที่ 5.1-1 การตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-8
ภาพที่ 5.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-23
ภาพที่ 5.3-1 การตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-38
ภาพที่ 5.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-48
ภาพที่ 5.5-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-60
ภาพที่ 5.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	5-72
ภาพที่ 5.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ	5-103

บทที่ 1 บทนำ

1.1 เหตุผลและความจำเป็นของการจัดทำรายงาน

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ออกตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 ได้กำหนดให้โครงการระบบขนส่งทางอากาศ เฉพาะการก่อสร้างหรือขยายสนามบินที่มีความยาวของทางวิ่ง ตั้งแต่ 1,100 เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง 3,000 เมตร จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) รายงานดังกล่าวเป็นการคาดการณ์ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ทั้งในช่วงการก่อสร้างและช่วงดำเนินการ กรมท่าอากาศยานต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าวอย่างเคร่งครัด

กรมท่าอากาศยาน จึงได้จัดให้มีโครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน 8 แห่ง (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567 ประกอบด้วย ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา โดยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน แก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)

โดยในระหว่างที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้มอบหมายให้ บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ดังนี้

- 1) “โครงการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2563 โดย บริษัท อินโนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 2) “โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี พ.ศ.2564 โดย บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 3) “โครงการจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2565 โดยบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 4) “โครงการจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566 โดยบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ดังนั้น เพื่อให้การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามระบบสากล และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ จึงต้องจัดทำโดยบุคคลที่สาม (Third Party) ดังนั้น กรมท่าอากาศยานจึงมีความประสงค์จะว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ที่ชำนาญการทางด้านนี้มาดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและเป็นไปตามเงื่อนไขในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ กรมท่าอากาศยาน จึงได้มอบหมายให้ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ตามสัญญาเลขที่ กท 35/2567 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 365 วัน

อนึ่ง รายงานฉบับนี้เป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 ของการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตาม มาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2567

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีดังนี้

- 1) เพื่อทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และรายงานการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ เงื่อนไขเพิ่มเติมตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ของแต่ละท่าอากาศยาน
- 3) เพื่อศึกษานิเวศวิทยา พืชพรรณ นก และสัตว์ ที่เป็นอันตรายต่อการบิน และแผนป้องกันอุบัติเหตุ ทางการบินที่เกิดจากนกและสัตว์
- 4) เพื่อดำเนินการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คาดการณ์ระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม 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 ไปใช้ปรับปรุงแนวทาง ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนา ท่าอากาศยานอื่นๆ ของกรมท่าอากาศยานต่อไป

1.2.2 วัตถุประสงค์ของรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1

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

1.3 ขอบเขตการดำเนินการ

1) ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะดำเนินการ และในระยะก่อสร้าง (ในกรณีที่อยู่ในระหว่างมีการ
ก่อสร้างโครงการ) เช่น คุณภาพอากาศ ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำ เป็นต้น ตามเงื่อนไขเห็นชอบ
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อ้างอิงตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง
หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว
พ.ศ.2561 ข้อ 3 (2) และ (3) โดยในรอบของการปฏิบัติงานตามสัญญา จะดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม
2 ครั้ง มีรายละเอียดการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ดังตารางที่ 1.3-1

2) สำรวจชนิด ความชุกชุม พฤติกรรมหรือนิเวศวิทยาและสถานภาพของนกและสัตว์ที่อาจเป็นอันตราย
ในการทำการบินบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง

3) ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ คำนวณการแผ่กระจายระดับเสียงจากสนามบินต่อสภาพแวดล้อม โดยรอบ
ในสภาพปัจจุบัน

4) ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนด
ไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้อง
กับการดำเนินงานในปัจจุบัน

5) เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมของ และเพิ่มเติมการเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้

6) ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไม่เป็นไปตามเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมิน
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ หรือเกินกว่าค่ามาตรฐานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ ให้เสนอแนวทางการแก้ไขผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นอย่างละเอียด และเสนองบประมาณในการดำเนินการ

7) อบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดย
ให้จัดทำคู่มือของแต่ละท่าอากาศยานที่ทำการศึกษาในสัญญานี้ เพื่อให้สามารถนำไปดำเนินการบริหารจัดการ
ด้านสิ่งแวดล้อมได้

ตารางที่ 1.3-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม/ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
1. คุณภาพอากาศ - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM ₁₀) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ทิศทางและความเร็วลม	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่
2. ระดับเสียง 2.1 ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม - L _{eq} 24 hr. - L _{dn} - L _{max}	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่
2.2 ผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ * - NEF	ปีละ 2 ครั้ง	- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
2.3 ทศนคดีด้านเสียง - ทศนคดีด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทศนคดีต่อมลพิษทางเสียง	ปีละ 1 ครั้ง	จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ 1) ชุมชนบ้านหนองไผ่ 2) ชุมชนบ้านหน้าสระกอ 3) ชุมชนบ้านไทรงาม 4) ชุมชนบ้านโคกสุพรรณ 5) ชุมชนบ้านโสกคลอง
3. ความสั่นสะเทือน - ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด - ค่าความถี่	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่
4. คุณภาพน้ำผิวดิน - อุณหภูมิ - pH - DO * - BOD * - SS - TDS - Oil & Grease	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ 2) บ่อน้ำบ้านหนองไผ่
5. คุณภาพน้ำใช้ - อุณหภูมิ - pH - Turbidity - TDS - Total Hardness - Sulfate - Chloride - Nitrate - Total Coliform Bacteria * - <i>E. Coli</i> **	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) บ่อพักน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร * 2) น้ำใช้ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อพักน้ำใช้ของบ้านพักเจ้าหน้าที่ * 4) น้ำใช้ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ *

ตารางที่ 1.3-1 ขอบเขตการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)		
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม/ดัชนีตรวจวัด	ระยะเวลา/ความถี่	สถานีตรวจวัด
6. การจัดการน้ำเสีย - pH - BOD - SS - TDS - Settleable Solids - TKN - Sulfide - Oil & Grease - Residual Chlorine - Total Coliform Bacteria - Fecal Coliform Bacteria	ปีละ 2 ครั้ง	จำนวน 9 สถานี ได้แก่ 1) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1* 2) บ่อพักน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 3) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2* 4) บ่อพักน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2* 5) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3* 6) บ่อพักน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3* 7) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4* 8) บ่อพักน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4* 9) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ*
7. ทรัพยากรป่าไม้ - ชนิด และปริมาณของพืชพรรณต่างๆ โดยเฉพาะพืชพรรณที่เป็นแหล่งอาศัย และแหล่งอาหารของนก	ปีละ 1 ครั้ง	- ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์
8. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือ นิเวศวิทยา และสถานภาพของนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระบุ เวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก	ปีละ 2 ครั้ง	- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และบริเวณใกล้เคียง
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคม เมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความ เป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทัศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	ปีละ 1 ครั้ง	จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ 1) ชุมชนบ้านหนองไผ่ 2) ชุมชนบ้านสระกอ 3) ชุมชนบ้านไทรงาม 4) ชุมชนบ้านโคกสุพรรณ 5) ชุมชนบ้านโสกคลอง

หมายเหตุ : * เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในครั้งนี้

ที่มา: บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ.2567

8) การศึกษา ตรวจวัด ตรวจสอบ และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องเป็นไปตามมาตรฐานตามที่หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมกำหนด และในการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะต้องเป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐ หรือจากองค์กร/สถาบันอันเป็นที่ยอมรับที่เป็นมาตรฐานสากล หากมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ให้บริษัทที่ปรึกษาเสนอแนะแนวทางในการแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติม เพื่อรองรับผลกระทบจากการร้องเรียนดังกล่าว

1.4 ผลการดำเนินงาน

สำหรับผลการดำเนินงานที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน (กรกฎาคม พ.ศ.2567) ของโครงการ ประกอบด้วย

- 1) ผลการทบทวนข้อมูลรายละเอียดโครงการ
- 2) ผลการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อจัดทำรายงานการศึกษาเบื้องต้น
- 3) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ในระยะที่ผ่านมา
- 4) จัดทำรายงานการศึกษาเบื้องต้น (Inception Report) เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณาเมื่อวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ.2567
- 5) ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ
- 6) ตรวจวัดระดับเสียงและความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567
- 7) เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง
- 8) เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567
- 9) สำนักรวพพยากรณ์สัตว์ป่า ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง
- 10) จัดทำรายงานความก้าวหน้า 1 (Progress1 Report) เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณาเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ.2567
- 11) ประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 1 ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567
- 12) จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Draft Final Report 1) เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณา และได้รับความเห็นชอบในรายงานดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ.2567
- 13) จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Final Report 1) เสนอต่อกรมท่าอากาศยานเพื่อพิจารณา ดังที่เสนอไว้ในรายงานฉบับนี้

1.5 แผนการดำเนินงานในระยะต่อไป

- 1) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 ในช่วงเดือนกรกฎาคม-กันยายน พ.ศ.2567 ซึ่งประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำเสีย และการจัดการน้ำใช้
- 2) การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2
- 3) การสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 2 ในช่วงเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม พ.ศ.2567
- 4) การสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ครั้งที่ 1 ในช่วงเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม พ.ศ.2567
- 5) จัดทำรายงานความก้าวหน้า เล่มที่ 2 (Progress Report 2) เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน ภายในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2567

1.6 ภาพรวมความก้าวหน้าของการดำเนินงานและเนื้อหาของรายงาน

รายงานฉบับนี้เป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 (Final Report 1) เป็นรายงานที่รวบรวมผลการปฏิบัติงานประกอบด้วยรายงานฉบับหลัก รายงานฉบับย่อ และแผ่นบันทึกข้อมูล CD และต้องนำส่งรายงาน ภายใน 180 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา (ซึ่งจะต้องนำส่งภายในวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2567) โดยมีความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ร้อยละ 49.1 ซึ่งเร็วกว่าแผนงานที่วางไว้ ร้อยละ 0.5 (รูปที่ 1.6-1) และมีเนื้อหาโดยสรุปที่นำเสนอไว้ในรายงานฉบับนี้แบ่งออกเป็น 7 บท ดังนี้

บทที่ 1 บทนำ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

บทที่ 3 การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

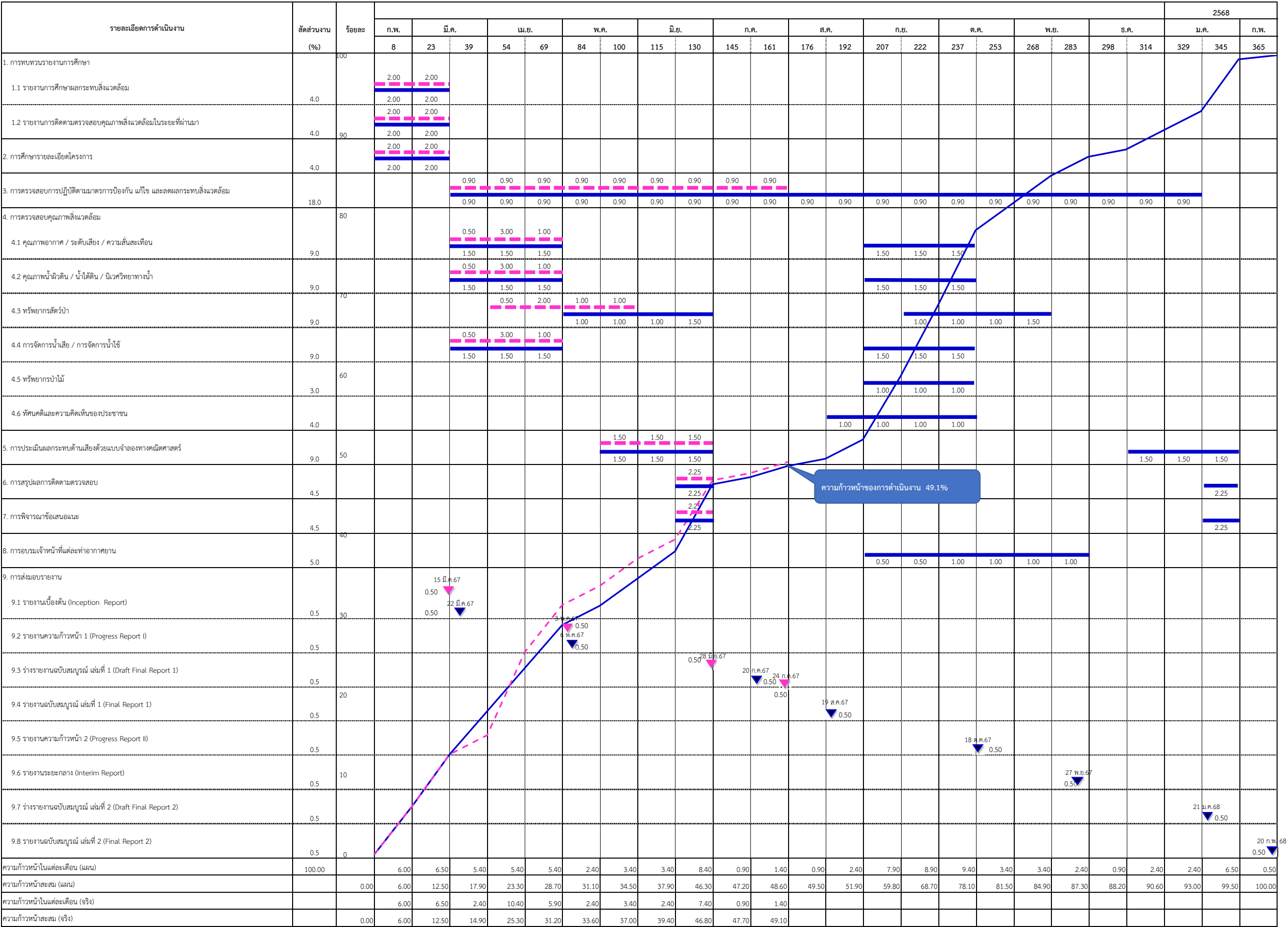
บทที่ 4 การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

บทที่ 7 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

รูปที่ 1.6-1 ผลการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567



บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์

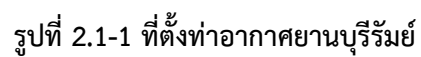
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ หรือสนามบินบุรีรัมย์ (BFV) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 15 องศา 13 ลิปดา 36 ฟลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 103 องศา 15 ลิปดา 04 ฟลิปดาตะวันออก ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติโคกโจด ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ห่างจากอำเภอเมืองสตึกประมาณ 10 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ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

2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

ต่อมาในปี พ.ศ.2563 กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีความประสงค์จะปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งมีขนาดพื้นที่ใช้สอย 23,000 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสาร 1,000 คนต่อชั่วโมง หรือประมาณ 3.4 ล้านคนต่อปี พร้อมปรับปรุงขยายลานจอดรถยนต์ ถนนภายในท่าอากาศยาน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สอดคล้องกับการใช้งานของอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ จึงได้จัดทำ**รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)** เสนอต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พิจารณา และ กพท. มีความเห็นให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นผู้พิจารณารายงานฯ ตามมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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.) และได้รับ



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

2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

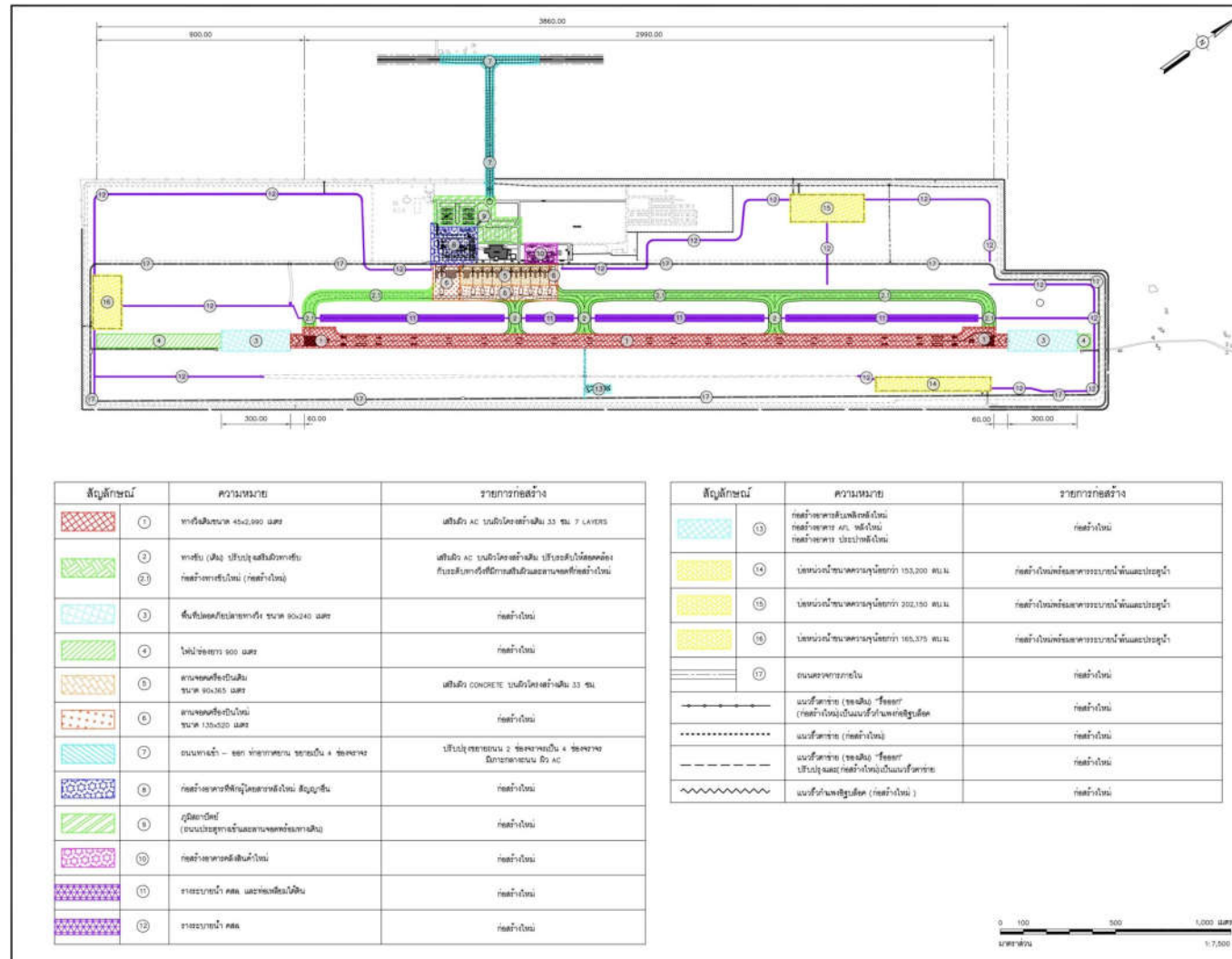
2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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 2.3-1)

- 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 รวมทั้งติดตั้งไฟนำร่องหัวทางวิ่ง 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 : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (พ.ศ.2566)

รูปที่ 2.3-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- 7) ระบบผลิตน้ำใช้³ เดิมมีอาคารผลิตน้ำประปา 1 แห่ง โดยใช้น้ำจากบ่อบาดาล จำนวน 2 แห่ง เพื่อใช้สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสาร บ้านพักเจ้าหน้าที่ และเพื่อการดับเพลิง และจะก่อสร้างอาคารผลิตน้ำประปาเพิ่มอีก 1 แห่ง สำหรับการดับเพลิง โดยจะจ่ายเข้าที่อาคารดับเพลิงแห่งใหม่ รวมทั้งปรับปรุงระบบท่อประปาเดิมภายในท่าอากาศยาน ให้สามารถจ่ายน้ำได้ 400 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
- 8) ระบบบำบัดน้ำเสียที่อาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม² เป็นระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ชนิดเติมอากาศ (Aerobic Treatment Tank) สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียได้ 24 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
- 9) ระบบบำบัดน้ำเสียที่อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่² เป็นระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ชนิดเติมอากาศ (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 และล้อมรั้วอรั้วบล็อกใหม่ เพื่อระบุแนวเขตของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ความยาว 8,865 เมตร

ที่มา ¹ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (พ.ศ.2536)

² รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร) (พ.ศ.2563)

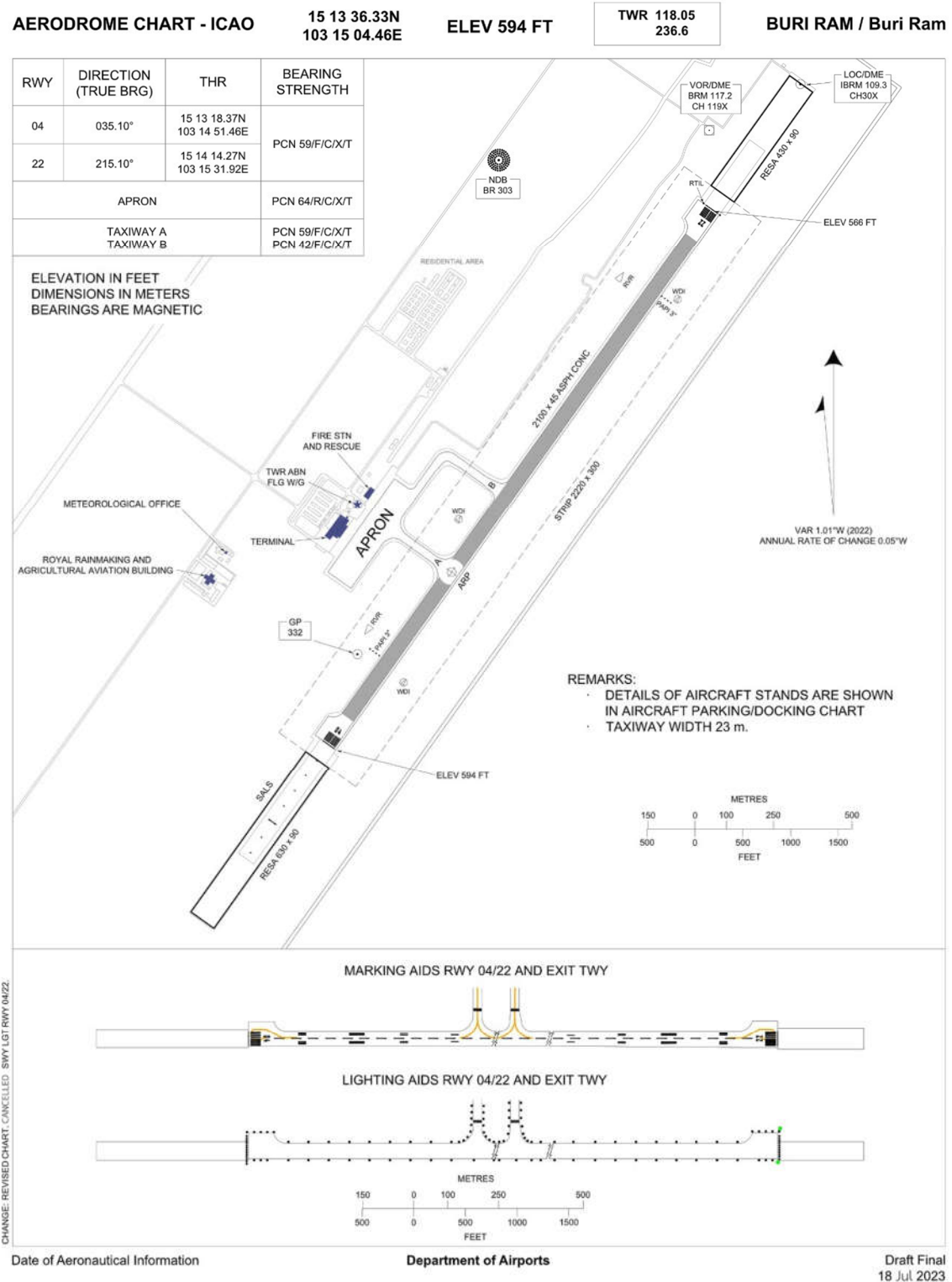
³ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทางวิ่ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (พ.ศ.2566)

2.3.2 องค์ประกอบของโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน

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

- 1) ทางวิ่ง (Runway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 45 เมตร ยาว 2,100 เมตร พร้อมไหล่ทางวิ่ง ข้างละ 7.50 เมตร และทางวิ่งเผื่อขนาดกว้าง 60 เมตร ยาว 450 เมตร ทั้งสองด้านปลายทางวิ่ง
- 2) ทางขับ (Taxiway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 23 เมตร ยาว 240 เมตร ทั้งสองด้านปลายทางวิ่ง
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) ขนาด กว้าง 90 เมตร ยาว 305 เมตร พร้อมไหล่ลานจอดกว้าง 10.50 เมตร สามารถจอดเครื่องบินขนาด 150 ที่นั่ง ได้ 2 ลำ
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสารเดิม ขนาดพื้นที่ 3,800 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งรวมไม่เกิน 384 คนต่อชั่วโมง
- 5) ระบบไฟฟ้าสนามบิน (ไฟฟ้าทางวิ่ง, ทางขับ, ลานจอดเครื่องบิน, ไฟฟ้าแรงสูง และไฟฟ้าแรงต่ำ ฯลฯ)
- 6) ระบบประปา มีอาคารผลิตน้ำประปา 1 แห่ง ใช้น้ำจากบ่อบาดาล สำหรับผลิตน้ำใช้ให้แก่อาคารที่พักผู้โดยสารเดิม จำนวน 3 บ่อ สามารถผลิตน้ำได้ 180 ลูกบาศก์เมตร/วัน (60 ลูกบาศก์เมตร/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 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังตารางที่ 2.3-1



ที่มา : eAIP สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, มิถุนายน พ.ศ.2567

รูปที่ 2.3-2 ผังบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน



ทางวิ่ง (Runway)



ลานจอดอากาศยาน (Apron)



อาคารที่พักผู้โดยสาร



ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร



อาคารหอบังคับการบิน



อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย



ลานจอดรถยนต์



อาคารเครื่องกล

ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2567)



อาคาร DVOR



อาคาร NDB



Localizer



โรงพักขยะ



บ้านพักเจ้าหน้าที่



ศูนย์ปฏิบัติการฝนหลวง



สถานีตรวจอากาศ

ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2567) (ต่อ)



กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่



กิจกรรมการก่อสร้าง บริเวณลานจอดอากาศยาน

ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2567) (ต่อ)



กิจกรรมการก่อสร้างอาคารดับเพลิงและกู้ภัยหลังใหม่



กิจกรรมการก่อสร้างอาคาร AFL



กิจกรรมการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า



กิจกรรมการก่อสร้างระบบระบายน้ำ



กิจกรรมการก่อสร้างทางเข้า-ออกท่าอากาศยาน



กิจกรรมการก่อสร้างลานจอดอากาศยาน

ภาพที่ 2.3-1 องค์ประกอบโครงการในปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2567) (ต่อ)

ตารางที่ 2.3-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
ส่วนประกอบ	รายละเอียดการพัฒนาตาม EIA โครงการก่อสร้างท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ พ.ศ.2536	รายละเอียดการพัฒนาตาม รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด EIA โครงการก่อสร้างท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและ ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) พ.ศ.2563	รายละเอียดการพัฒนาตาม EIA โครงการปรับปรุงขยาย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พ.ศ.2566	รายละเอียดปัจจุบัน
ขนาด	2,500 ไร่	ไม่เปลี่ยนแปลง	จัดซื้อเพิ่มอีก 173 ไร่	2,512 ไร่
ทางวิ่ง	ยาว 1,500 เมตร กว้าง 30 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ขยายให้มีความยาว 2,990 เมตร	ยาว 2,100 เมตร กว้าง 45 เมตร
ทางขับ	ยาว 230 เมตร กว้าง 15 เมตร จำนวน 1 เส้น	ไม่เปลี่ยนแปลง	เพิ่มทางขับคู่ขนาน จำนวน 1 เส้น	กว้าง 23 เมตร และอยู่ระหว่างการ ปรับปรุงทางขับ
ลานจอดเครื่องบิน	กว้าง 90 เมตร ยาว 60 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ขยายลานจอดเป็น 70,200 ตารางเมตร	กว้าง 90 เมตร ยาว 365 เมตร และอยู่ ระหว่างการขยายลานจอดเครื่องบิน
อาคารที่พักผู้โดยสาร	ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร ขนาด 800 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 คนต่อชั่วโมง	ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ขนาด 23,000 ตารางเมตร สามารถรองรับ ผู้โดยสารได้ 1,000 คนต่อชั่วโมง	ไม่เปลี่ยนแปลง	อาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ขนาด 3,800 ตารางเมตร และอยู่ระหว่างอาคาร ที่พักผู้โดยสารหลังใหม่
หอบังคับการบิน	ก่อสร้างหอบังคับการบิน ขนาด 240 ตารางเมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	หอบังคับการบิน ขนาด 240 ตารางเมตร
อาคารที่หน่วยกู้ภัยและดับเพลิง	ก่อสร้างอาคารที่หน่วยกู้ภัยและดับเพลิง ขนาด 300 ตารางเมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	รื้อถอนอาคารเดิม และก่อสร้างใหม่ ขนาด 600 ตารางเมตร	อาคารที่หน่วยกู้ภัยและดับเพลิง ขนาด 600 ตารางเมตร และอยู่ระหว่าง การก่อสร้างอาคารใหม่
อาคารคลังสินค้า	ไม่ระบุ	ไม่เปลี่ยนแปลง	ก่อสร้างอาคารคลังสินค้า ขนาด 4,520 ตารางเมตร	อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า
บ้านพักอาศัย	ก่อสร้างบ้านเดี่ยว 5 หลัง แพลตขนาด 2 ครอบครัว จำนวน 3-4 หลัง และห้องแถว สำหรับ 4 ครอบครัว จำนวน 3-4 หลัง	ไม่เปลี่ยนแปลง	ไม่เปลี่ยนแปลง	บ้านพัก จำนวน 31 หลัง และห้องแถว จำนวน 7 หลัง

ตารางที่ 2.3-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
ส่วนประกอบ	รายละเอียดการพัฒนาตาม EIA โครงการก่อสร้างท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ พ.ศ.2536	รายละเอียดการพัฒนาตาม รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด EIA โครงการก่อสร้างท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและ ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) พ.ศ.2563	รายละเอียดการพัฒนาตาม EIA โครงการปรับปรุงขยาย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พ.ศ.2566	รายละเอียดปัจจุบัน
ลานจอดรถยนต์ของผู้โดยสาร	2,500 ตารางเมตร	14,292.306 ตารางเมตร สามารถรองรับ รถยนต์ได้ 530 คัน	ไม่เปลี่ยนแปลง	7,058.49 ตารางเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้างเพิ่มเติม
ระบบประปา พร้อมห้อง และ ถังเก็บน้ำ	ติดตั้งระบบประปา หรือบ่อบาดาล พร้อม ห้องถังน้ำ	รับน้ำดิบจากการประปาส่วนภูมิภาค ปริมาณ 400 ลูกบาศก์เมตร/วัน	สร้างอาคารผลิตน้ำประปา อีก 1 แห่ง สำหรับอาคารดับเพลิงใหม่ รวมเป็น 2 แห่ง	อาคารผลิตน้ำประปา 1 แห่ง สำหรับ อาคารที่พักผู้โดยสาร และอีก 1 แห่ง สำหรับบ้านพักเจ้าหน้าที่
ระบบบำบัดน้ำเสีย	ไม่ระบุ	มีแผนก่อสร้างระบบถังบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูปชนิดเติมอากาศ (Aerobic Treatment Tank) 2 ชุด สำหรับอาคารที่ พักผู้โดยสารหลังใหม่ สามารถรองรับน้ำ เสียได้ 120 ลูกบาศก์เมตร/วัน	ไม่เปลี่ยนแปลง	ระบบถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเติม อากาศ (Aerobic Treatment Tank) จำนวน 4 ชุด บริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสารหลังเดิม และอยู่ระหว่างการ ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับ อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่
ห้องพักขยะ	ไม่ระบุ	ก่อสร้างใหม่ จำนวน 2 ห้อง ห้องละ 18 ตารางเมตร รวม 36 ตารางเมตร รวม สามารถรองรับขยะได้ทั้งหมด 78 ลูกบาศก์เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ขนาด 32 ตารางเมตร สามารถรองรับ ขยะได้ 24 ลูกบาศก์เมตร
บ่อน้ำ	ไม่ระบุ	ไม่เปลี่ยนแปลง	ก่อสร้างใหม่ จำนวน 3 บ่อ ดังนี้ บ่อที่ 1 ขนาด 234,350 ลูกบาศก์เมตร บริเวณหัวทางวิ่ง 22 บ่อที่ 2 ขนาด 202,150 ลูกบาศก์เมตร บริเวณใกล้บ้านพักเจ้าหน้าที่ บ่อที่ 3 ขนาด 165,375 ลูกบาศก์เมตร บริเวณหัวทางวิ่ง 04	อยู่ระหว่างการก่อสร้างบ่อน้ำ บ่อที่ 2 และ บ่อที่ 3

ตารางที่ 2.3-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
ส่วนประกอบ	รายละเอียดการพัฒนาตาม EIA โครงการก่อสร้างท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ พ.ศ.2536	รายละเอียดการพัฒนาตาม รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด EIA โครงการก่อสร้างท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและ ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) พ.ศ.2563	รายละเอียดการพัฒนาตาม EIA โครงการปรับปรุงขยาย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พ.ศ.2566	รายละเอียดปัจจุบัน
ถนนทางเข้าออก	ก่อสร้างทางเข้าสนามบิน กว้าง 7 เมตร ยาว 2,000 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ก่อสร้างขยายเป็น 4 ช่องทาง	มีถนนทางเข้าสนามบิน กว้าง 7 เมตร ยาว 2,000 เมตร อยู่ระหว่างการปรับปรุง ขยาย
ถนนตรวจการณ์	ก่อสร้างถนนรอบสนามบิน กว้าง 4 เมตร ยาว 12,000 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง	ก่อสร้างกว้าง 5 เมตร ยาว 10,795 เมตร	ถนนรอบสนามบิน กว้าง 4 เมตร ยาว 12,000 เมตร
อาคาร AFL	ไม่ระบุ	ไม่เปลี่ยนแปลง	รื้อถอนอาคารเดิม และก่อสร้างใหม่ ขนาด 244 ตารางเมตร	ขนาด 90 ตารางเมตร และอยู่ระหว่าง การก่อสร้างอาคารใหม่

2.3.3 กิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุงภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์อยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้างปรับปรุง ดังนี้

1) กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่น ๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวกท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตามเลขที่สัญญา 100/2564 ลงวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2564 ซึ่งเริ่มต้นสัญญาวันที่ 30 เมษายน พ.ศ.2564 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2566 และได้ขยายระยะเวลาสัญญาไปจนถึงวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2567 โดยให้คิดค่าปรับรายวันในอัตราร้อยละ 0 บาท ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโคโรนา 2019 จนถึงวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ.2567 ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท ศรีสะเกษทวีผลก่อสร้าง จำกัด มีความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ร้อยละ 89.32 (ผลการดำเนินงาน ณ เดือนมิถุนายน พ.ศ.2567)

2) กิจกรรมก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ และลานจอดเครื่องบินขนส่งสินค้าและอาคารคลังสินค้า พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตามเลขที่สัญญา 122/2564 ลงวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2564 ซึ่งเริ่มต้นสัญญาวันที่ 20 กันยายน พ.ศ.2564 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ.2567 โดยให้คิดค่าปรับรายวันในอัตราร้อยละ 0 บาท ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโคโรนา 2019 จนถึงวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ.2567 ดำเนินการโดยกิจการร่วมค้า เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น-เชียงใหม่สมมิตร มีความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ร้อยละ 92.69 (ผลการดำเนินงาน ณ เดือนมิถุนายน พ.ศ.2567)

2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

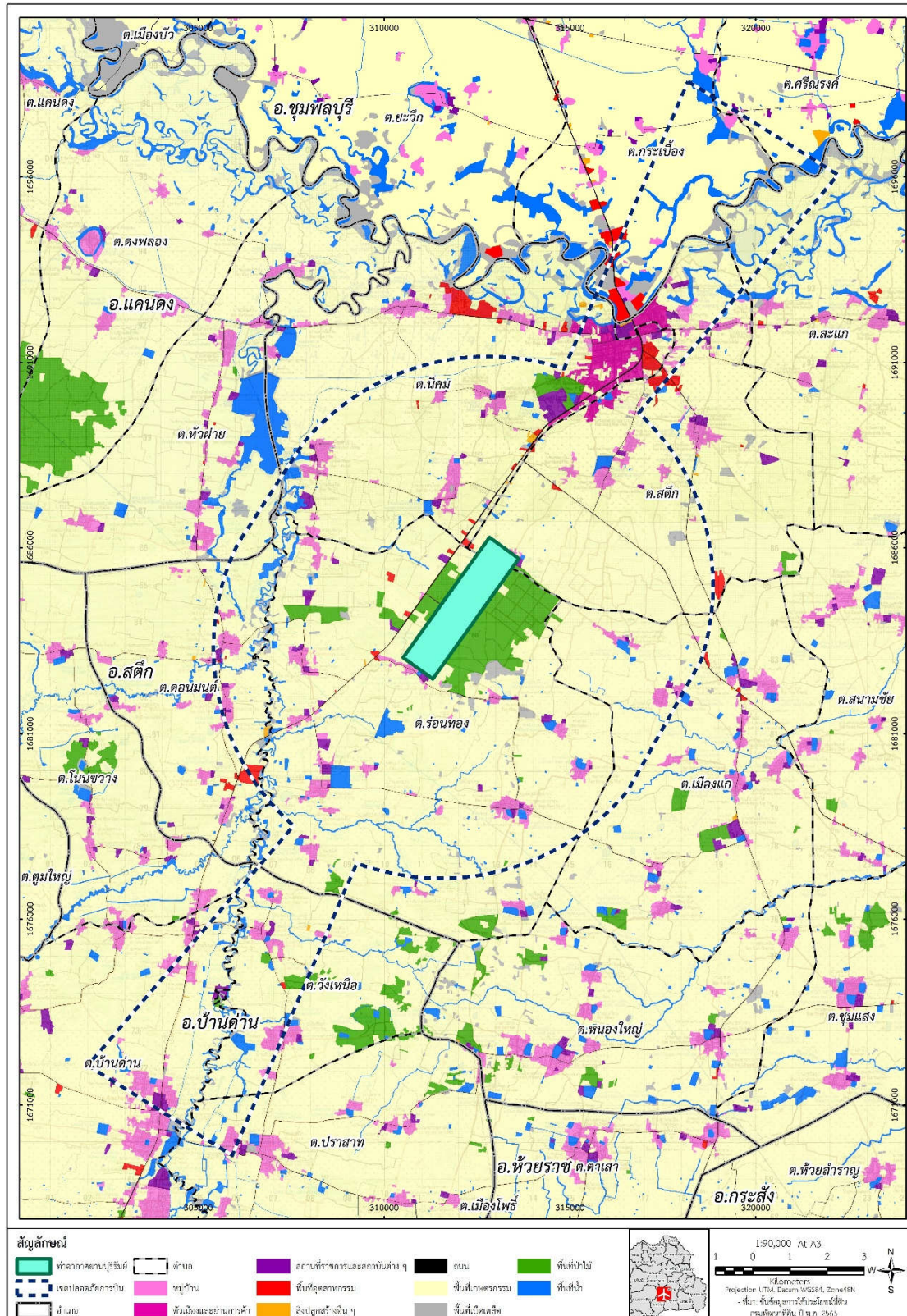
กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวง เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ในท้องที่อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ อำเภอสตึก และอำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2540 ครอบคลุมพื้นที่ 12 ตำบล ใน 3 อำเภอ และ 2 จังหวัด จังหวัดสุรินทร์และจังหวัดบุรีรัมย์ รายละเอียดดังภาคผนวก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

2.5 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2565) โดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 126,281.71 ไร่ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 100,239.34 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 79.38 รองลงมาคือ พื้นที่พักอาศัย ขนาดพื้นที่ 5,823.98 ไร่ (ร้อยละ 4.61) พื้นที่น้ำ ขนาดพื้นที่ 5,203.15 ไร่ (ร้อยละ 4.12) พื้นที่ป่าไม้ 4,897.72 ไร่ (ร้อยละ 3.88) และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ขนาดพื้นที่ 2,801.13 ไร่ (ร้อยละ 2.22) (ตารางที่ 2.5-1 และรูปที่ 2.5-1)

สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (รูปที่ 2.5-2) พบว่า

- ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับพื้นที่นาข้าว ไม้ยืนต้น
- ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่เล็กน้อย ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น



รูปที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ



รูปที่ 2.5-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์

- ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ประชิดโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ ถัดออกไป เป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น นาข้าว พื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย
- ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ สลับไม้ยืนต้น

ตารางที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
พื้นที่พักอาศัย	5,823.98	4.61
พื้นที่พาณิชยกรรม	2,025.22	1.60
สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	1,805.05	1.43
พื้นที่อุตสาหกรรม	668.81	0.53
สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	2,801.13	2.22
ถนน	697.04	0.55
พื้นที่เกษตรกรรม	100,239.34	79.38
พื้นที่ป่าไม้	4,897.72	3.88
พื้นที่น้ำ	5,203.15	4.12
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	2,120.27	1.68
รวม	126,281.71	100

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2565, กรมพัฒนาที่ดิน

2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวมทั้งสิ้น 86 คน

2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

จากการรวบรวมข้อมูลสายการบินที่ให้บริการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (มิถุนายน พ.ศ. 2567) พบว่ามีสายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการจำนวน 2 ราย ได้แก่

- 1) สายการบินนกแอร์ ซึ่งให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-บุรีรัมย์-ดอนเมือง เป็นประจำทุกวัน วันละ 2 เที่ยวบิน (ไปและกลับ)
- 2) สายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งให้บริการในเส้นทาง ดอนเมือง-บุรีรัมย์-ดอนเมือง เป็นประจำทุกวัน วันละ 4 เที่ยวบิน (ไปและกลับ)

2.6.3 สถิติเที่ยวบิน

สำหรับสถิติการขนส่งทางอากาศ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 204-249 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก ระหว่าง 20,204-24,669 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6-1)

ส่วนสถิติย้อนหลัง 3 ปี (ปี พ.ศ.2565-ปัจจุบัน) พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินระหว่าง 152-444 เที่ยวบิน/เดือน และมีจำนวนผู้โดยสาร ระหว่าง 7,795-26,553 ราย/เดือน (ตารางที่ 2.6-2 และรูปที่ 2.6-1)

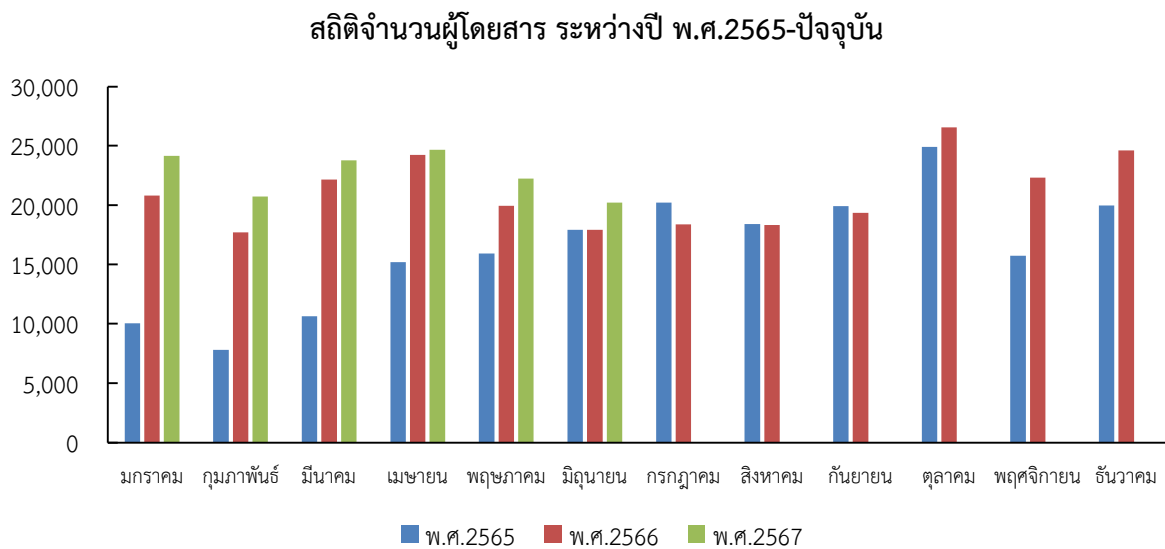
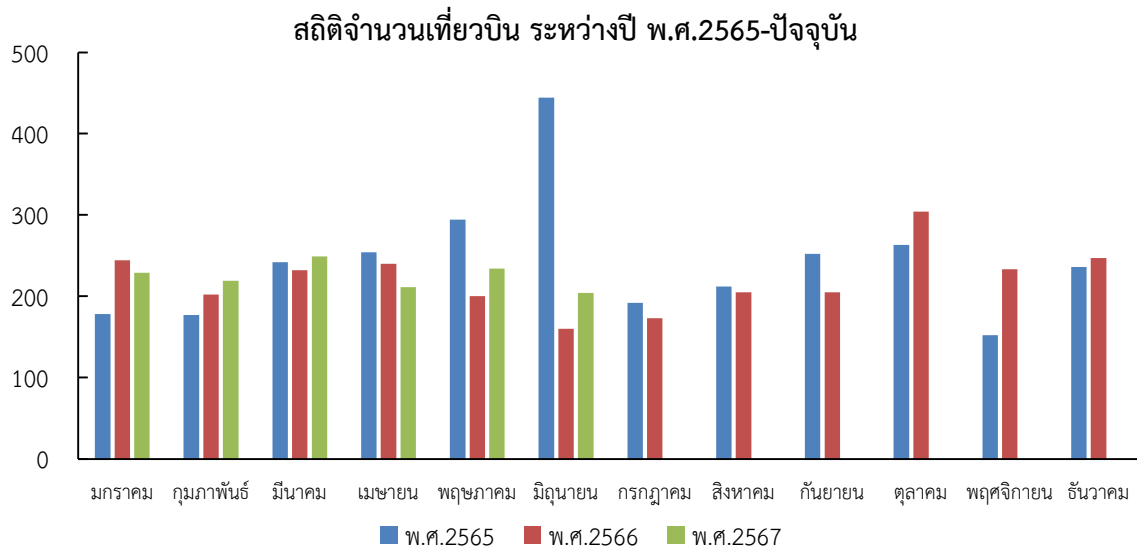
ตารางที่ 2.6-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปี พ.ศ. 2567													
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)									จำนวนผู้โดยสาร (ราย)			
	แบบ A	แบบ B	แบบ C	แบบ D	แบบ E	แบบ F	แบบ K	อื่นๆ	รวม	ขาเข้า	ขาออก	ผ่าน	รวม
มกราคม	-	186	-	2	-	7	34	-	229	11,065	13,078	-	24,143
กุมภาพันธ์	-	170	-	8	-	14	27	-	219	10,137	10,597	-	20,734
มีนาคม	-	186	-	4	-	16	43	-	249	11,659	12,114	-	23,773
เมษายน	-	178	-	-	-	8	25	-	211	12,084	12,585	-	24,669
พฤษภาคม	-	170	2	10	-	17	29	6	234	11,101	11,124	-	22,225
มิถุนายน	-	168	-	6	-	-	30	-	204	9,971	10,233	-	20,204
รวม	0	1,058	2	30	0	62	188	6	1,346	66,017	69,731	0	135,748

หมายเหตุ : แบบ A เที่ยวบินประจำ ระหว่างประเทศ
 แบบ B เที่ยวบินประจำ ภายในประเทศ
 แบบ C เที่ยวบินเช่าเหมา ระหว่างประเทศ
 แบบ D เที่ยวบินเช่าเหมา ภายในประเทศ
 แบบ E เที่ยวบินฝึกบิน ภายในประเทศ
 แบบ F การบินทางการทหาร ภายในประเทศ
 แบบ K เที่ยวบินส่วนตัว ภายในประเทศ

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2567

ตารางที่ 2.6-2 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ.2565-2567												
เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)			จำนวนผู้โดยสาร (ราย)								
	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	พ.ศ.2567	พ.ศ.2565			พ.ศ.2566			พ.ศ.2567		
				ผู้โดยสาร ขาเข้า	ผู้โดยสาร ขาออก	รวม	ผู้โดยสาร ขาเข้า	ผู้โดยสาร ขาออก	รวม	ผู้โดยสาร ขาเข้า	ผู้โดยสาร ขาออก	รวม
มกราคม	178	244	229	4,589	5,458	10,047	9,725	11,071	20,796	11,065	13,078	24,143
กุมภาพันธ์	177	202	219	3,825	3,970	7,795	8,816	8,891	17,707	10,137	10,597	20,734
มีนาคม	242	232	249	5,293	5,347	10,640	10,783	11,367	22,150	11,659	12,114	23,773
เมษายน	254	240	211	7,852	7,336	15,188	12,154	12,075	24,229	12,084	12,585	24,669
พฤษภาคม	294	200	234	7,706	8,220	15,926	9,858	10,075	19,933	11,101	11,124	22,225
มิถุนายน	444	160	204	8,965	8,947	17,912	8,865	9,059	17,924	9,971	10,233	20,204
กรกฎาคม	192	173		9,983	10,218	20,201	9,235	9,152	18,387			
สิงหาคม	212	205		8,998	9,413	18,411	8,737	9,590	18,327			
กันยายน	252	205		10,756	9,160	19,916	9,571	9,768	19,339			
ตุลาคม	263	304		11,628	13,271	24,899	13,294	13,259	26,553			
พฤศจิกายน	152	233		7,896	7,841	15,737	11,184	11,123	22,307			
ธันวาคม	236	247		10,543	9,432	19,975	13,129	11,465	24,594			
รวม	2,896	2,645	1,346	98,034	98,613	196,647	125,351	126,895	252,246	66,017	69,731	135,748

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, มิถุนายน พ.ศ.2567



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

บทที่ 3

การทบทวนรายงานการศึกษาเดิม

3.1 การทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษารายละเอียดความแตกต่างของรูปแบบการก่อสร้างโครงการตามที่ได้เสนอแนะไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กับลักษณะรูปแบบที่ก่อสร้างจริงในปัจจุบัน

1.2) เพื่อศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.3) จัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) การศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากรูปแบบก่อสร้าง/แบบเบื้องต้น ตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และผลการสำรวจในภาคสนาม เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) การศึกษาทบทวนผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จะศึกษาทบทวนตรวจสอบสรุปผลและให้เหตุผลต่างๆ อย่างชัดเจน เพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาผลกระทบฯ และรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา ดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

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

2.2.2) การทบทวนมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จะตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

(1) มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ที่นำเสนอไว้ในรายงานการศึกษา จะมีความสอดคล้องและครอบคลุมตามการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการฯ หรือไม่ มีความเพียงพอ/ความชัดเจน และมีความเหมาะสมต่อการนำไปใช้แก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้ปฏิบัติได้หรือไม่ รวมทั้งจะทบทวนเพื่อปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจริงในระยะปัจจุบัน

(2) แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานการศึกษา จะมีความชัดเจนและเพียงพอในประเด็นต่างๆ เหล่านี้หรือไม่ เช่น ดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน ตัวอย่าง 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 ในการประชุม ครั้งที่ 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

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อสภาพภูมิประเทศ</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 ● ปลุกหญ้าคลุมดินเป็นพืชตระกูลถั่วสลับกับการปลุกหญ้าแฝกควรปลูกในฤดูฝนพร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนด สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 - <u>ระยะก่อสร้าง</u> : (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"> - <u>ระยะก่อสร้าง (ตามรายงานฯ ปี 2563)</u> : ตรวจวัด TSP, PM-10, CO, NO₂ และความเร็วและทิศทางลม จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ โดย จำนวน 2 ครั้งต่อปี ในฤดูแล้งและฤดูฝน - <u>ระยะก่อสร้าง (ตามรายงานฯ ปี 2566)</u> : ตรวจวัด TSP, PM-10, CO, NO₂ และความเร็วและทิศทางลม จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ โดยตรวจวัด 7 วันต่อเนื่อง จำนวน 2 ครั้งต่อปี ในฤดูแล้งและฤดูฝน 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรกำหนดช่วงเวลาในการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศให้สอดคล้องกับช่วงฤดูมรสุม ซึ่งจะสามารถแสดงผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 2536) : ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการมีความเข้มข้นของมลพิษต่ำมาก ซึ่งไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ</p>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
3.เสียง	<p>- รวบรวมข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงร่วมกับผลการสำรวจภาคสนาม ในปี พ.ศ.2533</p> <p>- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย Leq 24 ชม. ,Lmax และ Ldn 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 ของหน่วยงาน 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 2563) : ตรวจวัด Leq 24 ชม., Lmax และ Ldn จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ จำนวน 2 ครั้ง ในฤดูแล้งและฤดูฝน</p> <p>- ระยะก่อสร้าง (ตามรายงานฯ ปี 2566) : ตรวจวัด Leq 24 ชม., Lmax และ Ldn จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ จำนวน 2 ครั้ง โดยตรวจวัดจำนวน 7 วันต่อเนื่อง ในฤดูแล้งและฤดูฝน</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
3.เสียง (ต่อ)				<p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมีสถานีตรวจวัดครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ มีระยะเวลาตรวจวัดเป็นไปตามข้อกำหนดของ สผ.</p> <p>- ระยะดำเนินการ (ตามรายงานฯ ปี 2536) : ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากผลการคาดการณ์ระดับเสียงที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการอยู่ในระดับต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านระดับเสียง</p>	

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
4. ความสั่นสะเทือน	<p>- ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนความเร็วอนุภาคสูงสุด และค่าความถี่จำนวน 2 สถานี ได้แก่ อาคารผู้โดยสารและโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 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 2563): ตรวจวัดความเร็วอนุภาคสูงสุด จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ จำนวน 2 ครั้ง ในฤดูแล้งและฤดูฝน</p> <p>- ระยะก่อสร้าง (ตามรายงานฯ ปี 2566): ตรวจวัดความเร็วอนุภาคสูงสุด จำนวน 3 สถานี ได้แก่ (1) อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ จำนวน 2 ครั้ง โดยตรวจวัดจำนวน 7 วันต่อเนื่องในฤดูแล้งและฤดูฝน</p>	<p>- ควรเพิ่มเติมดัชนีตรวจวัด ค่าความถี่ เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานได้</p>

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 2536) : ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากความสั่นสะเทือนที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ไม่มีผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านความสั่นสะเทือน</p>	

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 2536) : ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน</p>	-

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
6. ทรัพยากรดิน	<p>- ศึกษาข้อมูลพหุภูมิรายละเอียดของชนิด/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 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
7. นิเวศวิทยาบก	<p>- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวกับวิทยาป่าไม้บริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง ภาพถ่ายทางอากาศ แผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน 1:50,000 ร่วมกับการสำรวจภาคสนามโดยใช้แปลงตัวอย่างสำรวจ และรวบรวมข้อมูลทรัพยากรสัตว์ป่าด้วยวิธีการค้นหาโดยตรง และวิธีการสอบถาม</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ รวมทั้งมีการสำรวจจริงในภาคสนาม ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบันของนิเวศวิทยาบกบริเวณพื้นที่โครงการในขณะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบด้านนิเวศวิทยาบก</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านนิเวศวิทยาบก 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- ส่วนใหญ่มีความเหมาะสม เนื่องจากการแผ่รังสีและสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินซึ่งเป็นผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินการรวมทั้งมีพื้นที่ครอบคลุมทั้งภายในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ข้างเคียง แต่มีความถี่ไม่ครอบคลุมทั้ง 2 ฤดูกาล	<p>- ควรเพิ่มความถี่ในการสำรวจชนิดและปริมาณนก เป็นปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้ครอบคลุมทั้งนกประจำถิ่น และนกอพยพ และครอบคลุม 2 ช่วงฤดู คือ ฤดูแล้งและฤดูฝน</p>

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

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	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 เนื่องจาก การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินสามารถป้องกันผลกระทบด้านการใช้ที่ดินได้</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการดำเนินงานของโครงการมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในระดับต่ำ 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 เนื่องจาก มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อด้านสาธารณูปโภค</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถแสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสาธารณูปโภค ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (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 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
12. การระบายน้ำ และการป้องกัน น้ำท่วม	<p>- รวบรวมข้อมูลภูมิปัญญาการจัดการ ระบายน้ำในพื้นที่โครงการ บันทึกปฏิบัติ 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 2536) : ตรวจสอบสถานีสูบน้ำ คลองระบายน้ำรอบโครงการ ก่อนถึงฤดูฝนหรือเดือนละ 1 ครั้ง</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากการ ตรวจสอบความพร้อมใช้งาน ของสถานีสูบน้ำเป็นดัชนีเฝ้าระวัง ผลกระทบทางการระบายน้ำ โดยตรง</p>	-

ตารางที่ 3.1-1
ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 และชุมชนบ้านโสกคลอง ปิละ 1 ครั้ง</p> <p>- ระยะดำเนินการ (ตามรายงานฯ ปี 2536) : ตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ ปีละ 1 ครั้ง ใน 5 ปีแรก</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมีความครอบคลุมประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</p>	-

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

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
14. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)			<p>2) วัสดุจากกิจกรรมการรื้อถอนที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น ไม้แปบ และเหล็กเส้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจำหน่ายให้กับผู้รับซื้อ หรือนำกลับมาใช้ในงานก่อสร้าง เป็นต้น</p> <p>3) ติดต่อประสานงานกับเทศบาลตึกให้เข้ามาเก็บเศษวัสดุและมูลฝอยที่เกิดจากการรื้อย้ายที่พนักงาน 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 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา	การคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ข้อเสนอแนะ
15. สุนทรียภาพ การ ท่องเที่ยว และ สิ่งมีคุณค่าทาง ประวัติศาสตร์	<p>- รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพของพื้นที่ ได้แก่ จำนวน นักท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว เส้นทาง การท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว จากเว็บไซต์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นข้อมูล ที่เชื่อถือได้ ซึ่งรวบรวมโดยหน่วยงาน ราชการ ซึ่งแสดงถึงสภาพปัจจุบัน ของสุนทรียภาพ การท่องเที่ยว และสิ่งมี คุณค่าทางประวัติศาสตร์บริเวณพื้นที่ โครงการ ในขณะศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อมได้</p>	<p>- เป็นการพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการ ที่อาจส่งผลกระทบด้านสุนทรียภาพ การท่องเที่ยว และสิ่งมีคุณค่า ทางประวัติศาสตร์</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากสามารถ แสดงให้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน</p>	<p>- มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ การท่องเที่ยว และสิ่งมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ดังนี้</p> <p>ระยะก่อสร้าง : (มาตรการ ปี พ.ศ.2563)</p> <p>เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> • ติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร โดยรอบแนวเขตพื้นที่โครงการ • ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลาม ครอบคลุมตัว อาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุด ของอาคาร • ใช้ผ้าใบคลุมรถบรรทุกที่ใช้ขนส่ง เศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการรบกวน ลงบนถนน <p>ระยะดำเนินการ : (มาตรการ ปี พ.ศ. 2536)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตาม ดูแลชี้วัดความเป็นอยู่ของประชากร ในบริเวณใกล้เคียงรอบสนามบิน <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจากมาตรการ ที่กำหนดสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p>	<p>- ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ</p> <p>- มีความเหมาะสม เนื่องจาก ในระยะก่อสร้างไม่ส่งผลกระทบ ด้านการท่องเที่ยวและมีผลกระทบ ในระดับต่ำในระยะสั้นๆ ด้านทัศนียภาพ สำหรับในระยะ ดำเนินการมีเพียงผลกระทบ ด้านบวก จึงไม่จำเป็นต้องกำหนด มาตรการติดตามตรวจสอบ</p>	-

ตารางที่ 3.1-1 ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 ที่ได้ระบุไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

1.3) จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

2) วิธีการศึกษา

2.1) ศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการ จากผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา รวมทั้งเพิ่มเติมการสำรวจในภาคสนามเพื่อศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบการก่อสร้างจริงในสภาพปัจจุบันโดยเน้นรูปแบบที่มีการเปลี่ยนแปลง

2.2) ศึกษาทบทวนความเหมาะสมและความถูกต้องที่ใช้ในการศึกษาโครงการดังอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1) การทบทวนวิธีการศึกษา โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้องดังนี้

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

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

2.2.2) การทบทวนการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยตรวจสอบความเหมาะสมและความถูกต้อง ดังนี้

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

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

3) ผลการศึกษา

ในระหว่างที่ผ่านมา กรมท่าอากาศยาน ได้แจ้งให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

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

2) “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

4) “โครงการจ้างที่ปรึกษา การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2566 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 ดังนั้น การปรับเปลี่ยนบทบาทหรือหน้าที่ในการดำเนินงานของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด กรมการบินพลเรือนจึงไม่สามารถดำเนินการได้ 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

- พบปัญหาการกัดเซาะพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำด้านข้างทางขับและรางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยาน เนื่องจากเป็นรางดินที่มีความลาดชันจึงมีการพังทลายของพื้นที่ด้านข้างค่อนข้างสูง บางบริเวณมีสภาพตื้นเขิน แต่อย่างไรก็ตาม ยังสามารถระบายน้ำออกจากพื้นที่ได้ โดยไม่มีปัญหาการท่วมขังของน้ำในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน เสนอให้มีการขุดลอกรางระบายน้ำรอบแนวเขตท่าอากาศยาน และแก้ไขปัญหาร่องการพังทลายของพื้นที่ด้านข้างรางระบายน้ำ เช่น การปลูกหญ้าแฝก เป็นต้น

- ควรจัดทำแผนพับประชาสัมพันธ์และคู่มือให้ประชาชน และหน่วยงานต่าง ๆ ทราบถึงข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ ตัวอย่างแผนพับประชาสัมพันธ์

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า

- ด้านคุณภาพอากาศและระดับเสียง พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

- ด้านความสั่นสะเทือน พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร

- ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 พบว่า คุณภาพน้ำในบริเวณบ่อน้ำด้านทิศเหนือ และบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

- ด้านคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้งขาเข้า และขาออก มีคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค

- ผลการสำรวจสัตว์ป่า พบว่า จากผลการศึกษาวิเคราะห์พรรณ นกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน พบว่าเขตพื้นที่ปฏิบัติการและพื้นที่การบิน โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ของท่าอากาศยานฯ ยังคงสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้เกือบทั้งหมด เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานฯ ในรัศมี 5 กิโลเมตร พบสังคมพืชโดยทั่วไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรม โดยในบริเวณที่ลุ่มใช้ประโยชน์ในการทำนาข้าว ในบริเวณที่ดอนถัดจากที่ลุ่มขึ้นมาใช้ประโยชน์ในการทำไร่ อ้อย และไร่มันสำปะหลัง นอกจากนี้ยังพบว่ามีการทำสวนป่าไม้ยูคาลิปตัส สวนยางพารา และสวนไม้สัก บางพื้นที่ยังคงมีลักษณะเป็นหย่อมป่ากระจายอยู่ห่างๆกัน ในบริเวณพื้นที่รอบท่าอากาศยานฯ ด้วย และจากการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 140 โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 11 ชนิด ประกอบด้วย เหยี่ยวแดง นกยางโทนน้อย นกยางควาย นกเป็ดแดง นกยางไฟธรรมดา นกยางกรอกพันธุ์จีน กา นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกบั้งรอกใหญ่ และนกปากห่าง

- ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ซึ่งทำการสำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริเวณพื้นที่รอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งพิจารณาจากชุมชนที่อยู่ใกล้แนวบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน ได้แก่ ชุมชน บ้านหนองไผ่ (กลุ่มบ้านคอกหมู) และชุมชนบ้านโคกสุพรรณ พบว่า เสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินมีเสียงดังมากขึ้น อย่างไรก็ตามเสียงของเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการมีเสียงดังแต่ไม่รบกวนชุมชน รบกวนเมื่อบินผ่านในระดับปานกลาง ในภาพรวมของการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ นั้น มีความพอใจ เนื่องจากสร้างความเจริญ ทำให้เศรษฐกิจของชุมชนดีขึ้น มีแหล่งทำงานเพิ่มขึ้นและทำให้คนมาคสมสะดวก

3.2) โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปี 2564

3.2.1) ผลการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2564) พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า

- ด้านคุณภาพอากาศและระดับเสียง พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

- ด้านความสั่นสะเทือน พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร

- ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 พบว่า คุณภาพน้ำในบริเวณบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ และบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

- ด้านคุณภาพน้ำใต้ดิน เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

- ด้านคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 พบว่าไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งได้ เนื่องจากไม่มีน้ำทิ้งที่ระบายออกจากอาคารที่พักผู้โดยสาร

- ผลการสำรวจสัตว์ป่า พบว่า จากผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากิน ในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 72 ชนิด โดยพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด และอีกา รวมทั้งยังพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 6 ชนิด เช่น นกฟิราบ นกเขาใหญ่ นกเขาไฟ และนกเอี้ยงสาริกา เป็นต้น

3.2.2) ผลการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ธันวาคม พ.ศ.2564) พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำทิ้ง ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจสังคม พบว่า

- ด้านคุณภาพอากาศและระดับเสียง พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ.2564 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

- ด้านความสั่นสะเทือน พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ.2564 มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร

- ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า คุณภาพน้ำในบริเวณบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ และบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

- ด้านคุณภาพน้ำใต้ดิน เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

- ด้านคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ.2564 พบว่าไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งได้ เนื่องจากไม่มีน้ำทิ้งที่ระบายออกจากอาคารที่พักผู้โดยสาร

- ผลการสำรวจสัตว์ป่า พบว่า จากผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2564 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 66 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวังอีก จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ อีกา และนกกิ้งกือโครกคอดำ

- ผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชน 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

- ควรตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทึบ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง
- ออกแบบบ่อน้ำให้มีความจุเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง
- หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินในฤดูฝน บริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้าง

และมีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า

- ด้านคุณภาพอากาศและระดับเสียง พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

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

- ด้านความสั่นสะเทือน พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร

- ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ส่วนคุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3

- ด้านคุณภาพน้ำใต้ดิน เก็บตัวอย่างน้ำใต้ดินบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า ค่าความกระด้างทั้งหมด (Total Hardness) ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำทั้งหมด (TDS) และซัลเฟต (Sulfate) มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

- ด้านคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างน้ำทิ้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าความสกปรกในรูป BOD ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS), ปริมาณของแข็งที่ละลายน้ำทั้งหมด (TDS) ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable solids) และทีเคเอ็น (TKN) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค

- ผลการสำรวจสัตว์ป่า พบว่า จากผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 82 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง และอีแก รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด คือ นกกระแต้แต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ และนกตะขาบทุ่ง

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

- ผู้รับเหมาก่อสร้างปลูกหญ้าแฝกคลุมดินในบริเวณที่ดำเนินกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ

- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรออกแบบบ่อน้ำฝนที่มีความจุเพียงพอรองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝนที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง

โดยส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ได้แก่ หากพบปัญหาด้านการระบายน้ำควรจัดทำสถานีสูบน้ำ ทางทิศใต้ของพื้นที่โครงการ เพื่อช่วยในการระบายน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำทิ้ง ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจสังคม พบว่า

- ด้านคุณภาพอากาศและระดับเสียง พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

- ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่า แนวเส้น NEF 30 ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

- ด้านความสั่นสะเทือน พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร

- ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ส่วนคุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

- ด้านคุณภาพน้ำใต้ดิน เก็บตัวอย่างน้ำใต้ดิน เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อเก็บน้ำบาดาลของอาคารที่พักผู้โดยสาร และน้ำใต้ดินที่อาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน คุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ส่วนคุณภาพน้ำในบ่อเก็บน้ำบาดาลของบ้านพักเจ้าหน้าที่ และคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน คุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

- ด้านคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร มีค่าความสกปรกในรูป BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค

- ผลการสำรวจสัตว์ป่า พบว่า จากผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 56 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ อีเก้ง

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

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

3.4.1) ผลการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 1 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กรกฎาคม พ.ศ.2566) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

- ควรตรวจสอบตะกอนในรางระบายน้ำ หากพบว่าตะกอนมีปริมาณมากให้ขุดลอกตะกอนดังกล่าว

- ควรรณรงค์ให้มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้ง รวมทั้งปรับปรุงจุดพักขยะมูลฝอยภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยอย่างน้อยต้องมีผนังทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งมีหลังคาคลุม เพื่อป้องกันการเกิดน้ำชะขยะปนเปื้อนออกสู่ภายนอกและป้องกันการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรค

- ควรติดตั้งผ้าใบก่อสร้างชนิดที่สามารถป้องกันไฟ โดยรอบอาคารที่กำลังก่อสร้าง

- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เก็บกองดินชั่วคราวไว้บริเวณพื้นที่ปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยยังไม่มีมีการปลูกหญ้าแฝก เนื่องจากยังอยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้าง

และส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำทิ้ง และทรัพยากรสัตว์ป่า พบว่า

- ด้านคุณภาพอากาศ พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ที่บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าคุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ ปริมาณฝุ่นละอองรวมและปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากในชุมชนบ้านหนองไผ่มีการนำต้นมันสำปะหลังที่เหลือจากการทำไร่มาเผาเป็นฟืน โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้

- ด้านระดับเสียง พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

- ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2566 ทั้งกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น NEF<30 พื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

- ด้านความสั่นสะเทือน ทำการตรวจวัดเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 ผลตรวจวัดพบว่า สำหรับความสั่นสะเทือนอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ แต่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท ส่วนบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท

- ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ส่วนคุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

- ด้านคุณภาพน้ำใช้ เก็บตัวอย่างน้ำใช้ เมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารและน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีความเป็นกรด-ด่าง ค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต มีค่าไม่เป็นตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

- ด้านคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างน้ำทิ้งเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค

- ผลการสำรวจสัตว์ป่า พบว่า จากผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 63 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่ และเหยี่ยวนกเขาชริตรา และชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ อีกา และนกพิราบป่า

3.4.2) ผลการทบทวนรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (มกราคม พ.ศ.2567) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้าง ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมครบถ้วน โดยมีข้อเสนอแนะต่อมาตรการที่ยังไม่ปฏิบัติ และปฏิบัติไม่ครบถ้วน ดังนี้

- ควรตรวจสอบตะกอนในรางระบายน้ำ หากพบว่าตะกอนมีปริมาณมากให้ขุดลอกตะกอนดังกล่าว

- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เก็บกองดินชั่วคราวไว้บริเวณพื้นที่ปรับปรุงระบบระบายน้ำ โดยยังไม่มีมีการปลูกหญ้าแฝก เนื่องจากยังอยู่ระหว่างกิจกรรมการก่อสร้าง

และส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใช้ คุณภาพน้ำทิ้ง ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรสัตว์ป่า และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า

- ด้านคุณภาพอากาศและระดับเสียง พบว่า ผลการตรวจวัดเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

- ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566 ทั้งกรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดและจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย พบว่า แนวเส้น NEF<30 พื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเสียงที่มีต่อชุมชนโดยรอบในปัจจุบันยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

- ด้านความสั่นสะเทือน ทำการตรวจวัดเมื่อเดือนสิงหาคม 2566 ผลตรวจวัดพบว่า ค่าความสั่นสะเทือนบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน ส่วนบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม

- ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านหนองไผ่และบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

- ด้านคุณภาพน้ำใช้ เก็บตัวอย่างน้ำใช้ เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ส่วนคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ มีค่าความขุ่น ค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปา ของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

- ด้านคุณภาพน้ำทิ้ง เก็บตัวอย่างเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 ชุดที่ 3 และชุดที่ 4 มีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 มีค่า BOD, TKN และ Sulfide ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ มีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค

- ผลการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ พบไม้ต้น 17 ชนิด ลูกไม้ จำนวน 13 ชนิด และกล้าไม้จำนวน 8 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ จำนวน 13 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ลูกไม้ และกล้าไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 158, 325 และ 11,000 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ

- ผลการสำรวจสัตว์ป่า พบว่า จากผลการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 57 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ และชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 3 ชนิด คือ อีเก้ง เหยี่ยวปีกแดง และนกฟิราป่า

- ผลการสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง ในเดือนกันยายน พ.ศ.2566 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะที่บินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.9) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะที่บินขึ้นและบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด(ร้อยละ 100.0) ระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน รวมทั้งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ได้แก่ (1) ปรับปรุงภูมิทัศน์ของท่าอากาศยานฯ ให้สวยงาม (2) ปรับปรุงปัญหาน้ำที่ไหลมาจากท่าอากาศยานฯ ทำให้น้ำใช้ขุ่นแดง และ (3) ให้นำผลิตภัณฑ์ในชุมชนไปเผยแพร่ในท่าอากาศยานฯ

บทที่ 4

การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง

การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างในครั้งนี้ เป็นการติดตามตรวจสอบบริเวณที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง ปรับปรุง ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 2 กิจกรรม ดังนี้

1) การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัท ศรีสะเกษทวีผลก่อสร้าง จำกัด

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

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน และมาตรการไม่สามารถประเมินผลได้ ดังนี้ (ตารางที่ 4.1-1)

1) มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ

รายละเอียดมาตรการ : การตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทึบเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการตัดเจียร์

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างในพื้นที่เปิดโล่งภายในพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชน โดยจากผลการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 ทั้ง 3 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

2) มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

2.1) รายละเอียดมาตรการ : กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ไม่มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยยังไม่มีเมื่อนำรถออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง แต่มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบและทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน ดังนั้น หากมีนำรถบรรทุกออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความสะอาดล้อรถบรรทุกทุกครั้ง

2.2) รายละเอียดมาตรการ : งานขุดดิน งานปรับระดับพื้นที่ โดยต้องปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน การขุดดินจะขุดดินโดยให้ความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน เมื่อดำเนินการขุดแล้วเสร็จจะทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดิน

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน และการขุดดินโดยให้ความลาดชันที่ 2:1 แต่ไม่มีการปลูกหญ้าแฝกคลุมดิน

3) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

3.1) รายละเอียดมาตรการ : หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ยังไม่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่การก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานฯ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน

3.2) รายละเอียดมาตรการ : ทำการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมใส่ฝาดตะแกรงเหล็กปัดรางรับน้ำ โดยปรับปรุงเป็นแผ่นเหล็กปัดรางรับน้ำ เพื่อบรรเทากลิ่นจากรางรับน้ำ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบ พบว่า ยังไม่มีการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงเวลาดำเนินการ

3.3) รายละเอียดมาตรการ : เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน




ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการรื้อย้ายบ้านพักคนงาน

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

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากเกณฑ์การจำแนกแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ จะพิจารณาตามเกณฑ์การจำแนกพื้นที่อ่อนไหวทางทัศนียภาพ โดย รศ. วิจารณ์ คุณเอนก-ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เบื้องต้นเกี่ยวกับพื้นที่อ่อนไหวทางทัศนียภาพ รวม 6 บริเวณ ได้แก่

- (1) บริเวณที่มีแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์และบริเวณที่มีธรรมชาติสวยงาม
- (2) บริเวณที่มีแหล่งศิลปกรรม ได้แก่ โบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนและไม่ขึ้นทะเบียน แหล่งประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณคดี เป็นต้น
- (3) บริเวณที่มีแหล่งท่องเที่ยว
- (4) บริเวณสถานที่สำคัญ ทั้งที่เป็นศาสนสถาน มหาวิทยาลัย และสถานทูต เป็นต้น
- (5) บริเวณที่สำคัญของเมือง เช่น ที่หมายตา ลานคนเมือง ย่านศูนย์การค้าและย่านการค้า เป็นต้น

(6) บริเวณแหล่งนันทนาการที่สำคัญของเมือง เช่น สวนสาธารณะ และสนามกีฬา เป็นต้น
ทั้งนี้ จากการตรวจสอบแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตรโดยรอบบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพแต่อย่างใด ดังนั้นกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานจึงไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งผ้าใบก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพตามที่มาตรการกำหนด


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเปิดพื้นที่ทำงานก่อสร้างเท่าที่จำเป็นเท่านั้น จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า อาคาร คลังสินค้า และอยู่ระหว่างการตกแต่งภายในอาคาร ที่พักผู้โดยสารหลังใหม่	ไม่มี	 การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร  การก่อสร้างอาคารคลังสินค้า  การก่อสร้างอาคารที่ทำการผู้โดยสาร และดับเพลิง

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1. สภาพภูมิ ประเทศ (ต่อ)	2) ในช่วงระหว่างการปรับถมพื้นที่ต้องมีการจัดทำ บ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่ เพื่อ ป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ และป้องกันน้ำท่วม	✓	✓	●	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : ได้ดำเนินการปรับถมพื้นที่ แล้วเสร็จ จึงไม่มี บ่อดักตะกอน การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : อยู่ระหว่างการปรับถมพื้นที่และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง กับงานดิน รวมทั้งมีการปรับปรุงระบบระบายน้ำ และก่อสร้างบ่อบำบัดน้ำ จึงใช้บ่อบำบัดน้ำที่อยู่ ระหว่างก่อสร้างเป็นบ่อดักตะกอน โดยยังไม่มี การระบายออกสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ	ไม่มี	 บ่อบำบัดน้ำ
	3) ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติการขุดดินและถมดิน พ.ศ.2543 และกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดมาตรการ ป้องกันการพังทลายของดินหรือสิ่งปลูกสร้าง ในการขุดดินหรือถมดิน พ.ศ.2548 ตลอดจน กฎหมาย/ข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่ควบคุมงานก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมาย ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	ไม่มี	-
	4) การเก็บกองดินที่เหลือจากการก่อสร้างควร จัดเตรียมพื้นที่เก็บกองเป็นพื้นที่ราบ ทำการเก็บ กองแบบชั้นบันไดให้มีพื้นที่หน้าตัดให้มี ความลาดชัน 2:1 ทำการปลูกหญ้าคลุมดิน เป็นพืชตระกูลถั่วสลับกับการปลูกหญ้าแฝก ควรปลูกในฤดูฝน พร้อมบำรุงดูแลใส่ปุ๋ยทุกเดือน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ได้ดำเนินการกิจกรรมการขุดดินแล้วเสร็จ โดย ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ขนย้ายกองดินไปปรับพื้นที่ภายใน ท่าอากาศยานแล้ว	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการฉีดพรมน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน วันละ 2 ครั้ง	ไม่มี	  การฉีดพรมน้ำ
	2) การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการ ฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวน จำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุก อย่างมิดชิด	✓	✓	●	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะ บรรทุกวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	-

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

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

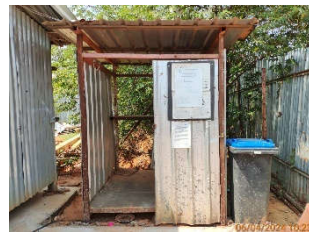
ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
2. คุณภาพ อากาศ (ต่อ)	3) กำหนดความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้เส้นทาง เข้า-ออกไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับรุด ตามความเร็วที่ กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บน ถนนสาธารณะ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมความเร็วรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำชับ พนักงานขับรถบรรทุกทุกให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมาย กำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	ไม่มี	-
	4) กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือ ทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการ ดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่ บริเวณก่อสร้างทุกวัน	✓	✓	○	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ไม่มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจาก พื้นที่ก่อสร้าง โดยยังไม่มีรถนำรถออกนอกพื้นที่ ก่อสร้าง แต่มีเจ้าหน้าที่ คอยตรวจสอบและ ทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน	หากมีนำรถบรรทุกออก จากพื้นที่ ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำ ความสะอาดล้อรถบรรทุก ทุกครั้ง	-
	5) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ตรวจสอบและดูแล รักษาเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดมลพิษ ทางอากาศ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการตรวจสอบเครื่องจักร ก่อนการใช้งาน และมีการดูแลรักษาใช้งานได้ดี อยู่เสมอ	ไม่มี	 บันทึกการตรวจสอบอุปกรณ์และ เครื่องมือ

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะมาวางในพื้นที่พักขยะ ก่อนนำไปเก็บไว้ในห้องพักขยะ เพื่อความสะดวก ในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาล ตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยแยกเป็นห้องพัก ขยะเศษอาหาร และขยะทั่วไป	ไม่มี	
	7) หากมีกิจกรรมการบินที่เครื่องบินต้องบิน ขึ้น-ร่อนลง ในขณะที่มีกิจกรรมการก่อสร้างของ หัวทางวิ่งของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทางเจ้าหน้าที่ ของท่าอากาศยานจะทำการแจ้งล่วงหน้า เป็นลายลักษณ์อักษรให้หอบังคับการบิน และผู้รับเหมา ที่รับผิดชอบดูแลการก่อสร้างเพื่อวางแผน การทำงานและหยุดกิจกรรมก่อสร้าง โดยจะทำการ แจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วัน และมีการ เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ออกจากแนวเส้นทางการบิน ขึ้น-ร่อนลงของเครื่องบินเพื่อความปลอดภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : เนื่องจากมีเครื่องบินขึ้น-ลงเป็นประจำทุกวัน เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะแจ้งแผนการบิน ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทราบเป็นประจำทุกวัน รวมทั้ง เจ้าหน้าที่หอบังคับการบินจะแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ทราบก่อนที่จะมีเครื่องบินขึ้น-ลง 15-20 นาที เพื่อ เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ออกจากแนวเส้นทางการบิน	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
3. เสียง/ สั่นสะเทือน	1) กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับรดตาม ความเร็วที่ กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บน ถนนสาธารณะ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมความเร็วรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำชับ พนักงานขับรถบรรทุกให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมาย กำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	ไม่มี	-
	2) รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนัก ไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตามที่ กฎหมายกำหนด	ไม่มี	-
	3) ห้ามพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะ ใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้อบรมให้คนขับรถไม่ใช้ สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	ไม่มี	-
	4) จัดวางเครื่องจักร / อุปกรณ์ที่มีเสียงให้ห่างจาก แหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือน ราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่การก่อสร้าง	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีกิจกรรมการก่อสร้างเฉพาะภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่มี ผลกระทบต่อชุมชน โดยจากผลการตรวจวัด ระดับเสียงระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 ทั้ง 3 สถานี พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน กำหนด	ไม่มี	ภาคผนวก ค-7

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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)	5) การตอก/กระแทกจากกิจกรรมก่อสร้าง ในบริเวณจุดที่อยู่ใกล้กับบ้านเรือนราษฎร อาคาร ที่พักผู้โดยสาร และบ้านพักเจ้าหน้าที่กำหนด ให้ดำเนินงานในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และ ช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้อง ไม่ดำเนินกิจกรรมใด ๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โครงการที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อ ผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการงานก่อสร้าง ในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น	ไม่มี	-
	6) ในการก่อสร้างกำหนดให้ไม่นำแผ่นเหล็ก มาวางแทนผิวถนน หากในกรณีที่เป็นจะต้อง ใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาเป็นพิเศษและ มียางรองรับเพื่อกันเสียงดังและความสั่นสะเทือน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีถนนชั่วคราวในพื้นที่ ก่อสร้าง โดยไม่มีการนำแผ่นเหล็กวางแทนผิวถนน	ไม่มี	-
	7) การตัดเจียรวัสดุก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทึบ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการตัดเจียร	✓	✓	○	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตัดเจียรวัสดุก่อสร้างในพื้นที่เปิดโล่งภายในพื้นที่ ก่อสร้าง แต่เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะใน พื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชน โดยจากผลการตรวจวัด ระดับเสียงระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 ทั้ง 3 สถานี พบว่า มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน กำหนด	ไม่มี	 พื้นที่ตัดเจียร

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตรวจสอบถนนภายในท่าอากาศยาน และถนน ชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง หากพบว่าชำรุดจะดำเนินการ ซ่อมแซมทันที	ไม่มี	
	9) หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียง และความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่ โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยาน บุรีรัมย์เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหา ข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง ต่อไป	✓	✓	⊗	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ยังไม่มีมีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากประชาชน ที่อยู่โดยรอบพื้นที่การก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้าง อยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ ชุมชน	ไม่มี	-
4. คุณภาพน้ำ ผิวดิน	1) ระมัดระวังมิให้เศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อหลีกเลี่ยง การปนเปื้อนของน้ำในรางระบายน้ำ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่กวาดและล้างทำความสะอาดถนน หาก พบว่ามิใช่ดินร่วงหล่น จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเศษดินร่วงลงสู่รางระบายน้ำภายในพื้นที่ ท่าอากาศยาน	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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)	2) จัดให้มีห้องส้วมสำหรับคนงานก่อสร้าง จำนวน ส้วม 3 ห้องต่อคนงาน 50 คน	✓	✓	●	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : ภายในพื้นที่ ก่อสร้างมีห้องส้วมจำนวน 6 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 50 คน การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ภายในพื้นที่ ก่อสร้างมีห้องส้วมจำนวน 7 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 100 คน	ไม่มี	
	3) จัดให้มีรางระบายน้ำรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และดูแลรักษาให้มีประสิทธิภาพในการใช้งาน อยู่เสมอ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า มีรางระบายน้ำโดยรอบ พื้นที่ ท่าอากาศยาน และมีการตรวจสอบ ให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำอยู่เสมอ	ไม่มี	-
	4) ก่อสร้างรางระบายน้ำและบ่อหน่วงน้ำภายใน พื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ในการรองรับและระบายน้ำ จำนวน 3 บ่อ		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า มีการก่อสร้างรางระบายน้ำ และบ่อหน่วงน้ำ จำนวน 2 บ่อ ภายในพื้นที่ท่าอากาศ ยานบุรีรัมย์	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
5. ทรัพยากร ดิน	1) จัดระบบระบายน้ำในบริเวณก่อสร้าง โดยการ ก่อสร้างและใช้รางระบาย เช่น ท่อ บ่อพักตะกอน และอื่นๆ เพื่อลดผลกระทบจากการชะล้างหน้าดิน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีรางระบายน้ำชั่วคราวภายในพื้นที่ก่อสร้าง ก่อนที่จะ รวบรวมน้ำให้ระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่ระหว่าง การก่อสร้าง	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเปิดพื้นที่ทำงานก่อสร้างเท่าที่จำเป็นเท่านั้น จากการตรวจสอบในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า อาคาร คลังสินค้า และอยู่ระหว่างการตกแต่งภายในอาคาร ที่พักผู้โดยสารหลังใหม่	ไม่มี	 การก่อสร้างอาคารคลังสินค้า  การก่อสร้างอาคารที่ทำการกักขัง และดับเพลิง
	3) งานขุดดิน งานปรับระดับพื้นที่ โดยต้อง ปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน การขุดดินจะขุดดินโดยให้ความลาดชันที่ 2:1 เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน เมื่อดำเนินการขุด แล้วเสร็จจะทำการปลูกหญ้าแฝกคลุมหน้าดิน เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดิน	✓	✓	○	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการปรับพื้นที่ให้มีระดับเท่ากับลานจอดเครื่องบิน และการขุดดินโดยให้ความลาดชันที่ 2:1 แต่ไม่มี การปลูกหญ้าแฝกคลุมดิน	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
6. นิเวศวิทยาบก -ทรัพยากร ป่าไม้	1) ก่อนทำการตัดไม้ที่จะทำการก่อสร้างจะต้อง แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการตรวจ และตัดต้นไม้ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ก่อนทำการตัดไม้เพื่อ ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารมีการประสานงานกับ องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (ออป.) ให้เข้ามา ดำเนินการตรวจสอบเพื่อตัดไม้ที่จำเป็นต้องตัด ออกจากพื้นที่ และดำเนินการตัดต้นไม้ตามข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้อง	ไม่มี	-
	2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ช่วยเหลือและสนับสนุน การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ป่าไม้ในการ ตรวจสอบการบุกรุก พื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน (มาตรการ ปี 2536)	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการ ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ป่าไม้และสนับสนุน การตรวจสอบการบุกรุก บริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
	3) ในกรณีที่ต้องการตัดฟันต้นไม้เพื่อก่อสร้าง ควรระมัดระวังมิให้มีการตัดไม้นอกพื้นที่	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ได้ตัดฟันต้นไม้แล้วเสร็จในขั้นตอนการเตรียม พื้นที่ โดยไม่มีการตัดต้นไม้ในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	4) มีมาตรการป้องกันรวมทั้งมีบทลงโทษพนักงาน และคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ เช่น ลักลอบตัดไม้ เป็นต้น	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีมาตรการป้องกัน และบทลงโทษ พนักงานหรือคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ	ไม่มี	-
	5) ต้องมีมาตรการและกฎระเบียบบังคับไม่ให้ พนักงาน หรือคนงานล่าสัตว์ป่าอย่างเด็ดขาดและ มีบทลงโทษที่เข้มงวด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีมาตรการป้องกัน และบทลงโทษ พนักงานหรือคนงานที่ทำผิดกฎระเบียบ	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
- ทรัพยากร ป่าไม้ (ต่อ)	6) อนุรักษ์และแพร่ข้อมูลข่าวสารสถานการณ์ไฟฟ้า อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนทราบถึง แนวทางการป้องกันไฟฟ้า การแก้ไขปัญหาไฟฟ้า การระมัดระวังอันตรายจากไฟฟ้า และผลกระทบ จากไฟฟ้า โดยเฉพาะผลกระทบที่มีต่อสุขภาพ อนามัยของประชาชน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อการรณรงค์เผยแพร่ ข้อมูลข่าวสารและสถานการณ์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง ให้ประชาชนรอบพื้นที่ทราบ	ไม่มี	-
	7) รณรงค์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชน ในพื้นที่ ที่งดเว้น การจุดไฟใกล้บริเวณแนวเขตป่า	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อการรณรงค์และ ขอความร่วมมือจากชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ให้จุดไฟใกล้บริเวณพื้นที่ป่า	ไม่มี	-
	8) เตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานตาม แผนระดมพลดับไฟฟ้าในสถานการณ์ปกติ สถานการณ์รุนแรง และสถานการณ์วิกฤติ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเตรียมความพร้อมการปฏิบัติตามแผนระดมพล ดับไฟฟ้า	ไม่มี	-
	9) เตรียมความพร้อมด้านบุคลากรสำหรับ ปฏิบัติงานดับไฟฟ้าของจังหวัด เครื่องมือ/อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรในการปฏิบัติงาน ดับไฟฟ้าของจังหวัดบุรีรัมย์	ไม่มี	-
	10) ประสานหน่วยงานดับไฟฟ้า ร่วมการ ปฏิบัติงานดับไฟฟ้าของหน่วยงานทุกหน่วยงาน ที่มีพื้นที่รับผิดชอบโดยเน้นการเข้าถึงพื้นที่ อย่างรวดเร็วทันเหตุการณ์ในลักษณะบูรณาการ ร่วมกัน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรในการปฏิบัติงาน ดับไฟฟ้ายาร่วมกับหน่วยงานดับไฟฟ้าของจังหวัดบุรีรัมย์	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
-ทรัพยากร สัตว์ป่า	มาตรการป้องกันการลักลอบตัดไม้และการ ขยายตัวของชุมชนที่บุกรุกพื้นที่ป่า 1) อนุรักษ์และขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ชุมชน/หมู่บ้าน และประชาชนในพื้นที่ไม่บุกรุก พื้นที่ป่า		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้จัด ให้มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อการรณรงค์และ ขอความร่วมมือจากชุมชน ไม่ให้บุกรุกพื้นที่ป่า	ไม่มี	-
	2) จัดให้มีชุดลาดตระเวนเดินสำรวจในพื้นที่ป่า ของสนามบินอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการลักลอบตัดไม้และล่าสัตว์		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้จัด ให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจพื้นที่ป่าของสนามบินเป็นประจำ ทุกวัน รวมทั้งผู้ดูแลสนามบินของท่าอากาศยาน ได้มีการตรวจพื้นที่ป่าของสนามบินเป็นประจำทุกวัน เช่นกัน	ไม่มี	-
	3) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ช่วยเหลือและสนับสนุน การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ ป่าไม้ในการ ตรวจสอบการบุกรุก พื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน หากพบเห็นการกระทำผิดและผู้กระทำความผิด ให้แจ้งไปยังผู้นำชุมชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้ดูแลสนามบินของ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการตรวจสอบการบุกรุก พื้นที่ในเขตท่าอากาศยานเป็นประจำทุกวัน รวมทั้ง มีเจ้าหน้าที่เข้าพบผู้นำชุมชน เพื่อการรณรงค์และ ขอความร่วมมือจากชุมชน ไม่ให้บุกรุกพื้นที่ป่า	ไม่มี	-
	4) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ปฏิบัติตามแผนป้องกัน ลักลอบเข้าพื้นที่ หวงห้ามและพื้นที่ ควบคุม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีการปฏิบัติตามแผนป้องกัน ลักลอบเข้าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
-ทรัพยากร สัตว์ป่า (ต่อ)	มาตรการป้องกันอัคคีภัย กรณีเกิดไฟฟ้า						
	1) กรณีเกิดเหตุไฟฟ้า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินภัยพิบัติทางธรรมชาติของท่าอากาศยานบุรีรัมย์		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินภัยพิบัติทางธรรมชาติ	ไม่มี	-
	2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้มีการประสานกรมป่าไม้ให้มาติดกิ่งไม้ที่ใกล้กับอาคารต่างๆ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์เป็นประจำทุกปี ในช่วงก่อนฤดูแล้งเพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ประสานองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ให้มาติดกิ่งไม้ที่ใกล้กับอาคารต่างๆ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามความเหมาะสม	ไม่มี	-
	3) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการจัดเตรียมรถดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงต่างๆ ตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการจัดเตรียมรถดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงต่างๆ ตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน	ไม่มี	 รถดับเพลิง
	4) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการตัดหญ้าในบริเวณพื้นที่โดยรอบอาคารอย่างสม่ำเสมอ เพื่อมิให้เป็นแหล่งเชื้อเพลิงในการเกิดอัคคีภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการตัดหญ้าในบริเวณพื้นที่โดยรอบอาคารอย่างสม่ำเสมอ	ไม่มี	 การตัดหญ้า

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
-ทรัพยากร สัตว์ป่า (ต่อ)	5) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการประสาน หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการบรรเทา สาธารณภัยและป้องกันอัคคีภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีการ ประสานหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการ บรรเทาสาธารณภัยและป้องกันอัคคีภัย	ไม่มี	-
7.การคมนาคม ขนส่ง	1) การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการ พังกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวน จำเป็นต้องมีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะรถบรรทุก อย่างมิดชิด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการใช้ผ้าใบคลุมกระบะรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง	ไม่มี	-
	2) รถขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องบรรทุกน้ำหนัก ไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกวัสดุก่อสร้าง ตามที่ กฎหมายกำหนด	ไม่มี	-
	3) หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างบริเวณทาง เข้า-ออกสนามบิน จะกำหนดให้ใช้เส้นทางอื่น ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างโดยใช้เส้นทางเข้า-ออก สนามบิน โดยหลีกเลี่ยงในช่วงเวลาที่มีการขึ้น-ลง ของเครื่องบิน	ไม่มี	-
	4) ติดป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง” บริเวณ ที่มีกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดป้ายเตือน “เขตก่อสร้าง”บริเวณรั้วของพื้นที่ ก่อสร้าง	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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)	5) ควบคุมความเร็วยานพาหนะของโครงการ เมื่อผ่านชุมชนให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการควบคุมความเร็วรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และกำชับ ผู้ขับรถบรรทุกให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง เมื่อขับผ่านชุมชน	ไม่มี	-
	6) กำหนดให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ หลีกเลี่ยงทำการขนส่งวัสดุก่อสร้างช่วงที่มี เครื่องบินโดยสารขึ้น-ลงเพื่อลดผลกระทบ ด้านการจราจร	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างโดยใช้เส้นทางเข้า-ออก สนามบิน โดยหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาที่มี การขึ้น-ลงของเครื่องบิน	ไม่มี	-
8. การระบาย น้ำ และการ ป้องกันน้ำท่วม	1) จัดให้มีระบบระบายน้ำรอบพื้นที่โครงการ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า มีระบบระบายน้ำโดยรอบ พื้นที่ท่าอากาศยาน ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่า ไม่มีปัญหาด้านการระบายออกจากท่าอากาศยาน แต่อย่างใด	ไม่มี	
	2) หลีกเลี่ยงการเปิดหน้าดินหรือปรับถมดิน ในช่วงฤดูฝน เพื่อป้องกันการชะล้างดินลงสู่ แหล่งน้ำสาธารณะ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการเปิดหน้าดินเฉพาะพื้นที่บริเวณที่จำเป็นต่อ การก่อสร้าง	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีเจ้าหน้าที่กวาดทำความสะอาด หากพบว่ามีเศษดิน ร่วงหล่น จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเศษดิน ร่วงลงสู่รางระบายน้ำ	ไม่มี	-
	4) จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบาย น้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำ ในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมน้ำให้ลงภายใน บ่อหน่วงน้ำของโครงการ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการจัดทำทางระบายน้ำฝนชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้าง และระบายลงภายในบ่อหน่วงน้ำของโครงการ ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง	ไม่มี	-
	5) ออกแบบบ่อหน่วงน้ำให้มีความจุเพียงพอ รองรับปริมาณน้ำหลากสูงสุดจากปริมาณฝน ที่คาบ 10 ปี และตกต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ชั่วโมง	✓	✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ปัจจุบันอยู่ระหว่าง การก่อสร้างบ่อหน่วงน้ำ จำนวน 2 บ่อ	ไม่มี	 บ่อหน่วงน้ำ
	6) ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำ ให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำอยู่เสมอ	✓		●	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : จากการตรวจสอบ พบว่า ปัจจุบันอยู่ระหว่าง การปรับปรุงรางระบายน้ำโดยรอบอาคารที่พัก ผู้โดยสารหลังใหม่	ไม่มี	 รางระบายน้ำโดยรอบอาคาร

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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)	7) ทำการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้าน หน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมใส่ฝาตะแกรง เหล็กปิดรางรับน้ำ โดยปรับปรุงเป็นแผ่นเหล็กปิด รางรับน้ำ เพื่อบรรเทาหินจากรางรับน้ำ		✓	⊗	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ยังไม่มีการปรับปรุงราง รับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงเวลา ดำเนินการ	ไม่มี	-
9. การจัดการ น้ำเสีย	1) จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่ สำนักงานชั่วคราวและที่พักคนงานอย่างเพียงพอ และห่างไกลจากแหล่งน้ำสาธารณะ 300 เมตร	✓	✓	●	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : จากการตรวจสอบ พบว่า ภายในพื้นที่ก่อสร้างได้จัด ให้มีห้องส้วมจำนวน 6 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 50 คน โดยตั้งอยู่ห่างจากบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ประมาณ 1,500 เมตร การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ภายในพื้นที่ก่อสร้างได้จัด ให้มีห้องส้วมจำนวน 7 ห้อง ซึ่งเพียงพอสำหรับคนงาน 100 คน โดยตั้งอยู่ห่างจากบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ ประมาณ 1,700 เมตร	ไม่มี	

ห้องส้วม

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่), พ.ศ.2564
² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

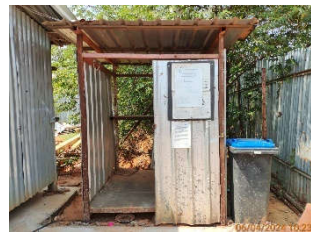

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
9. การจัดการ น้ำเสีย (ต่อ)	2) จัดให้มีถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่รองรับน้ำเสีย จากห้องส้วม น้ำทิ้งห้องอาบน้ำ ลานซักล้าง ห้องครัวอย่างเพียงพอ พร้อมบ่อบำบัดน้ำทิ้ง ที่สามารถเก็บกักน้ำทิ้งได้ 1 วัน ก่อนระบายออกสู่ ภายนอกต่อไป	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีระบบบำบัดน้ำเสีย แบบบ่อเกรอะ-บ่อซึม รองรับ น้ำเสียจากห้องน้ำและห้องส้วม และเก็บกักไว้ใน บ่อซีเมนต์ และจะมีรถดูดส้วมมาดูดไปกำจัด โดยไม่ได้ ระบายออกสู่สิ่งแวดล้อม	ไม่มี	 บ่อเกรอะ-บ่อซึม
10. การจัดการ ขยะ	1) ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะได้นำออกจากพื้นที่ทั้งหมด เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการรวบรวมเศษวัสดุก่อสร้างไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ โดยปัจจุบันยังก่อสร้าง ไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการนำออกจากพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 กองเศษวัสดุก่อสร้าง
	2) จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดย แบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับ ขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไป ตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับ เทศบาลตำบลสตึก เข้ามาจัดเก็บและกำจัด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะมาวางที่พื้นที่พักขยะ ก่อนนำไปเก็บไว้ในห้องพักขยะ เพื่อความสะดวก ในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาล ตำบลสตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยแยกเป็นห้องพัก ขยะเศษอาหาร และขยะทั่วไป	ไม่มี	-

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

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

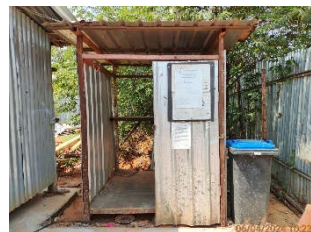

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
10. การจัดการ ขยะ (ต่อ)	3) จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถ นำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถังขยะดังกล่าว ให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ ถังขยะจำเป็นต้อง ต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะมาวางที่พื้นที่พักขยะ ก่อนนำไปเก็บไว้ในห้องพักขยะ เพื่อความสะดวก ในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาล ตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยแยกเป็นห้องพัก ขยะเศษอาหาร และขยะทั่วไป	ไม่มี	 ห้องพักขยะ
	4) ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพราะเป็นอุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ได้ขนย้ายขยะไปยังศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยเทศบาล ตำบลตึก เป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยไม่มีการเผา เศษวัสดุ ขยะ หรือหญ้าแห้งภายในพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 ศูนย์กำจัดขยะมูลฝอย เทศบาลตำบลตึก
	5) กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะลงในภาชนะ รองรับขยะและห้ามทิ้งหรือกองไว้ภายนอกภาชนะ รองรับเด็ดขาด		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า กำหนดให้คนงานก่อสร้าง ทิ้งขยะลงในพื้นที่ที่กำหนด	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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)	6) ตรวจสอบ ดูแล และรักษาภาชนะให้มีสภาพดี ไม่แตกชำรุดหรือรั่วซึม และต้องมีฝาปิดมิดชิด เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งอาศัยสัตว์ชนิดต่างๆ		✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้รวบรวมขยะมาวางที่พื้นที่พักขยะ ก่อนนำไปเก็บไว้ในห้องพักขยะ เพื่อความสะดวก ในการรวบรวมไปทิ้งที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยของเทศบาล ตำบลตึกเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยแยกเป็นห้องพัก ขยะเศษอาหาร และขยะทั่วไป	ไม่มี	 ห้องพักขยะ
11. คุณภาพ น้ำใช้	1) จัดให้มีน้ำใช้ของคนงานอย่างเพียงพอ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ต่อท่อประปาชั่วคราวจาก ท่อประปาของอาคารที่พักผู้โดยสารมาใช้ในพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งมีการสำรองน้ำใช้ ซึ่งมีปริมาณ อย่างเพียงพอ	ไม่มี	 ถังสำรองน้ำใช้
12. เศรษฐกิจ- สังคม	1) กรมท่าอากาศยานจ่ายค่าชดเชยที่ดินให้กับ ราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ป่าโคกโจด อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ (มาตรการ ปี 2536)	✓		●	การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ : จากการตรวจสอบ พบว่า กรมท่าอากาศยานได้ ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยที่ดินให้กับราษฎรที่อาศัย อยู่ในพื้นที่ป่าโคกโจดแล้ว ตั้งแต่ในช่วงการพัฒนา ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์แสดงข้อมูลและ ผู้รับผิดชอบการก่อสร้าง ตั้งไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ ก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายแสดงข้อมูลโครงการและ ผู้รับผิดชอบโครงการ
	3) จัดให้มีคู่มือเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการก่อสร้าง โครงการ ไว้หน้าสำนักงานก่อสร้างโครงการ และชุมชนใกล้เคียง โดยมีหมายเลขโทรศัพท์ และ ระบุชื่อผู้รับผิดชอบ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อ ไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและ หมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับผิดชอบ	ไม่มี	 ป้ายแสดงข้อมูลโครงการและ ผู้รับผิดชอบโครงการ
	4) กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดทำทะเบียนและตรวจ โรค/สารเสพติด คนงานที่มาจากต่างถิ่น เพื่อให้ สามารถควบคุมดูแล และตรวจสอบคนงานต่างถิ่น อย่างใกล้ชิด เพื่อมิให้สร้างความเดือดร้อนและ ก่อความรำคาญแก่ประชาชนในพื้นที่	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดทำทะเบียนและตรวจโรค และสารเสพติดกับคนงานต่างถิ่น	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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)	5) กำหนดให้ผู้รับเหมาให้ความสำคัญต่อการพิจารณาจ้างแรงงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก เพื่อลดปัญหาด้านสังคม และให้โอกาสแก่คนในพื้นที่เข้าทำงานกับโครงการให้มากที่สุดเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับคนในชุมชน ตามความเหมาะสมกับงาน และให้อัตรากำลังเป็นไปตามกฎหมายกำหนด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีคนงานก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าว ซึ่งเป็นลูกจ้างประจำของผู้รับเหมาก่อสร้าง รองลงมาเป็นคนในจังหวัดบุรีรัมย์ โดยพิจารณาตามความเหมาะสมกับงาน	ไม่มี	-
	6) บ้านพักคนงาน ต้องดูความสะอาดเรียบร้อย ไม่ให้เกิดผลกระทบกับชุมชน เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องทำการรื้อถอนบ้านพักให้เรียบร้อยแล้วปลุกต้นไม้ทดแทน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีคนงานก่อสร้างทำความสะอาดบริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง	ไม่มี	-
	7) ในกรณีต้องมีการจ้างแรงงานจากภายนอกพื้นที่จะต้องมีการทำประวัติคนงานเพื่อเป็นหลักฐานที่จะช่วยควบคุมปัญหาที่เกิดจากคนงานต่อชุมชนโดยรอบ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า 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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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)	8) จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็น ศูนย์กลางในการรับเรื่องร้องเรียนในกรณีเกิด ความเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุ และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบ ต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างของ โครงการ <u>การรับเรื่องราวร้องเรียน</u> ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จัดให้มีช่องทางในการรับ ข้อร้องเรียนของประชาชน ดังนี้ 1. กล้องรับข้อร้องเรียนที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ 2. โทรศัพท์รับข้อร้องเรียนที่กลุ่มพิธีการบิน และอำนวยความสะดวก (หมายเลขโทรศัพท์ 044-666-336) 3. จดหมายรับข้อร้องเรียนที่ส่งมายัง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อ ไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและ หมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับผิดชอบ และจากการ ติดตามตรวจสอบ พบว่า ไม่มีเรื่องร้องเรียนแต่อย่างใด	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดอุปกรณ์ป้องกันอันตราย ส่วนบุคคลให้กับคนงาน ตามความเหมาะสมกับความ เสี่ยงของกิจกรรมการก่อสร้าง	ไม่มี	 ป้ายอุปกรณ์ความปลอดภัย  อุปกรณ์ความปลอดภัย

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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)	2) จัดทำรั้ว และติดป้ายแสดง “เขตก่อสร้าง” ในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้าง	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งรั้วรอบพื้นที่ ก่อสร้าง และมีการ ติดป้ายเตือน บริเวณประตูทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	 รั้วแสดงเขตก่อสร้างและ ป้ายเตือนอันตราย

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการจัดสภาพแวดล้อมที่พนักงานตามมาตรฐาน กำหนด เช่น มีระบบสาธารณสุขปโภคที่จำเป็น การจัดเตรียมห้องส้วม พื้นที่อาบน้ำ การจัดเตรียม ถังขยะ เป็นต้น	ไม่มี	 ห้องส้วม บริเวณบ้านพักคนงาน  พื้นที่อาบน้ำ ชักล้าง  ถังขยะ บริเวณบ้านพักคนงาน

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

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ◐ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

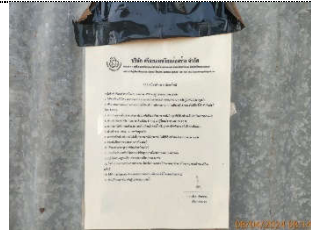
ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	4) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับ ดูแลความปลอดภัย		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย วิชาชีพ (จป.) ดูแลความปลอดภัยในกิจกรรมก่อสร้าง ต่างๆ	ไม่มี	 เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยวิชาชีพ
	5) จัดการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือ ดับเพลิงขั้นต้น		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า มีการอบรมและฝึกซ้อมการ ใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น ในช่วง Morning Talk	ไม่มี	-
	6) จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการ พร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็น		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า มีหน่วยปฐมพยาบาลของ โครงการพร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็นไว้ที่บริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง รวมทั้งสำนักงานก่อสร้าง	ไม่มี	 กล่องอุปกรณ์ปฐมพยาบาล
	7) ให้ผู้รับเหมาจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลสำหรับ ภายในโครงการเพื่อดูแลรักษาอาการเจ็บป่วย เบื้องต้นก่อนส่งต่อไปยังสถานพยาบาล		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า มีหน่วยปฐมพยาบาลสำหรับ ภายในโครงการ เพื่อดูแลรักษาอาการเจ็บป่วยเบื้องต้น ก่อนส่งต่อไปยังโรงพยาบาลส่งเสริมตำบลร้อนทอง	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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 : จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการ จัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาลและประสานงานกับ โรงพยาบาลส่งเสริมตำบลร่อนทองในการ รักษาพยาบาลเบื้องต้นแก่คนงานที่ได้รับอุบัติเหตุ จากการก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	-
	9) กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจนและ เข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้าง ความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณ โดยรอบพื้นที่โครงการ		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจน เพื่อควบคุมคนงาน มิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณ โดยรอบพื้นที่โครงการ	ไม่มี	 กฎระเบียบ บริเวณบ้านพัก
	10) ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุข ในพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกันและทำลาย แหล่งพาหะนำโรค		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ได้มีการให้ความร่วมมือกับ เจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกัน และทำลายแหล่งพาหะนำโรค	ไม่มี	-
	11) ในกรณีการรับคนงานต่างด้าวเข้ามาทำงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องทำการลงบันทึกประวัติ คนงาน ตรวจสุขภาพคนงานเพื่อ ป้องกัน การกระจายโรคโดยมีคนเป็นพาหะนำโรค		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการ ลงบันทึกประวัติคนงาน และตรวจสุขภาพคนงาน ก่อนเข้าทำงาน	ไม่มี	-

หมายเหตุ : ¹ = รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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 : จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการ ตรวจประวัติการเจ็บป่วยของพนักงานบริเวณพื้นที่ โครงการ	ไม่มี	-
	13) ติดต่อประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มาฉีดวัคซีนโควิดคนงานให้ตามข้อกำหนด		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ ประสานงานโรงพยาบาลสตึกให้มาฉีดวัคซีนโควิดให้ คนงาน	ไม่มี	-
	14) ห้ามคนงานที่ไม่ได้ฉีดวัคซีนโควิดเข้าทำงาน		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า สำหรับโรคติดเชื้อไวรัส โคโรนา (COVID-19) ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการห้าม คนงานที่ไม่ได้ฉีดวัคซีนโควิดเข้าทำงาน	ไม่มี	-
	15) ตรวจวัดอุณหภูมิคนงานก่อนเข้าทำงาน		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า สำหรับโรคติดเชื้อไวรัส โคโรนา (COVID-19) ผู้รับเหมา ก่อสร้างได้มีการ ตรวจวัดอุณหภูมิคนงานก่อนเข้าทำงาน	ไม่มี	-
	16) ทำการฆ่าเชื้อโควิดสำนักงานและที่พักคนงาน ทุก 1 เดือน		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า สำหรับโรคติดเชื้อไวรัส โคโรนา (COVID-19) ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการฆ่าเชื้อ โควิดสำนักงานและที่พักคนงาน	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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)	17) ให้ท่าอากาศยานจัดทำแผนหรือจัดทำ นโยบายในการรับมือในกรณีที่มีโรคติดต่อหรือ โรคระบาด		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้จัดทำแผนในการรับมือในกรณีที่มีโรคติดต่อหรือ โรคระบาด	ไม่มี	-
	18) ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาน้ำดื่มที่สะอาด ให้กับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้อง จัดหาน้ำดื่มที่สะอาดให้กับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ	ไม่มี	 น้ำดื่มแบบถัง  น้ำดื่มแบบขวด
	19) จัดให้มีผู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจาก การก่อสร้างโครงการไว้หน้าสำนักงานก่อสร้าง โครงการ และในชุมชนใกล้เคียง โดยมีหมายเลข โทรศัพท์ และระบุชื่อผู้ที่รับผิดชอบ		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ ช่องทางการติดต่อไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับผิดชอบ รวมทั้งมีกล่องรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ประชาสัมพันธ์ของ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	 ป้ายแสดงข้อมูลโครงการและ ผู้รับผิดชอบโครงการ

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

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

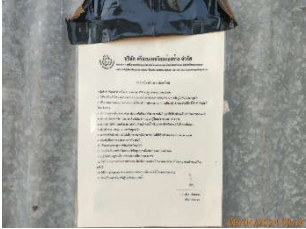


ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
13.สาธารณสุข /อาชีวอนามัย และ ความ ปลอดภัย (ต่อ)	มาตรการที่พนักงาน 1) การจัดการสภาพแวดล้อมของที่พนักงาน ให้ได้มาตรฐาน และปฏิบัติตามกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กฎกระทรวงภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครอง แรงงาน พ.ศ.2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครอง แรงงาน พ.ศ.2541 อย่างเคร่งครัด		✓	●	การปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน : จากการตรวจสอบ พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการจัดการสภาพแวดล้อมของที่พนักงานให้ได้ มาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด	ไม่มี	 ห้องส้วม บริเวณบ้านพักคนงาน  พื้นที่อาบน้ำ ชักล้าง  ถังขยะ บริเวณบ้านพักคนงาน

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

² = รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์, พ.ศ.2566

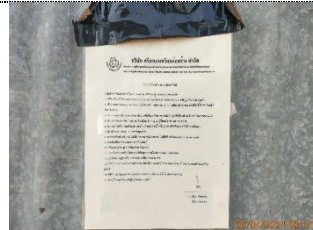
สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.1-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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)	2) กำหนดกฎเกณฑ์และคอยสอดส่องดูแล พฤติกรรมคนงานก่อสร้างให้อยู่ในระเบียบมิให้ ก่อความเดือดร้อนรำคาญและปัญหาต่าง ๆ ให้กับ ผู้อาศัยในชุมชน และพื้นที่ใกล้เคียง หากคนงาน ประพฤติดี ต้องมีการว่ากล่าวตักเตือนลงโทษ ถึงขั้นไล่ออก โดยพิจารณาจากความเหมาะสม ของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการกำหนดกฎระเบียบสำหรับ คนงานก่อสร้าง และมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลคนงาน ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้ก่อความเดือดร้อนกับ บุคคลภายนอก รวมทั้งมีการกำหนดบทลงโทษ ที่ชัดเจน	ไม่มี	 กฎระเบียบ บริเวณบ้านพัก
	3) จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง (สูงประมาณ 2 เมตร) พร้อมให้มีพนักงาน รักษาความปลอดภัยประจำบริเวณบ้านพักคนงาน และทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งรั้ว Metal sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมทั้งมีเจ้าหน้าที่รักษา ความปลอดภัยบริเวณทางเข้า-ออกโครงการทุกจุด	ไม่มี	 รั้วรอบพื้นที่ก่อสร้าง  เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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) จัดให้มีการตรวจสอบประวัติคนงานและ สุขภาพก่อนรับเข้าปฏิบัติงาน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตรวจสอบประวัติและตรวจสุขภาพก่อนรับเข้า ปฏิบัติงาน	ไม่มี	-
	5) กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานสร้าง ไว้ไม่เกิน 22.00 น. หากมีความจำเป็นต้องมีการ ลงชื่อ พร้อมบันทึกเวลาเข้า-ออกไว้ให้ชัดเจน	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการกำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานสร้างไว้ ไม่เกิน 22.00 น.	ไม่มี	
	6) ห้ามเล่นการพนันและดื่มสุราในบริเวณบ้านพัก คนงานก่อสร้างและ พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการกำหนดกฎระเบียบห้ามเล่นการพนันและดื่มสุรา ในบริเวณบ้านพัก และพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	ไม่มี	
	7) ห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการกำหนดกฎระเบียบห้ามส่งเสียงดังในยามวิกาล	ไม่มี	
	8) ห้ามทะเลาะวิวาทระหว่างคนงานด้วยกัน หรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชนใกล้เคียง	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการกำหนดกฎระเบียบห้ามทะเลาะวิวาทระหว่าง คนงานด้วยกันหรือระหว่างคนงานกับคนในชุมชน ใกล้เคียง รวมทั้งกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจน	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อไว้ บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยระบุชื่อและ หมายเลขโทรศัพท์ของผู้รับผิดชอบ รวมทั้งมีกล่องรับ เรื่องร้องเรียนไว้ที่ประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยาน บุรีรัมย์	ไม่มี	 
	10) จัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมี ขนาด 15 ปอนด์ ประจำบ้านพักคนงานก่อสร้างทุกหลัง จำนวน 9 จุด	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดให้มีเครื่องดับเพลิงชนิดผงเคมี แห้ง ขนาด 15 ปอนด์ จำนวน 4 ถัง กระจายบริเวณ บ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งครอบคลุมบ้านพักคนงาน ในปัจจุบัน	ไม่มี	 ถังดับเพลิง บริเวณบ้านพักคนงาน

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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			⊗	จากการตรวจสอบ พบว่า เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรม การก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีกรรื้อย้าย บ้านพักคนงาน	ไม่มี	-
	เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มี การรื้อย้ายที่พักคนงาน ดังนี้	✓	✓				
	1) จัดให้มีพื้นที่เก็บกองวัสดุจากการรื้อถอนและ ต้องปกคลุมด้วยผ้าคลุมมิดชิดเพื่อรอการเก็บขน ไปกำจัดต่อไป	✓	✓				
	2) วัสดุจากกิจกรรมการรื้อถอนที่สามารถ นำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ เช่น ไม้แบบ และ เหล็กเส้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจำหน่ายให้กับผู้รับ ซื้อ หรือนำกลับมาใช้ในงานก่อสร้าง	✓	✓				
	3) ติดต่อประสานงานกับเทศบาลตำบลตึกให้ เข้ามาเก็บขนเศษวัสดุและมูลฝอยที่เกิดจากการ รื้อย้ายที่พักคนงาน เพื่อนำไปฝังกลบยังพื้นที่ ฝังกลบของเทศบาลตำบลตึก	✓	✓				
	4) ไม่นำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปทิ้งในพื้นที่ สาธารณะหรือสถานที่ ที่อาจส่งผลกระทบ 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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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 ผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน 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 ในรายงานการศึกษามูลค่าสิ่งแวดล้อม 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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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) 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	✓	✓	●	จากเกณฑ์การจำแนกแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบ ด้านทัศนียภาพ จะพิจารณาตามเกณฑ์การจำแนก พื้นที่อ่อนไหวทางทัศนียภาพ โดย รศ. โรจน์ คุณเอนก ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เบื้องต้นเกี่ยวกับพื้นที่ อ่อนไหวทางทัศนียภาพ รวม 6 บริเวณ ได้แก่ (1) บริเวณที่มีแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์และ บริเวณที่มีธรรมชาติสวยงาม (2) บริเวณที่มีแหล่งศิลปกรรม ได้แก่ โบราณสถานที่ยื่นทะเปียนและไม่ยื่นทะเปียน แหล่ง ประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณคดี เป็นต้น	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
14. ทัศนียภาพ (ต่อ)					<p>(3) บริเวณที่มีแหล่งท่องเที่ยว</p> <p>(4) บริเวณสถานที่สำคัญ ทั้งที่เป็นศาสนสถาน มหาวิทยาลัย และสถานทูต เป็นต้น</p> <p>(5) บริเวณที่สำคัญของเมือง เช่น ที่หมายตา ลานคนเมือง ย่านศูนย์การค้า และย่านการค้า เป็นต้น</p> <p>(6) บริเวณแหล่งนันทนาการที่สำคัญของเมือง เช่น สวนสาธารณะ และสนามกีฬา เป็นต้น</p> <p>ทั้งนี้ จากการตรวจสอบแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตรโดยรอบบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพแต่อย่างใด ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานจึงไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งรั้วชั่วคราว สูงไม่น้อยกว่า 6 เมตร เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพตามที่มาตรการกำหนด</p> <p>แต่อย่างไรก็ดี จากการตรวจสอบพบว่าทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการติดตั้งรั้ว Metal sheet ความสูง 2.4 เมตร โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อเป็นมาตรการด้านความปลอดภัยในระหว่างการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ</p>		

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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 ครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร	✓	✓	⊗	จากเกณฑ์การจำแนกแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ จะพิจารณาตามเกณฑ์การจำแนกพื้นที่อ่อนไหวทางทัศนียภาพ โดย รศ. โรจน์ คุณเอนก ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เบื้องต้นเกี่ยวกับพื้นที่อ่อนไหวทางทัศนียภาพ รวม 6 บริเวณ ได้แก่ (1) บริเวณที่มีแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์และบริเวณที่มีธรรมชาติสวยงาม (2) บริเวณที่มีแหล่งศิลปกรรม ได้แก่ โบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนและไม่ขึ้นทะเบียน แหล่งประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณคดี เป็นต้น (3) บริเวณที่มีแหล่งท่องเที่ยว (4) บริเวณสถานที่สำคัญ ทั้งที่เป็นศาสนสถาน มหาวิทยาลัย และสถานทูต เป็นต้น (5) บริเวณที่สำคัญของเมือง เช่น ที่หมายตา ลานคนเมือง ย่านศูนย์การค้า และย่านการค้า เป็นต้น (6) บริเวณแหล่งนันทนาการที่สำคัญของเมือง เช่น สวนสาธารณะ และสนามกีฬา เป็นต้น	เนื่องจากจากการตรวจสอบแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตร โดยรอบบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพแต่อย่างใด ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานจึงไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งผ้าใบก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพตามที่มาตรการกำหนด	-

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
14. ทัศนียภาพ (ต่อ)					ทั้งนี้ จากการตรวจสอบแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้าน ทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตรโดยรอบบริเวณที่ตั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่ไวต่อการได้รับ ผลกระทบด้านทัศนียภาพแต่อย่างใด ดังนั้น กิจกรรม การก่อสร้างการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานจึงไม่มีผลกระทบ ด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพตามที่มาตรการ กำหนด		
	3) ใช้ผ้าใบคลุมรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งเศษ วัสดุก่อสร้าง เพื่อป้องกันการร่วงหล่นลงบนถนน ทำให้เกิดภาพที่ไม่น่ามอง	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งเศษวัสดุ ใช้ผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด โดยไม่มีวัสดุก่อสร้าง ร่วงหล่น	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัย สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	EIA ¹	EIA ²	ผลการ ปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
14. ทัศนียภาพ (ต่อ)	4) จัดให้มีการวางแผนกองวัสดุในบริเวณ พื้นที่ก่อสร้างโครงการโดยกองวัสดุเท่าที่จำเป็น	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการจัดวางกองวัสดุบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น	ไม่มี	 <p>พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง บริเวณภายในอาคาร</p>  <p>พื้นที่เก็บกองวัสดุก่อสร้าง บริเวณภายนอกอาคาร</p>

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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีพนักงานทำความสะอาด กวาดเศษดิน ทราาย ฉีดน้ำ ล้าง บริเวณพื้นที่ข้างเคียงพื้นที่ก่อสร้าง และมีประตู ปิดทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	ไม่มี	-
	6) กำหนดให้ทำรั้วล้อมรอบโครงการเป็นสีเขียว หรือสีโทนอ่อน เพื่อให้เกิดความสวยงามและ สบายตาแก่ผู้ที่มาองจากภายนอกโครงการ	✓	✓	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีรั้ว Metal sheet สีเงินล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง	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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ ดังนี้ (ตารางที่ 4.2-1)

1) มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ



รายละเอียดมาตรการ : สร้างสถานีสูบน้ำทางใต้ของพื้นที่โครงการ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : จากการตรวจสอบ พบว่า ไม่มีสถานีสูบน้ำทางทิศใต้ของพื้นที่ท่าอากาศยาน แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด โดยหากพบปัญหาด้านการระบายน้ำหรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานใกล้เคียงเข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

2) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

รายละเอียดมาตรการ : การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตรต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสม ลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : เนื่องจากการให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม เป็นความรับผิดชอบของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องอยู่แล้ว

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
1. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และใต้ดิน	1) จัดรถบรรทุกน้ำ ขนาด 3-5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 คัน	●	จากการตรวจสอบ พบว่า มีรถบรรทุกน้ำ จำนวน 1 คัน ประจำอยู่ที่อาคารที่ทำการดับเพลิงและหน่วยกู้ภัย	ไม่มี	 รถบรรทุกน้ำ
2. สภาพนิเวศวิทยาบนบก	1) ส่งเสริม/สนับสนุนโครงการด้านเกษตรของสำนักงานเกษตรจังหวัด	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ได้สนับสนุนโครงการด้านการเกษตรของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อชดเชยพื้นที่ป่าที่สูญเสียไปเนื่องจากจากก่อสร้างท่าอากาศยาน	ไม่มี	-
	2) การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำ เพื่อการเกษตร ต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม	⊗	เนื่องจากการให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม เป็นความรับผิดชอบของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องอยู่แล้ว	ไม่มี	-
	3) ปรับเปลี่ยนบทบาทของศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจด จากการเพาะกล้าไม้เพื่อปลูกสร้างสวนป่า มาเป็นเพาะกล้าไม้ผล แจกจ่ายและจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร	●	ศูนย์เพาะชำกล้าไม้สวนป่าโคกโจดเป็นหน่วยงานในรับผิดชอบของกรมป่าไม้ มีหน้าที่ในการเพาะกล้าไม้ผล แจกจ่ายและจำหน่ายในราคาถูกแก่ราษฎร	ไม่มี	 สวนป่าโคกโจด


สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
3. การใช้ที่ดิน	1) กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานกับ กรมป่าไม้เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินบนพื้นที่ป่าสงวน	●	กรมท่าอากาศยาน (เดิม กรมการบินพาณิชย์) ได้ประสานงานกับกรมป่าไม้เพื่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่ป่าสงวนเพื่อเป็นพื้นที่ดำเนินโครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ไม่มี	-
	2) กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ประสานงานกับ สำนักผังเมือง สำนักงานที่ดินจังหวัด เพื่อควบคุมการใช้ที่ดิน	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ปัจจุบันได้มีการประกาศผังเมืองรวมจังหวัดบุรีรัมย์ พ.ศ.2560 เพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ โดยบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานบุรีรัมย์ส่วนใหญ่ ถูกกำหนดเป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม และมีบางส่วนถูกกำหนดเป็นที่ดินประเภทชุมชน รวมทั้งพื้นที่โดยรอบยังถูกกำหนดเป็นพื้นที่ปลอดภัยเดินอากาศที่มีการควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างและการใช้ที่ดิน จึงทำให้ไม่สามารถสร้างสิ่งปลูกสร้างที่จะกระทบกับการเดินอากาศ	ไม่มี	-



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
4. การระบายน้ำ	1) ทำคลองระบายน้ำ รอบบริเวณพื้นที่โครงการ	●	จากการตรวจสอบ พบว่า มีคลองระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าไม่มีปัญหาด้านการระบายออกจากท่าอากาศยานแต่อย่างใด	ไม่มี	 คลองระบายน้ำ
	2) สร้างสถานีสูบน้ำ ทางใต้ของพื้นที่โครงการ	○	จากการตรวจสอบ พบว่า ไม่มีสถานีสูบน้ำ ทางทิศใต้ของพื้นที่ท่าอากาศยาน แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด	หากพบปัญหาด้านการระบายน้ำหรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานใกล้เคียงเข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ○ ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)					
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	เหตุผล การเปลี่ยนแปลง ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ภาพประกอบ
5. การสาธารณสุข	1) ควรจะมีการเตรียมจัดทำแผนอุบัติเหตุดังกล่าว ที่อาจเกิดขึ้นพร้อมทั้ง รายละเอียดของการสั่งงานในแต่ละหน่วยงานเพื่อให้เกิดการประสานที่ดี	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีการจัดทำแผนอุบัติเหตุดังกล่าว โดยมีการระบุรายละเอียด ขั้นตอนการปฏิบัติและการสั่งงานในแต่ละหน่วยงาน โดยได้ดำเนินการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินและเผชิญเหตุ แผนฉุกเฉินและเผชิญเหตุเต็มรูปแบบ ประจำปี พ.ศ.2566 (BEMEX2023) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ.2566 ที่ผ่านมา	ไม่มี	  แผนการซ้อมแผนฉุกเฉิน
	2) เมื่อจัดทำแล้วควรมีการปรับอย่างน้อย 2 ปี ต่อ 1 ครั้ง	●	จากการติดตามตรวจสอบ พบว่า มีการทบทวนแผนอุบัติเหตุดังกล่าวเป็นประจำอย่างน้อย 2 ปีต่อครั้ง	ไม่มี	-
6. สังคม-เศรษฐกิจ	1) ตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรในบริเวณใกล้เคียงรอบสนามบิน	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ในช่วง 5 ปีแรกของการก่อสร้างท่าอากาศยานมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อติดตามดูแลชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ในพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยาน และในปัจจุบันท่าอากาศยานมีระบบการรับเรื่องร้องเรียน เพื่อรับฟังปัญหาของประชาชนโดยรอบ และนำไปแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินการของท่าอากาศยาน	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

4.3 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ ดังนี้ (ตารางที่ 4.3-1)

1) มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

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

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

2) มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้

รายละเอียดมาตรการ : ในกรณีที่กรมท่าอากาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย

ผลการปฏิบัติตามมาตรการ : ปัจจุบันกรมท่าอากาศยาน ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567)</p> <p>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	กรมท่าอากาศยานต้องควบคุมให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ 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	กรมท่าอากาศยานต้องควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ครบถ้วน	



สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567)</p> <p>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 โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน	●	กรมท่าอากาศยาน ได้ว่าจ้างบริษัท เอเชีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในปีงบประมาณ พ.ศ.2567 เพื่อเสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ งท.35/2567 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 365 วัน		

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กรมท่าอากาศยานสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดบุรีรัมย์ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 11 (นครราชสีมา) ผู้แทนจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์พัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	●	เพื่อให้การดำเนินงานของท่าอากาศยานเกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรการดังกล่าว อธิบดีกรมท่าอากาศยานจึงมอบอำนาจให้ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักของพื้นที่ในการดำเนินการตามมาตรการที่เกี่ยวข้องแทนอธิบดีกรมท่าอากาศยาน โดยให้มีอำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน พร้อมทั้งระบุอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ รายละเอียดตามคำสั่งกรมท่าอากาศยาน ที่ 384/2567 เรื่อง มอบอำนาจให้ท่าอากาศยานดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน ลงวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2567	ไม่มี	  คำสั่งกรมท่าอากาศยาน ที่ 384/2567 ลงวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2567

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567)</p> <p>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 เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ในปีงบประมาณ พ.ศ.2567 เพื่อเสนอต่อกรมท่าอากาศยาน และ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามสัญญาเลขที่ ึงท.35/2567 ลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 มีระยะเวลาในการดำเนินการทั้งสิ้นรวม 365 วัน		
2. ในกรณีที่กรมท่าอากาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณาดำเนินการดังนี้	⊗	ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2567) กรมท่าอากาศยานและท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้		

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567)</p> <p>โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)</p>				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
2.1) หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้วให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี รับจัดแจ้งการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับจัดแจ้งไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ				
2.2) หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการดังนี้				

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

ตารางที่ 4.3-1 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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 (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) 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

<p>ตารางที่ 4.3-1</p> <p>การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567)</p> <p>โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)</p>				
มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติงาน	รายละเอียดการปฏิบัติตามมติ	เหตุผลการเปลี่ยนแปลง ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ	เอกสารอ้างอิง/ ภาพประกอบ
ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย				
3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมท่าอากาศยานต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	●	จากการตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จัดให้มีจุดรับเรื่องร้องเรียนที่ประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยานฯ และมีหมายเลขติดต่อของผู้รับผิดชอบการก่อสร้างไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ประชาชนสามารถร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะได้ โดยจากการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา ยังไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด		
4. กรมท่าอากาศยานต้องจัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดบุรีรัมย์ องค์การปกครองท้องถิ่น บ้านหนองไผ่ หมู่ที่ 9 ตำบลสตึก บ้านโคกสุพรรณ หมู่ที่ 17 ตำบลร่อนทอง องค์การพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นรวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบชั้นการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	●	จากการตรวจสอบ พบว่า กรมท่าอากาศยานได้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์โครงการให้กับประชาชนในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทราบถึงการดำเนินงานของโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นรวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบการดำเนินการ		

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

บทที่ 5 การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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)

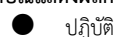
2.2) ดัชนีตรวจวัด : ประกอบด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด (THC) และทิศทางและความเร็วลม

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. ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) (24 ชม.)	High-Volume Air Sampler	Gravimetric	US.EPA.
2. ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) (24 ชม.)	High-Volume PM-10 Size Selective Inlet	Gravimetric	US.EPA.
3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) (1 ชม.)	NO_2 -Analyzer	Chemiluminescence	US.EPA
4. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (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
	ดัชนีการติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ				
1. คุณภาพอากาศ	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM ₁₀) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ทิศทางและความเร็วลม	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศแล้วจำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.1)	ไม่มี	-
2. ระดับเสียง - ระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม	- Leq 24 hr. - L _{dn} - L _{max}	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อมแล้วจำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.2)	ไม่มี	-
- ระดับเสียงจากเครื่องบิน	- Noise contour (NEF)	- บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการประเมินผลกระทบด้านเสียงครั้งที่ 1 ในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.2)	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้

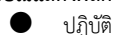
หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบ ในครั้งนี้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	ดัชนีการติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ				
2. ระดับเสียง (ต่อ) - ทิศนคิตด้านระดับเสียง	- ทิศนคิต ด้านเสียงจากเครื่องบิน - ทิศนคิตต่อมลพิษทางเสียง	จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ 1) ชุมชนหนองไผ่ 2) ชุมชนบ้านสระกอ 3) ชุมชนบ้านไทรงาม 4) ชุมชนโคกสุพรรณ 5) ชุมชนบ้านโสกคลอง	ปีละ 1 ครั้ง	⊗	- จะดำเนินการสำรวจทิศนคิตด้านเสียงแล้ว ในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ. 2567 (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.9) โดยดำเนินการร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	ไม่มี	-
3. ความสั่นสะเทือน	- ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด - ค่าความถี่	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) 2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 3) ชุมชนบ้านหนองไผ่	7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง	○	- ดำเนินการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.3)	ไม่มี	-
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	- อุณหภูมิ - pH - DO* - BOD* - SS - TDS - Oil & Grease	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ 1) บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ 2) บ่อน้ำบ้านหนองไผ่	ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูแล้ง และฤดูฝน	○	- ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินแล้ว จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนในช่วงฤดูแล้ง (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.4)	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติตามไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้

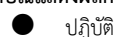
หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบ ในครั้งนี้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	ดัชนีการติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ				
5. การจัดการน้ำใช้	- pH - Turbidity - TDS - Total Hardness - Sulfate - Chloride - Nitrate - Total Coliform Bacteria* - <i>E. Coli</i> **	จำนวน 4 สถานี ได้แก่ 1) บ่อพักน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสาร* 2) น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อพักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่* 4) น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่*	ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำใช้แล้ว จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2567 (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.5)	ไม่มี	-
6. การจัดการน้ำเสีย	- pH - BOD - SS - TDS - Settleable Solids - TKN - Sulfide - Oil & Grease - Residual Chlorine - Total Coliform Bacteria - Fecal Coliform Bacteria	จำนวน 9 สถานี ได้แก่ - บ่อพักน้ำทั้งก่อนเข้าสู่ระบบ บำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร จำนวน 4 ชุด* - บ่อพักน้ำทั้งหลังผ่านระบบ บำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร จำนวน 4 ชุด - บ่อพักก่อนระบายออกสู่ สาธารณะ*	ปีละ 2 ครั้ง	●	- ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้งแล้ว จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2567 (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.6)	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :



ปฏิบัติ



ไม่ปฏิบัติ



ปฏิบัติไม่ครบถ้วน



ไม่สามารถประเมินผลได้

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบ ในครั้งนี้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	ดัชนีการติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ				
7. ทรัพยากรป่าไม้/ นิเวศวิทยาบนบก	ชนิด และปริมาณของพืช พรรณต่างๆ โดยเฉพาะพืช พรรณที่เป็นแหล่งอาศัย และ แหล่งอาหารของนก	- ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ปีละ 1 ครั้ง	⊗	- จะดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ระหว่างเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2567 (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.7)	ไม่มี	-
8. ทรัพยากรสัตว์ป่า	- ชนิด ความชุกชุม พฤติกรรม หรือ นิเวศวิทยา และ สถานภาพของนก และสัตว์ที่ เป็นอันตรายในการทำการบิน - สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำ การบิน สภาพอากาศ และ ชนิดของนก	- ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ - บริเวณใกล้เคียง	ปีละ 2 ครั้ง	○	- ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าแล้ว จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2567 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วง ฤดูแล้ง (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.8)	ไม่มี	-

สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ

○ ไม่ปฏิบัติ

● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน

⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบ ในครั้งนี้

ตารางที่ 5.1-1 การดำเนินงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)							
ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานฯ			การปฏิบัติ	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาและอุปสรรค	ข้อเสนอแนะ
	ดัชนีการติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ				
9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคมเมื่อมีโครงการ - ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ - ระดับความรู้สึกต่อการถูกรบกวนโดยเสียง - โอกาสในการสร้างงาน - การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน - ทิศนคติต่อโครงการ - ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 	จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ 1) ชุมชนหนองไผ่ 2) ชุมชนบ้านสระกอ 3) ชุมชนบ้านไทรงาม 4) ชุมชนโคกสุพรรณ 5) ชุมชนบ้านโสกคลอง	ปีละ 1 ครั้ง	⊗	- จะดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ. 2567 (รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 5.9)	ไม่มี	-

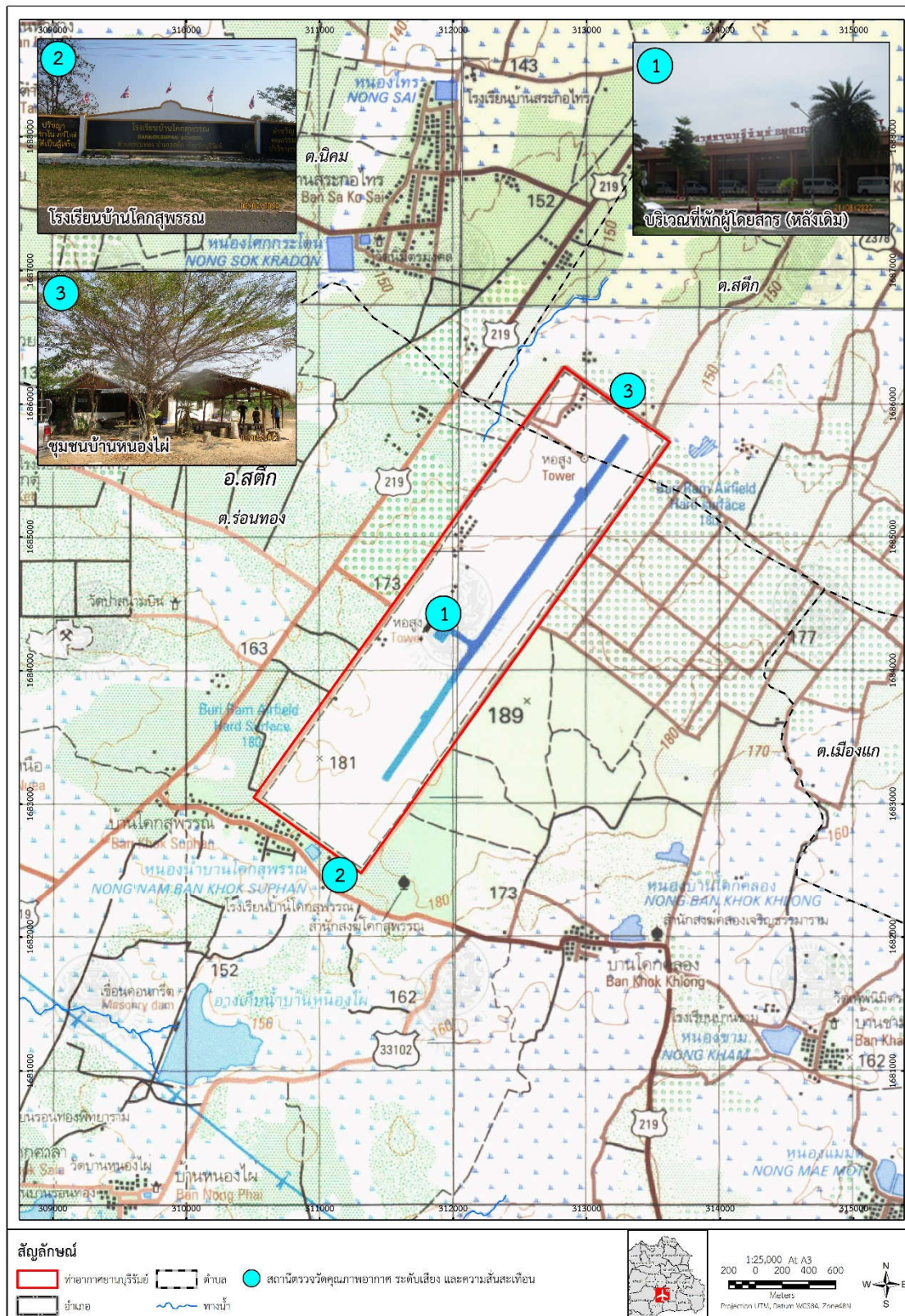
สัญลักษณ์แสดงผลการปฏิบัติ :

● ปฏิบัติ ○ ไม่ปฏิบัติ ● ปฏิบัติไม่ครบถ้วน ⊗ ไม่สามารถประเมินผลได้

หมายเหตุ : - ไม่ได้กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

* เสนอแนะเพิ่มเติมไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะที่ผ่านมา

** เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบ ในครั้งนี้



รูปที่ 5.1-1 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านอุตุนิยมวิทยาในคาบ 20 ปี (พ.ศ. 2546-2566) และเพิ่มเติมจนถึงปัจจุบัน (หากมี) เช่น ทิศทางและความเร็วลม อุณหภูมิ ความชื้นสัมพัทธ์ และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็นจากสถานีตรวจวัดอุตุนิยมวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจอากาศการบินบุรีรัมย์ รวมถึงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาซึ่งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้เก็บสถิติบันทึกไว้ (หากมี)

2.4) ระยะเวลาตรวจวัด : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นเวลา 7 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยพิจารณาช่วงเวลาในการตรวจวัดให้สอดคล้องกับลมมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือกับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ รวมจำนวน 2 ครั้ง โดยดำเนินการตรวจวัดแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาพที่ 5.1-1)



บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

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

ผลการทบทวนผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในรายงานการศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) พบว่า ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณวัดหนองบัวเจ้าป่า และบริเวณโรงเรียนบ้านร้อนทอง เมื่อวันที่ 24-28 มิถุนายน พ.ศ.2533 โดยตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) พบว่า ทั้ง 2 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดดังนี้

วัดหนองบัวเจ้าป่า: ผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.045 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.029 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.75 ส่วนในล้านส่วน

โรงเรียนบ้านร้อนทอง : ผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.046 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.029 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.50 ส่วนในล้านส่วน

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Industrial Source Complex Short-Term (ISCST) ของ US.EPA คำนวณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ใน 2 กรณี คือ กรณีเครื่อง SHORT และกรณีเครื่อง 737 มีรายละเอียดดังนี้

กรณีคาดการณ์	ผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA*	
	ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)
กรณีเครื่อง SHORT	<0.877	0.213
กรณีเครื่อง 737	4.386	1.063
มาตรฐาน	30.0 ^{1/}	0.17 ^{2/}

หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

^{2/} มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

ที่มา : *รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ , สิงหาคม พ.ศ.2533

ซึ่งพบว่า กรณีเครื่อง SHORT และกรณีเครื่อง 737 มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เท่ากับ 0.877 และ 4.386 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ โดยค่าความเข้มข้นสูงสุดเกิดบริเวณรัศมี 100 เมตร ของลานจอดเครื่องบิน และมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เท่ากับ 0.213 และ 1.063 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ ซึ่งมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่ผลกระทบดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้นขณะ Take off

ผลการทบทวนผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า ได้มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ โดยทำการตรวจวัด 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 27 กุมภาพันธ์-1 มีนาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-16 มิถุนายน พ.ศ.2562 พบว่า ทั้ง 2 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน มีรายละเอียดดังนี้

ท่าอากาศยาน (อาคารที่พักผู้โดยสาร) : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.091 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.0141 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) มีค่าเท่ากับ 0.57 ส่วนในล้านส่วน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.017 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.0146 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) มีค่าเท่ากับ 0.58 ส่วนในล้านส่วน

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.062 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.0141 ส่วนในล้านส่วน ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) มีค่าเท่ากับ 0.53 ส่วนในล้านส่วน ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 พบว่า มีค่าเฉลี่ยปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.022 มก./ลบ.ม.

ค่าความเข้มข้นสูงสุดของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าเท่ากับ 0.0138 ส่วนในล้านส่วน
ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าเท่ากับ 0.57 ส่วนในล้านส่วน

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงาน
การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพ
และก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพ
อากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD ของ US.EPA โดยมีการคาดการณ์
ในปี พ.ศ.2562 ปี พ.ศ.2575 และปี พ.ศ.2585 มีรายละเอียดผลการคาดการณ์ดังนี้

กรณีคาดการณ์	ผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA*		
	ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ความเข้มข้นของก๊าซ คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้นของก๊าซ ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)
ปี พ.ศ.2562 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 6 เที่ยวบินต่อวัน	0.064	0.708	0.042
ปี พ.ศ.2575 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 15 เที่ยวบินต่อวัน	0.065	0.996	0.083
ปี พ.ศ.2585 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 26 เที่ยวบินต่อวัน	0.065	1.857	0.159
มาตรฐาน	0.12 ^{1/}	30.0 ^{2/}	0.17 ^{3/}

หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

^{2/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

^{3/} มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

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

ซึ่งพบว่า ผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศ ในปี พ.ศ.2562, พ.ศ.2575 และพ.ศ.2585 พบว่า
มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกิดขึ้นเท่ากับ 0.0642, 0.0645 และ
0.0654 มก./ลบ.ม. ตามลำดับ มีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เกิดขึ้นเท่ากับ
0.708, 0.996 และ 1.857 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ และ มีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)
ในเวลา 1 ชั่วโมง เกิดขึ้นเท่ากับ 0.042, 0.083 และ 0.159 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ ซึ่งผลการคาดการณ์มีค่า
คุณภาพอากาศเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) พบว่า ได้มีการตรวจวัดคุณภาพ
อากาศ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ โดยทำการตรวจวัด
2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 27 กุมภาพันธ์-1 มีนาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-16 มิถุนายน พ.ศ.
2562 ซึ่งเป็นการตรวจวัดในช่วงเดียวกับการจัดทำรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษา
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้าง
อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า ทั้ง 2 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ
ปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้าน
คุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AERMOD ของ US.EPA โดยมีการคาดการณ์
ในปี พ.ศ.2562 ปี พ.ศ.2575 และปี พ.ศ.2585 มีรายละเอียดผลการคาดการณ์ดังนี้

กรณีคาดการณ์	ผลการคาดการณ์ในรายงาน EIA*		
	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)
ปี พ.ศ.2562 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 6 เที่ยวบินต่อวัน	0.0640	0.7839	0.0325
ปี พ.ศ.2575 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 11 เที่ยวบินต่อวัน และเครื่องบิน B777-200 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน	0.0641	0.8890	0.0606
ปี พ.ศ.2585 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 20 เที่ยวบินต่อวัน และเครื่องบิน B777-200 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อวัน	0.0642	1.1433	0.0801
มาตรฐาน	0.12 ^{1/}	30.0 ^{2/}	0.17 ^{3/}

หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

^{2/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

^{3/} มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

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

ซึ่งพบว่า ผลการคาดการณ์คุณภาพอากาศ ในปี พ.ศ.2562, พ.ศ.2575 และพ.ศ.2585 พบว่ามีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกิดขึ้นเท่ากับ 0.0640, 0.0641 และ 0.0642 มก./ลบ.ม. ตามลำดับ มีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เกิดขึ้นเท่ากับ 0.7839, 0.8890 และ 1.1433 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง เกิดขึ้นเท่ากับ 0.0325, 0.0606 และ 0.0801 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ ซึ่งผลการคาดการณ์มีค่าคุณภาพอากาศเป็นตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ งบประมาณปี พ.ศ.2564 ของ บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวม 3 สถานี คือ (1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมิถุนายน และเดือนกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ค่าฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณปี 2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวม 3 สถานี ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ค่าฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง และมีค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณปี 2566 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวม 3 สถานี ในเดือน มีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าคุณภาพอากาศ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ส่วนบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และปริมาณ ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากในชุมชนบ้านหนองไผ่ มีการนำดินมาถมสำหรับพื้นที่เหลือจากการทำไร่นาเป็นพื้นที่ โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ได้ และผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตาม เกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศ

ผลการทบทวนสถิติภูมิอากาศคาบ 20 ปี (ปี พ.ศ.2546-2566) ของสถานีตรวจวัด อุตุวิทยวิทยาที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ สถานีตรวจอากาศการบินบุรีรัมย์ มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.1-2)

สถานีตรวจอากาศการบินบุรีรัมย์ : มีปริมาณฝนรวมตลอดทั้งปี เท่ากับ 1,354.9 มิลลิเมตร เดือนที่มีปริมาณฝนมากที่สุด คือ เดือนกันยายน ซึ่งมีวันที่ฝนตก 18.0 วัน โดยมีความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปี เท่ากับ 2.6 น็อต โดยช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนกันยายน ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศใต้และทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ยระหว่าง 2.0-2.8 น็อต ส่วนในเดือนตุลาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ ได้รับอิทธิพลจากลมที่พัดมาจากทิศ ตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 2.3-2.9 น็อต

3.3.2) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1 ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีรายละเอียด ผลการตรวจวัดแยกตามช่วงฤดูมรสุม ดังนี้ (ตารางที่ 5.1-3 และรูปที่ 5.1-2 ถึงรูปที่ 5.1-3 สำหรับผลการตรวจวัด แสดงดัง ค)

ครั้งที่ 1 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทน ในช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ โดยได้ดำเนินการตรวจวัด จำนวน 3 สถานี พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์ มาตรฐานกำหนดทุกสถานีตรวจวัดและทุกดัชนีตรวจวัด ยกเว้นบริเวณบ้านหนองไผ่มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก กว่า 10 ไมครอน ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากกิจกรรมการเปิดพื้นที่ของการก่อสร้าง บริเวณ หัวทางวิ่ง 22 มีรายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.103-0.128 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.114 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.056-0.065 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.061 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0089-0.0099 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0099 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.67-0.74 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.74 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 5.1-2
สถิติภูมิอากาศในคาบ 20 ปี (พ.ศ.2546-2566) จากสถานีตรวจอากาศการบินบุรีรัมย์

CLIMATOLOGICAL DATA FOR THE PERIOD 2003-2023																
Station	BURIRUM									Elevation of station above MSL	182.00	Meters				
Index Station	48437									Height of barometer above MSL	184.00	Meters				
Latitude	15° 13' 32.7" N									Height of Thermometer above ground	2.00	Meters				
Longitude	103° 14' 53.1" E									Height of wind vane above ground	11.30	Meters				
										Height of rainguage	0.90	Meters				
Elements		N-Years	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Annual	
Pressure(hPa)	Mean	21	1014.00	1012.40	1010.50	1009.10	1007.60	1006.70	1006.60	1006.70	1008.20	1010.80	1012.30	1014.00	1009.91	
	Mean Daily Range	21	5.20	5.50	5.70	5.40	4.80	4.00	3.90	4.00	4.50	4.40	4.60	4.90	4.74	
	Ext.Max.	21	1026.74	1024.97	1028.15	1020.27	1022.25	1020.30	1014.37	1013.65	1018.22	1018.46	1021.06	1024.04	1028.15	
	Ext.Min.	21	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.	21	30.7	33.4	35.7	36.4	35.2	34.2	33.1	32.5	31.9	31.3	31.5	30.1	33.0	
	Ext.Max.	21	37.3	39.2	41.5	43.2	42.2	40.3	40.2	36.3	35.5	36.9	36.5	36.0	43.2	
	Mean Min.	21	17.4	19.7	22.8	24.4	24.8	24.6	24.1	24.1	23.8	22.5	20.6	17.7	22.2	
	Ext.Min.	21	9.0	8.5	0.6	15.4	18.0	20.7	18.6	19.6	16.7	16.0	12.5	9.3	0.6	
Dew Point Temp.(Celsius)	Mean	21	23.6	26.1	28.8	29.7	29.1	28.6	27.9	27.5	27.0	26.3	25.4	23.3	26.9	
	Mean	21	16.4	17.7	20.0	22.1	23.9	24.2	24.1	24.3	24.4	22.9	20.5	17.2	21.5	
	Relative Humidity(%)	Mean	24	67	63	62	66	76	79	81	84	87	83	76	71	74.6
		Mean Max.	24	87	84	83	86	92	93	94	95	97	95	92	89	90.5
Mean Min.		24	44	40	40	44	55	59	63	66	69	65	55	49	54.1	
Ext.Min.		24	19	14	14	19	28	35	34	44	42	32	22	18	14.0	
Visibility(Km.)	Mean	21	9.4	8.8	8.8	9.4	9.9	10.3	10.2	12.0	9.7	9.0	9.3	9.3	9.7	
	07.00LST	21	8.1	7.7	7.8	8.5	9.1	9.5	9.3	9.3	8.5	7.6	8.2	8.0	8.5	
Cloud Amount(1-10)	Mean	21	2.1	2.3	3.2	4.0	5.5	6.1	6.7	7.2	6.6	4.6	2.9	2.2	4.5	
Wind (Knots)	Prev.Wind	18	NE	NE	S	S	S	S	S	SW	S	NE	NE	NE	-	
	Mean	21	2.8	2.6	2.6	2.5	2.3	2.8	2.8	2.8	2.0	2.3	2.6	2.9	2.6	
	Max.	20	36.0	29.0	34.0	48.0	40.0	34.0	37.0	38.0	28.0	28.0	30.0	38.0	48.0	
Pan Evaporation(mm.)	Total	21	122.1	131.8	165.8	170.4	153.5	136.2	129.3	119.4	100.4	109.0	111.1	119.0	1568.0	
Rainfall(mm)	Total	24	12.6	13.5	38.2	76.9	169.1	149.7	233.6	252.8	258.3	122.6	22.1	5.5	1354.9	
	Num. of Days	24	1.6	2.2	5.0	7.0	13.4	13.9	17.0	17.8	18.0	9.7	3.2	1.1	109.9	
Sunshine Duration(hr.)	Daily Max.	24	37.0	57.1	78.7	57.3	106.7	103.9	115.1	166.8	157.2	110.1	77.0	19.4	166.8	
	Mean	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	
Phenomena(Days)	Fog	21	0.1	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.5	0.4	0.1	0.0	1.5	
	Haze	21	15.1	20.6	23.0	14.1	6.0	2.0	1.7	0.6	1.0	5.9	6.9	12.0	108.9	
	Hail	21	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	
	ThunderStorm	21	0.2	0.8	3.5	5.8	11.0	8.1	6.4	7.9	8.1	3.2	0.8	0.0	55.8	
	Squall	21	0.0	0.0	0.1	0.6	0.6	0.6	0.4	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	2.7	

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.1-3					
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์					
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ค่าเฉลี่ยปริมาณ ฝุ่นละอองรวม (TSP) (มก./ลบ.ม.)	ค่าเฉลี่ยปริมาณ ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) (มก./ลบ.ม.)	ความเข้มข้นใน เวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ (NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้นใน เวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)
1. อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	1-2 เม.ย. 2567	0.128	0.064	0.0097	0.67
	2-3 เม.ย. 2567	0.103	0.062	0.0099	0.68
	3-4 เม.ย. 2567	0.120	0.060	0.0099	0.72
	4-5 เม.ย. 2567	0.116	0.065	0.0093	0.70
	5-6 เม.ย. 2567	0.116	0.063	0.0089	0.74
	6-7 เม.ย. 2567	0.108	0.056	0.0092	0.73
	7-8 เม.ย. 2567	0.107	0.057	0.0096	0.73
	ค่าเฉลี่ย	0.114	0.061	0.0099*	0.74*
2. โรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ	1-2 เม.ย. 2567	0.108	0.078	0.0082	0.63
	2-3 เม.ย. 2567	0.114	0.076	0.0087	0.64
	3-4 เม.ย. 2567	0.115	0.081	0.0081	0.67
	4-5 เม.ย. 2567	0.122	0.094	0.0088	0.67
	5-6 เม.ย. 2567	0.116	0.076	0.0081	0.70
	6-7 เม.ย. 2567	0.108	0.073	0.0083	0.69
	7-8 เม.ย. 2567	0.120	0.082	0.0096	0.70
	ค่าเฉลี่ย	0.115	0.080	0.0096*	0.70*
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่	1-2 เม.ย. 2567	0.278	0.131	0.0097	0.79
	2-3 เม.ย. 2567	0.356	0.202	0.0099	0.76
	3-4 เม.ย. 2567	0.222	0.125	0.0098	0.75
	4-5 เม.ย. 2567	0.213	0.123	0.0098	0.77
	5-6 เม.ย. 2567	0.268	0.139	0.0097	0.72
	6-7 เม.ย. 2567	0.295	0.169	0.0090	0.75
	7-8 เม.ย. 2567	0.253	0.151	0.0098	0.78
	ค่าเฉลี่ย	0.269	0.149	0.0099*	0.79*
ผลการคาดการณ์ในกรณีเลวร้าย ตามรายงาน EIA ปี 2533 (ระยะดำเนินการ)**		-	-	1.0625	4.3860
มาตรฐาน		0.33 ^{1/}	0.12 ^{1/}	0.17 ^{2/}	30 ^{3/}

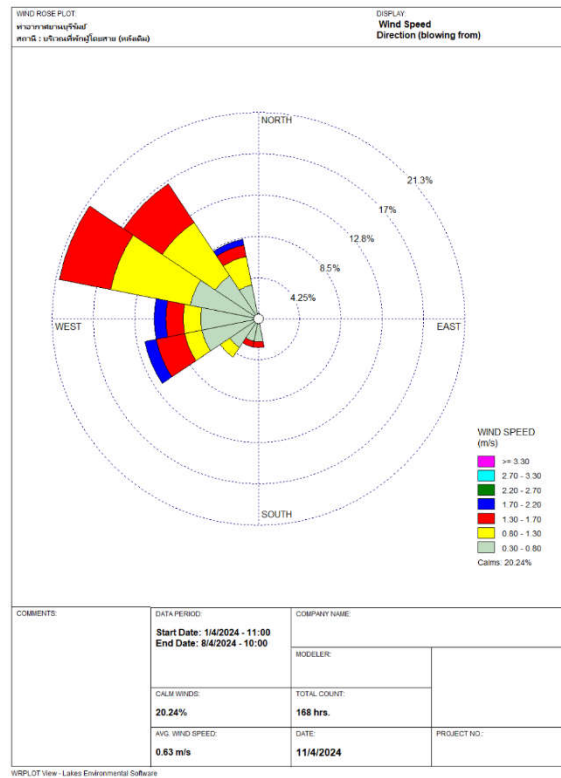
หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547

^{2/} มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

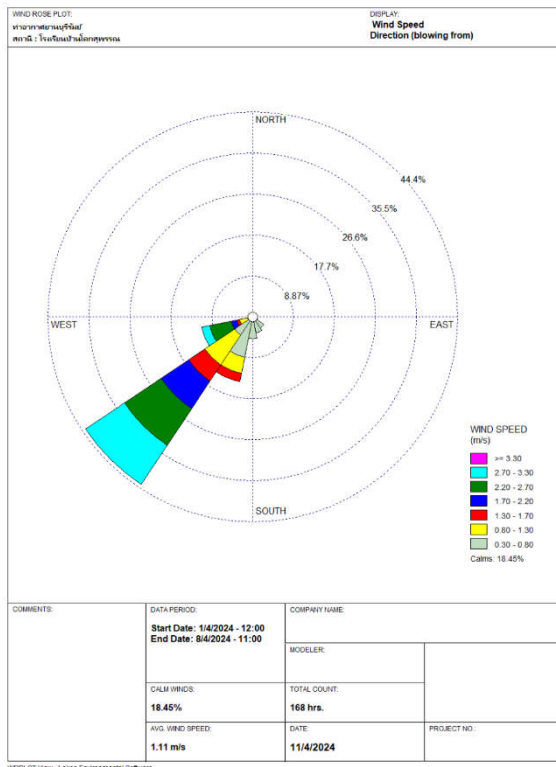
^{3/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

* ค่าสูงสุด

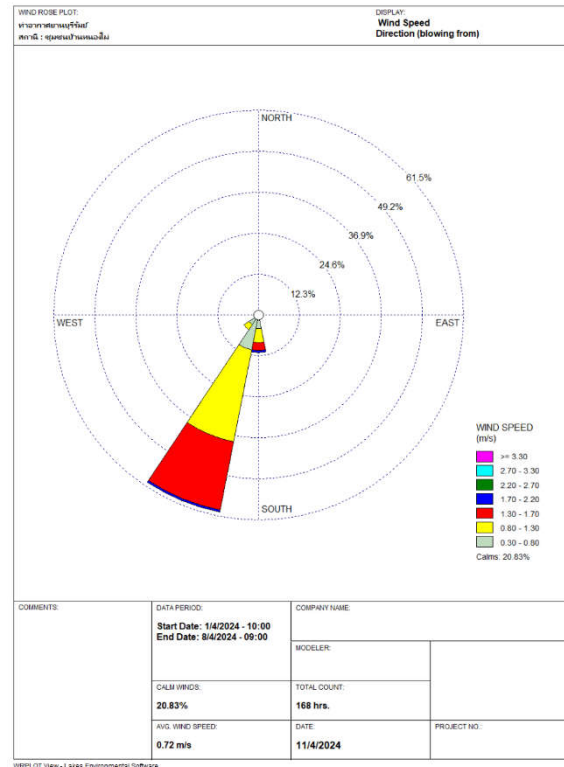
ที่มา : ** รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์, สิงหาคม พ.ศ.2533



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



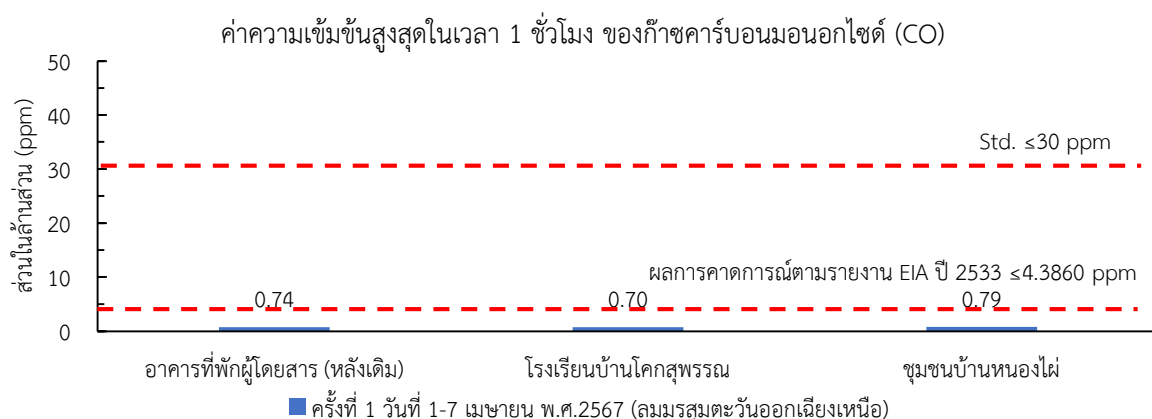
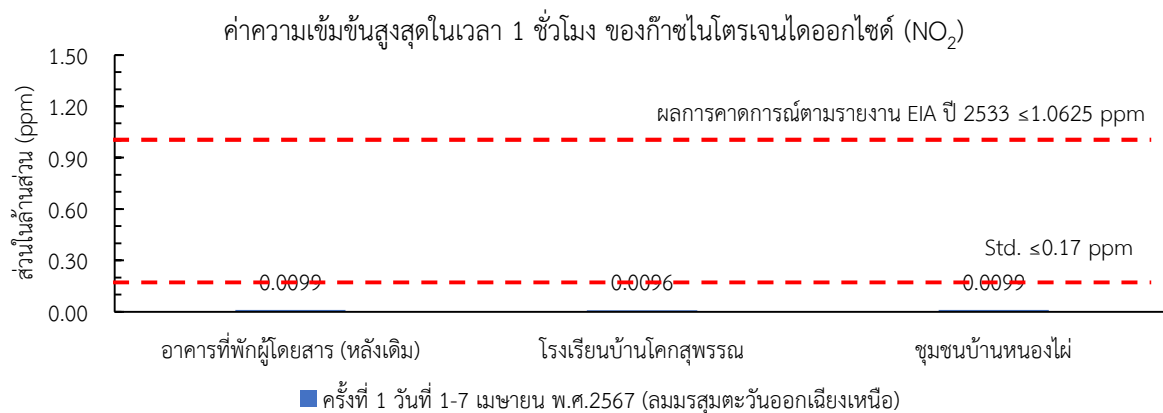
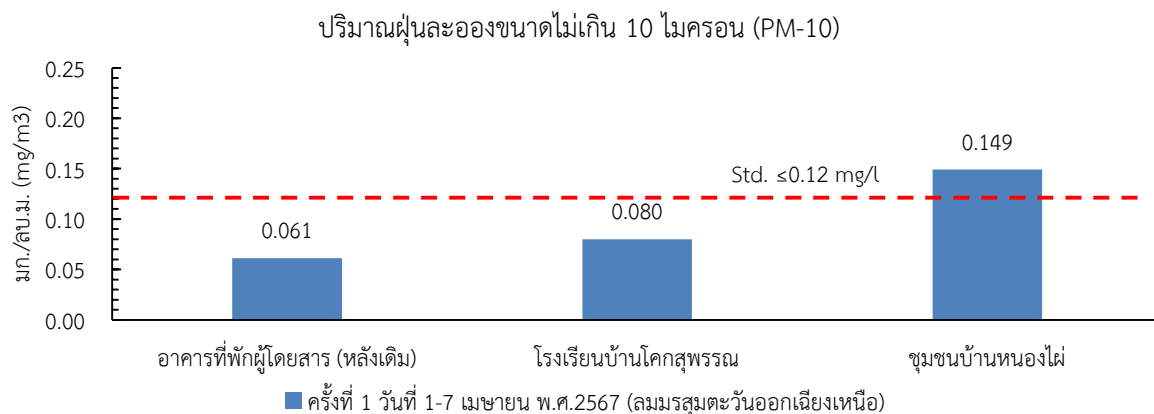
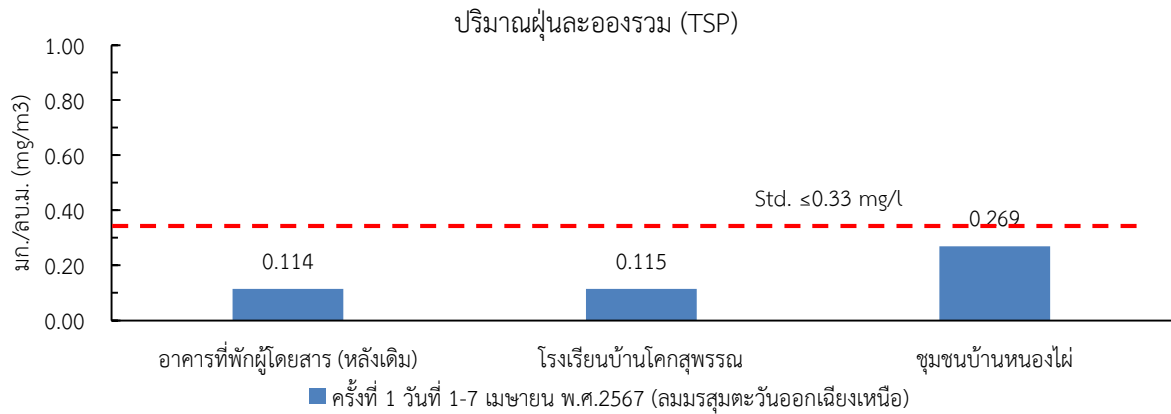
โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 13-15 มีนาคม พ.ศ.2566 (ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ)

รูปที่ 5.1-2 ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.63 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 20.24 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของพื้นที่ก่อสร้างปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ จึงอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.108-0.122 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.115 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.073-0.094 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.080 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0081-0.0096 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0096 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.63-0.70 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.70 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่า เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 1.11 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 18.45 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่ก่อสร้างปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้ จึงไม่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.213-0.356 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.269 มก./ลบ.ม. ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง 0.123-0.202 มก./ลบ.ม. คิดเป็นค่าเฉลี่ย 0.149 มก./ลบ.ม. ค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าระหว่าง 0.0090-0.0099 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.0099 ส่วนในล้านส่วน มีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าระหว่าง 0.72-0.79 ส่วนในล้านส่วน คิดเป็นค่าสูงสุด 0.79 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน เนื่องจากกิจกรรมการเปิดพื้นที่ของการก่อสร้าง บริเวณหัวทางวิ่ง 22 ส่วนปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และมีค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่มีทิศทางมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีความเร็วลมเฉลี่ย 0.72 เมตร/วินาที ซึ่งมีลักษณะเป็นลมเบา โดยมีลมสงบคิดเป็นร้อยละ 20.83 โดยจุดตรวจวัดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ก่อสร้าง จึงอาจได้รับผลกระทบจากการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้

4) การเปรียบเทียบผล

4.1) การเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อเปรียบเทียบผลตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีเลวร้าย (เครื่องบิน B737) พบว่า ผลการตรวจวัดความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมงของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์ โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน และค่าความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน (ตารางที่ 5.1-4)

ตารางที่ 5.1-4 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัด ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) กับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)	
	ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) (ส่วนในล้านส่วน)	ความเข้มข้นสูงสุดในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) (ส่วนในล้านส่วน)
อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	0.0099	0.74
โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	0.0096	0.70
ชุมชนบ้านหนองไผ่	0.0099	0.79
ผลการคาดการณ์กรณีเลวร้าย ในรายงาน EIA ปี 2533 ^{3/}	1.0625	4.3860
มาตรฐาน	0.17 ^{1/}	30 ^{2/}

หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552

^{2/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538

ที่มา : ^{3/} ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533)
ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ กรณีเครื่อง 737 (ซึ่งที่ค่าคาดการณ์สูงสุด)

4.2) การเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ. 2562-สิงหาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดแยกตามช่วงฤดูมรสุมดังนี้ (ตารางที่ 5.1-5 และรูปที่ 5.1-4)

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ : ผลการเปรียบเทียบคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน พ.ศ. 2567 กับผลการติดตามตรวจสอบในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562) รวมทั้งผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (มีนาคม พ.ศ.2565 และมีนาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดการเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์ในแต่ละสถานีดังนี้

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ส่วน ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

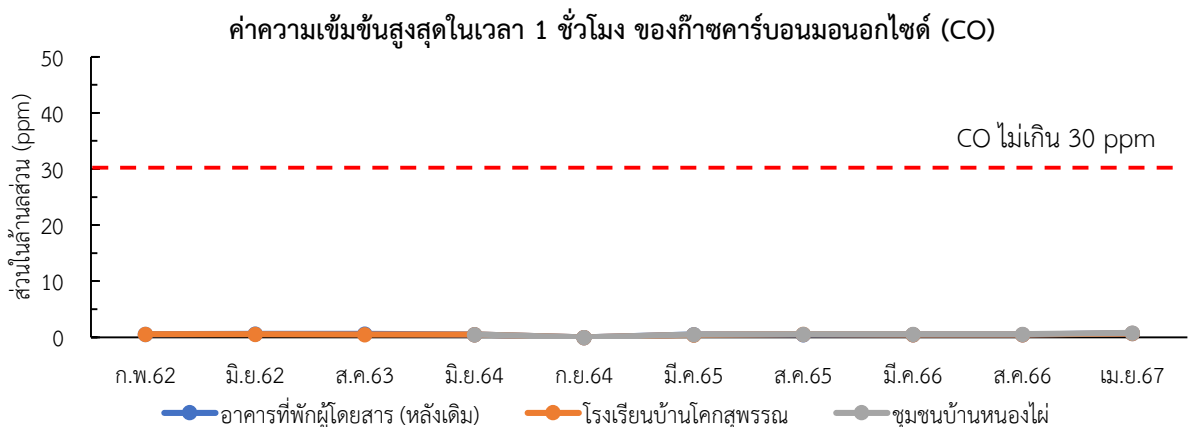
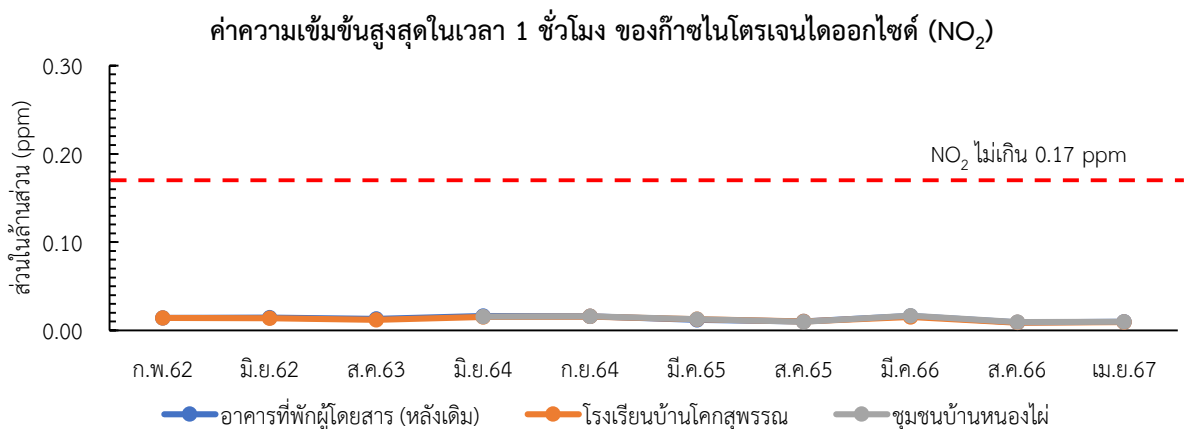
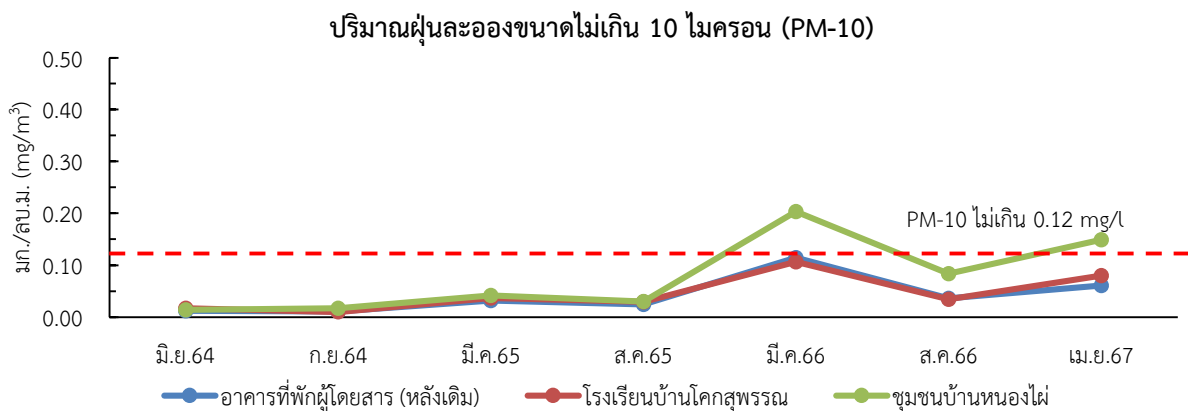
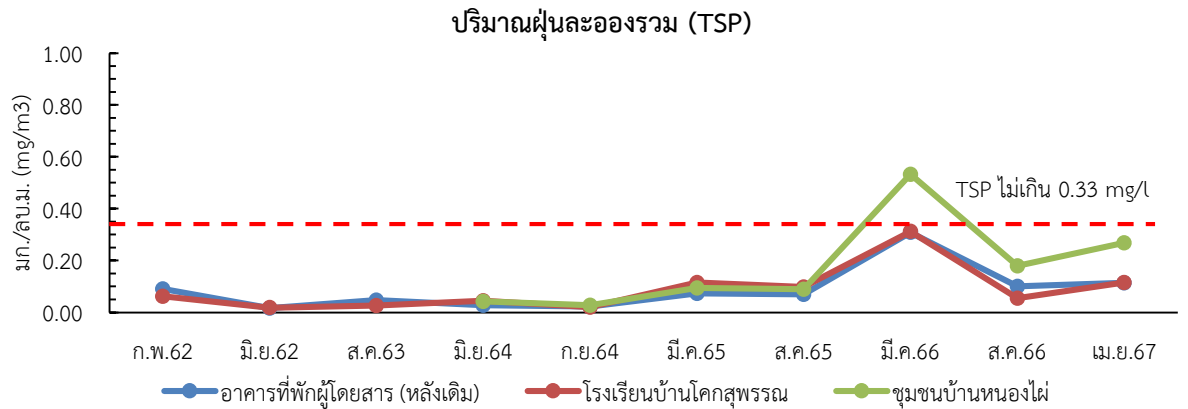
โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ส่วน ความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่มา : ^{1/} รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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) ,มกราคม พ.ศ.2567

หมายเหตุ : ^A มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547
^B มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538
^C มาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 พ.ศ. 2552
^D ผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) ซึ่งได้ทำการคาดการณ์ผลกระทบทางด้านคุณภาพอากาศในช่วงเปิดดำเนินการ
 กรณีเครื่อง 737 (ซึ่งที่ค่าคาดการณ์สูงสุด)
 - ไม่ได้กำหนดไว้ ** ไม่ได้ตรวจวัด N/A ตรวจไม่พบ



รูปที่ 5.1-4 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 ส่วนความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง และความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า ทั้ง 3 สถานีตรวจวัด มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้น บริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด อาจเป็นผลมาจากการเปิดพื้นที่ของการก่อสร้าง บริเวณหัวทางวิ่ง 22 ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องกำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการฯ ระยะก่อสร้าง ด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด

เมื่อเปรียบเทียบกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ พบว่า ทั้ง 3 สถานี มีค่าต่ำกว่าผลการคาดการณ์กรณีเลวร้าย และเมื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ส่วนความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา

เมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนเที่ยวบินในระยะที่ผ่านมา (พ.ศ.2565-ปัจจุบัน) พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และความเข้มข้นในเวลา 1 ชั่วโมง ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ของทั้ง 3 สถานี ไม่มีความสัมพันธ์กับจำนวนเที่ยวบินในช่วงที่มีการตรวจวัดอย่างมีนัยสำคัญ

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 7 วันต่อเนื่อง ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยมีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24 hr.}$) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max})s

2.1.2) ระดับเสียงจากเครื่องบิน : จำนวน 1 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร 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 ดำเนินการร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม สำหรับการสอบถามทัศนคติและความคิดเห็นด้านเสียง จะแบ่งสเกลตามระดับความรู้สึกการรบกวน เป็น 5 ระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด ระดับมาก ระดับปานกลาง ระดับน้อย และไม่มีการรบกวน

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

ดัชนีตรวจวัด	วิธีการเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	มาตรฐานวิธีวิเคราะห์
1. ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) 2. ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) 3. ค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max})	Integrating Sound Level Meter	Sound Level Recording ตาม ISO 1996-1	ISO

2.3) ระยะเวลาตรวจสอบ : ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเป็นเวลา 7 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยดำเนินการตรวจวัดช่วงเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพอากาศ รวมจำนวนการตรวจวัดระดับเสียง 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 (ภาพที่ 5.2-1)



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.2-1 การตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ต่อ)

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

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

ที่มา : Handbook of Noise Assessment, 1975

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

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) กำหนดเวลาในการบิน ช่วงเวลา กลางวัน (07.00-22.00 น.) และช่วงเวลากลางคืน (22.00-07.00 น.) และจัดชุดข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในแต่ละกรณีศึกษา หลังจากป้อนข้อมูล (Input data) ข้อมูลครบถ้วนแล้วจึงสั่งให้แบบจำลองทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยาน

(4) สร้าง Contour เพื่อให้โปรแกรมแสดงเส้นระดับความเข้มของเสียงและหลังจากได้รูปเส้นระดับความเข้มเสียง ได้มีการปรับปรุงรูปภาพให้มีความสวยงามของเส้นเสียง

2.4.2) การกำหนดกรณีศึกษา (Scenarios) : โดยการศึกษากำหนดกรณีศึกษาตามจำนวนเที่ยวบินจากการคาดการณ์ในปีปัจจุบันที่ได้มีการดำเนินการอยู่

2.5) การประเมินผลการศึกษา : นำข้อมูลระดับเสียงที่ได้จากการตรวจวัด/วิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนที่ยอมให้ได้ในพื้นที่ต่างๆ 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

ผลการทบทวนรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) พบว่า มีการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ จำนวน 4 สถานี ได้แก่ ที่ทำการสวนป่าโคกโจด โรงเรียนบ้านสะกอกไทร บ้านหินแห่ และบ้านโคกกรวด โดยดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระหว่างวันที่ 3-7 กรกฎาคม พ.ศ.2533 มีระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr) ระหว่าง 47.4-56.6 เดซิเบล(เอ) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระหว่าง 58.8-66.3 เดซิเบล(เอ)

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ในช่วงการดำเนินการของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประเมินโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยานที่คาดว่าจะเกิดขึ้น พบว่า ในกรณีที่มีเครื่องบิน SD-360 ใช้บริการไม่เกิน 6 เที่ยวบิน/สัปดาห์ ไม่มีแนวเส้น NEF-ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบทางเสียงที่อาจเกิดขึ้นต่อชุมชนโดยรอบ

ผลการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า มีการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ หรืออยู่ในแนวขึ้น-ลง ของเครื่องบิน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ 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 ระหว่างวันที่ 27 กุมภาพันธ์ -1 มีนาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-16 มิถุนายน พ.ศ.2562 ตามลำดับ พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานรายละเอียดดังนี้

ท่าอากาศยาน (อาคารที่พักผู้โดยสาร) : ผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) 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 ($L_{eq}24\text{ hr.}$) 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 ($L_{eq}24\text{ hr.}$) 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 ($L_{eq}24\text{ hr.}$) เท่ากับ 57.04 dB(A) มีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเท่ากับ 99.0 dB(A) และค่าเฉลี่ยระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าเท่ากับ 62.87 dB(A)

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ในช่วงการดำเนินการของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประเมินโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d) โดยทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยานที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2562 ปี พ.ศ.2575 และปี พ.ศ.2585 มีรายละเอียดผลการคาดการณ์ดังนี้

กรณีคาดการณ์	แนวเส้น NEF 30-40	แนวเส้น NEF 40 ขึ้นไป
ปี พ.ศ.2562 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 6 เที่ยวบินต่อวัน	ครอบคลุมพื้นที่ 0.17 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.01 ตร.กม.
ปี พ.ศ.2575 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 15 เที่ยวบินต่อวัน	ครอบคลุมพื้นที่ 0.34 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.04 ตร.กม.
ปี พ.ศ.2585 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 26 เที่ยวบินต่อวัน	ครอบคลุมพื้นที่ 0.48 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.08 ตร.กม.

ซึ่งพบว่า ผลการคาดการณ์ค่า NEF ที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ.2562 ปี พ.ศ.2575 และปี พ.ศ.2585 พบว่า แนวเส้น NEF 30 มีพื้นที่อยู่ในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวงเวียน

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) พบว่า มีการตรวจวัดระดับเสียงในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการหรืออยู่ในแนวขึ้น-ลง ของเครื่องบิน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ โดยดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24\text{ hr}$) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 5 (L_5) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L_{10}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L_{50}) และ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และค่าระดับการรับเสียง (SEL) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 27 กุมภาพันธ์ -1 มีนาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 14-16 มิถุนายน พ.ศ.2562 ซึ่งเป็นช่วงเดียวกับการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ในช่วงการดำเนินการของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประเมินโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d) โดยทำการคำนวณค่า NEF ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขึ้น-ลงของอากาศยานที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2562 ปี พ.ศ.2575 และปี พ.ศ.2585 ประเมินครอบคลุมทั้งช่วงฤดูแล้งและฤดูหนาว มีรายละเอียดผลการคาดการณ์ดังนี้

กรณีคาดการณ์	แนวเส้น NEF 30-40		แนวเส้น NEF 40 ขึ้นไป	
	ฤดูร้อน	ฤดูหนาว	ฤดูร้อน	ฤดูหนาว
ปี พ.ศ.2562 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 6 เที่ยวบินต่อวัน	ครอบคลุมพื้นที่ 0.209 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.225 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.009 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.015 ตร.กม.
ปี พ.ศ.2575 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 11 เที่ยวบินต่อวัน และเครื่องบิน B777-200 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน	ครอบคลุมพื้นที่ 0.416 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.451 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.029 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.034 ตร.กม.
ปี พ.ศ.2585 กรณีเครื่องบิน B737-800 จำนวน 20 เที่ยวบินต่อวัน และเครื่องบิน B777-200 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อวัน	ครอบคลุมพื้นที่ 0.651 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.720 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.062 ตร.กม.	ครอบคลุมพื้นที่ 0.062 ตร.กม.

ซึ่งพบว่า ผลการคาดการณ์ค่า NEF ที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ.2562 ปี พ.ศ.2575 และปี พ.ศ.2585 พบว่า แนวเส้น NEF 30 มีพื้นที่อยู่ในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่งเท่านั้น

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

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

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม

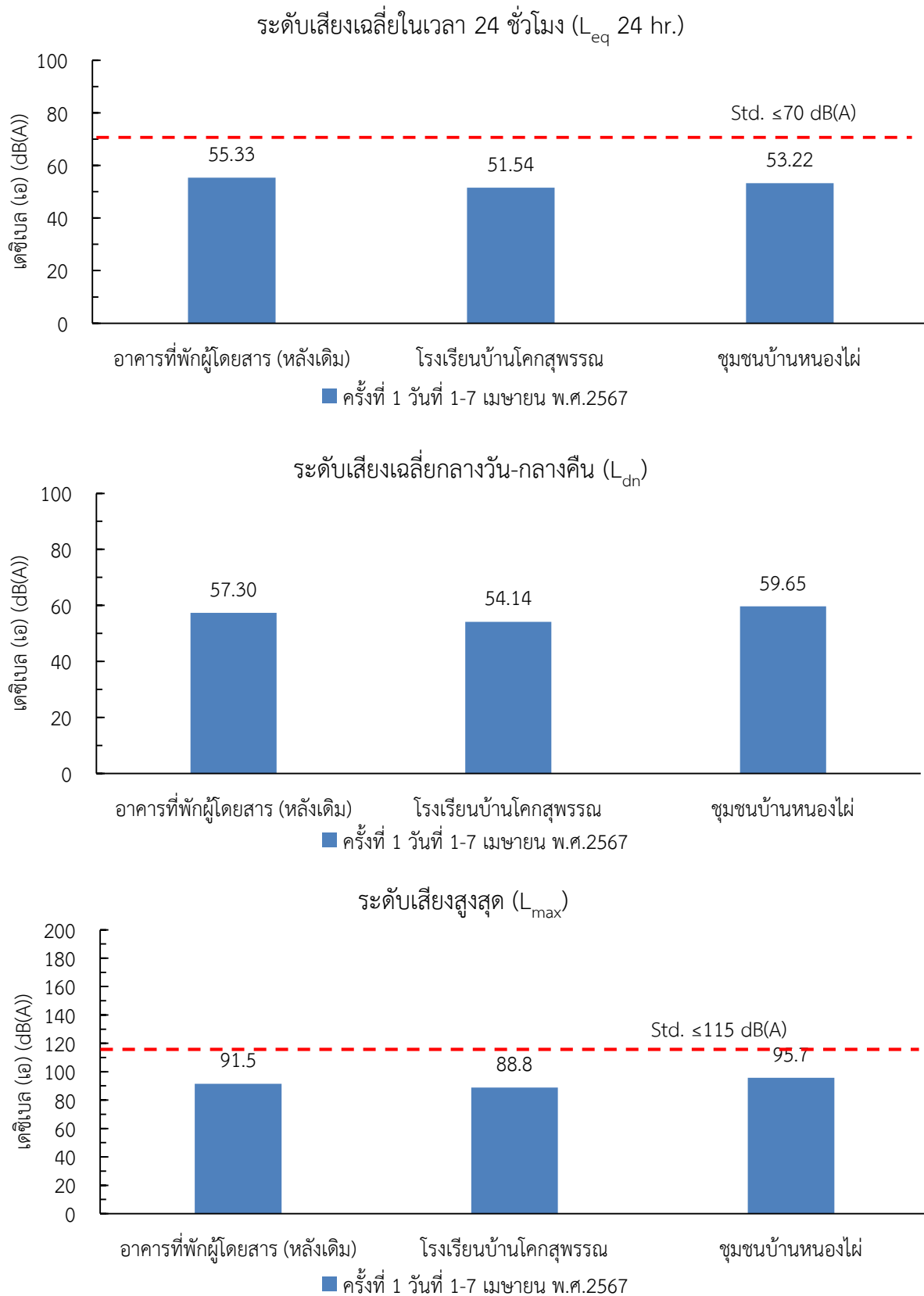
ผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 โดยมีรายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้ (ตารางที่ 5.2-1 และรูปที่ 5.2-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

ครั้งที่ 1 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 โดยดำเนินการตรวจวัด 3 สถานี พบว่า ทุกสถานีตรวจวัดมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยมีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

ตารางที่ 5.2-1				
ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียง dB(A)		
		Leq 24 hr	L _{dn}	L _{max} *
1.อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	1-2 เม.ย. 2567	54.9	58.7	82.8
	2-3 เม.ย. 2567	52.7	54.4	80.9
	3-4 เม.ย. 2567	57.3	58.6	87.8
	4-5 เม.ย. 2567	58.6	59.1	91.5
	5-6 เม.ย. 2567	52.9	56.5	90.8
	6-7 เม.ย. 2567	52.1	54.7	86.7
	7-8 เม.ย. 2567	54.4	56.7	82.5
	ค่าเฉลี่ย	55.33	57.30	91.5*
2.โรงเรียนบ้านโคก สุพรรณ	1-2 เม.ย. 2567	51.6	54.4	88.7
	2-3 เม.ย. 2567	51.7	54.1	88.5
	3-4 เม.ย. 2567	50.6	53.2	86.4
	4-5 เม.ย. 2567	52.0	55.5	88.8
	5-6 เม.ย. 2567	51.3	53.8	88.6
	6-7 เม.ย. 2567	51.4	53.8	87.0
	7-8 เม.ย. 2567	52.0	53.8	88.4
	ค่าเฉลี่ย	51.54	54.14	88.8*
3.ชุมชนบ้านหนองไผ่	1-2 เม.ย. 2567	51.7	57.0	82.8
	2-3 เม.ย. 2567	52.4	58.3	77.4
	3-4 เม.ย. 2567	53.6	59.9	85.3
	4-5 เม.ย. 2567	54.9	62.8	95.7
	5-6 เม.ย. 2567	53.0	59.0	79.4
	6-7 เม.ย. 2567	52.7	58.1	81.8
	7-8 เม.ย. 2567	53.5	59.8	84.2
	ค่าเฉลี่ย	53.22	59.65	95.7*
มาตรฐาน**		70	-	115

หมายเหตุ : * ใช้ค่าสูงสุด - ไม่ได้กำหนด

** มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540



รูปที่ 5.2-1 ผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 52.1-58.6 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 55.33 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 54.4-59.1 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 57.30 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 80.9-91.5 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 91.5 dB(A) โดยมีค่า L_{eq} 24 hr. และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 50.6-52.0 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 51.54 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 53.2-54.4 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 54.14 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 86.4-88.8 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 88.8 dB(A) โดยมีค่า L_{eq} 24 hr. และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.) ระหว่าง 51.7-54.9 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 53.22 dB(A) ค่าระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าระหว่าง 57.0-62.8 dB(A) คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 59.65 dB(A) และมีค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่าง 77.4-95.7 dB(A) คิดเป็นค่าสูงสุดเท่ากับ 95.7 dB(A) โดยมีค่า L_{eq} 24 hr. และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

3.3.2) ผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) เป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2567 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567) เป็นการทบทวนสถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2567 โดยมีการนำเข้าสู่ข้อมูลที่ใช้ในการประเมินดังนี้

จำนวนเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ที่ขึ้นลงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.2-2

ตารางที่ 5.2-2		
สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2567 ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์		
ชนิดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินสูงสุด ^{1/} (เที่ยว/วัน)	จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ^{1/} (เที่ยว/วัน)
Airbus 320-200	20	4
Boeing 737-800	6	-
Cessna 510	2	-
HONDA HA-420 Honda Jet	6	-
HAWKER-800XP	2	-
Cirrus SR22	1	-
Bombardier Dash8 Q400	-	2
Cessna 172	-	1
รวม	37	7

หมายเหตุ : ^{1/} เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันสูงสุดของเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2567 โดยวันที่มีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ.2566 และวันที่มีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยที่ถูกเลือกประเมิน คือ วันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2567

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, พฤษภาคม พ.ศ.2567

ทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน พบว่า ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2567 ในการร่อนลง มีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 04 คิดเป็นร้อยละ 77 และใช้ทางวิ่งหมายเลข 22 คิดเป็นร้อยละ 23 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด ส่วนการบินขึ้น มีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งหมายเลข 04 คิดเป็นร้อยละ 22 และใช้ทางวิ่งหมายเลข 22 คิดเป็นร้อยละ 78 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมดเช่นกัน

ทิศทางการขึ้น-ลง	ร่อนลง (ร้อยละ)	บินขึ้น (ร้อยละ)
ทางวิ่งหมายเลข 04	77	22
ทางวิ่งหมายเลข 22	23	78

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, พฤษภาคม พ.ศ.2567

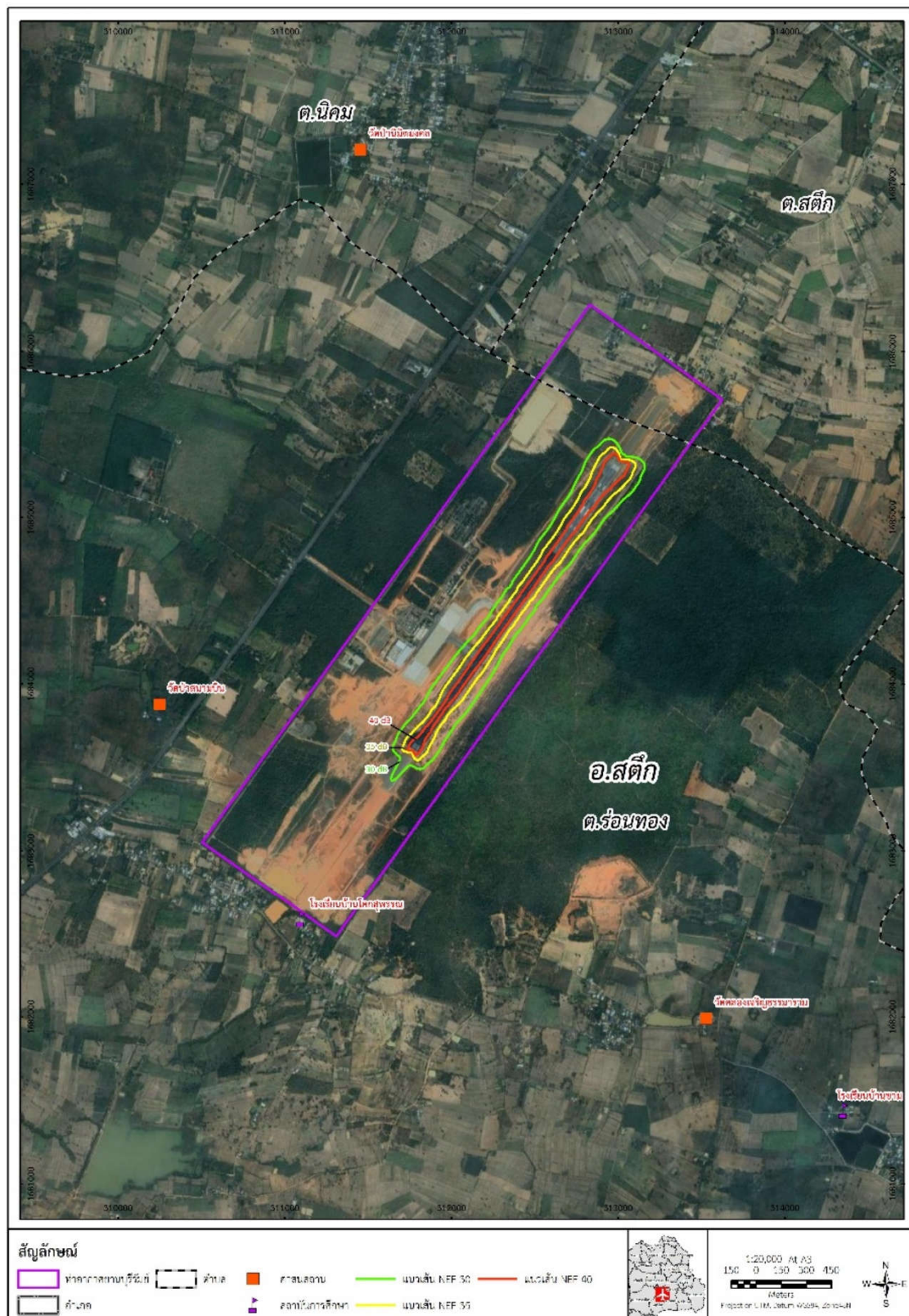
ผลการประเมินระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยนำเข้าสู่ข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและชนิดของเครื่องบิน สัดส่วนทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบิน ความยาวทางวิ่ง (2,100 เมตร) รวมทั้งเวลาในการปฏิบัติการบิน ระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2566 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีรายละเอียดผลการประเมินดังนี้ (รูปที่ 5.2-2)

กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.560 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.284 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.110 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง

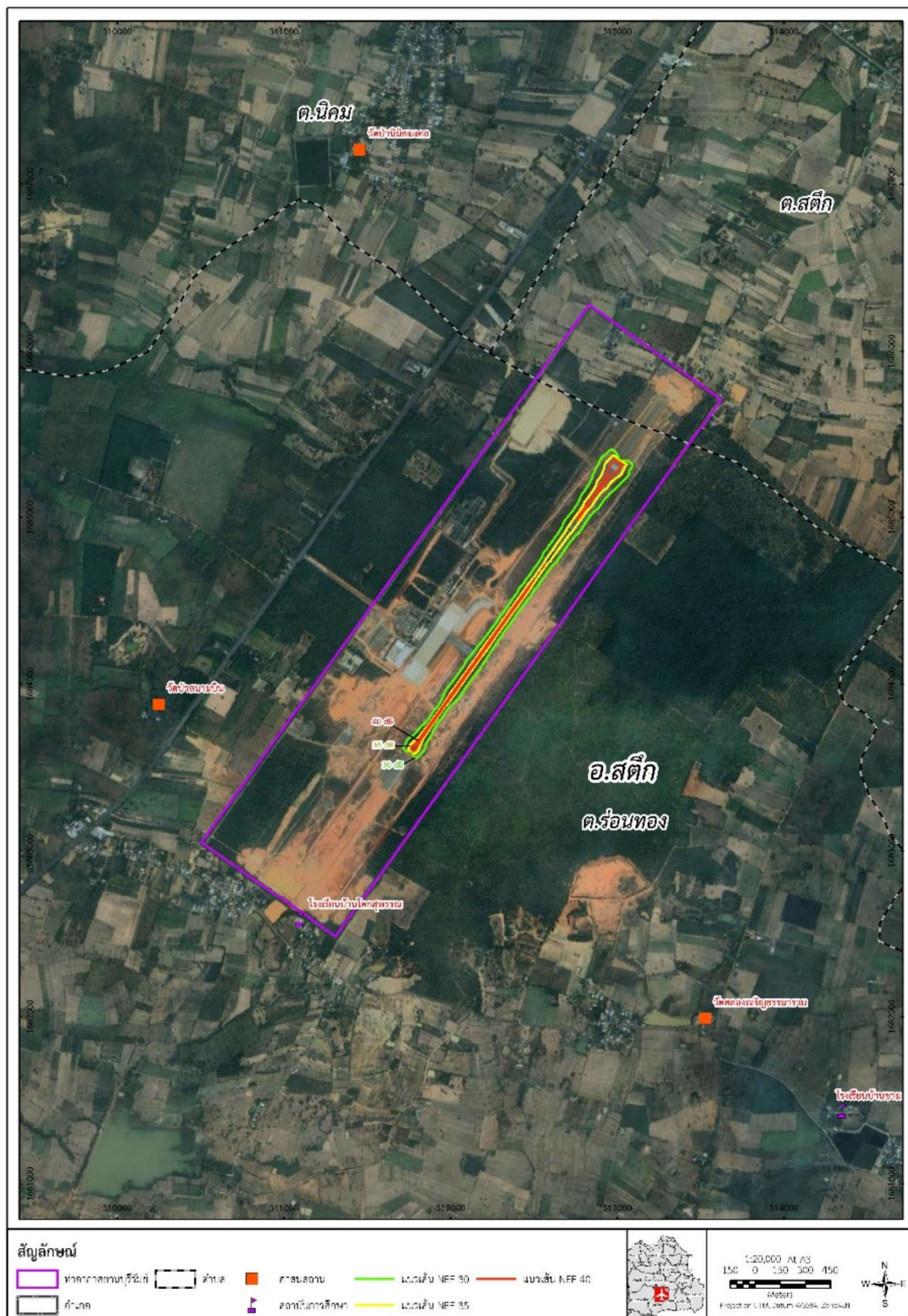
กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

- แนวเส้น NEF 30 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.209 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 35 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.072 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง
- แนวเส้น NEF 40 ครอบคลุมพื้นที่ ขนาด 0.016 ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ตามแนวทางวิ่ง



ก. กรณีจำนวนเที่ยวบินสูงสุด

รูปที่ 5.2-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567)
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



ข. กรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย

รูปที่ 5.2-2 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF ครั้งที่ 1 (ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567)
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

4) การเปรียบเทียบผล

4.1) การเปรียบเทียบระดับเสียง

การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 กับ ผลการตรวจวัดในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการตรวจวัด ในระยะที่ผ่านมา (มิถุนายน พ.ศ.2564-สิงหาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดแยกสถานียังนี้ (ตารางที่ 5.2-3 และรูปที่ 5.2-3)

อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) มีค่าลดลง จากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 และ มีนาคม พ.ศ. 2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 สำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าลดลงจาก ผลการตรวจวัดในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 และ มีนาคม พ.ศ.2566 โดยยังคงมีค่า $L_{eq}24\text{ hr.}$ และ L_{max} เป็นไปตาม เกณฑ์มาตรฐานกำหนด

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) มีค่าลดลงจากผล การตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2562, สิงหาคม พ.ศ.2565 และ มีนาคม พ.ศ.2566 ส่วน ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2562, มิถุนายน พ.ศ.2562, มีนาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2565 และ มีนาคม พ.ศ.2566 สำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าเพิ่มขึ้นจาก ผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2562, กันยายน พ.ศ.2564, มีนาคม พ.ศ.2565 และ มีนาคม พ.ศ.2566 โดยยังคงมีค่า $L_{eq}24\text{ hr.}$ และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ชุมชนบ้านหนองไผ่ : ระดับเสียงเฉลี่ย ในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) มีค่าลดลงจากผลการ ตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 และ มีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2564 ส่วนระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และ สิงหาคม พ.ศ.2565 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2564 สำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าลดลง จากผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2565 และ มีนาคม พ.ศ.2566 แต่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในเดือน มิถุนายน พ.ศ.2564 โดยยังคงมีค่า $L_{eq}24\text{ hr.}$ และ L_{max} เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

4.2 การเปรียบเทียบผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์

การเปรียบเทียบผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ในปัจจุบัน (ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2567) กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่า แนวเส้น NEF 30 ซึ่งเป็นค่าระดับเสียงที่ยอมรับได้ ทั้งในกรณีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยและเที่ยวบินสูงสุด ยังคงอยู่ภายใน พื้นที่ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ รายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า ทุกสถานีตรวจวัด มีค่าระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด โดยระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq}24\text{ hr.}$) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา

ตารางที่ 5.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานีตรวจวัด	ช่วงที่ตรวจวัด	ระดับเสียง dB(A)		
		Leq 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 ^{2/}	52.45	56.97	90.40
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	54.48	60.91	87.70
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	61.93	63.41	114.8
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	47.75	49.87	84.4
	เมษายน พ.ศ.2567	55.33	57.30	91.5
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 ^{2/}	55.62	63.21	97.20
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	56.70	66.09	92.31
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	60.49	63.57	103.6
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	54.20	57.37	88.5
	เมษายน พ.ศ.2567	51.54	54.14	88.8
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 ^{2/}	57.34	65.68	103.20
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{2/}	58.90	67.01	88.46
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	60.05	63.24	109.8
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	52.84	57.37	96.2
	เมษายน พ.ศ.2567	53.22	59.65	95.7
มาตรฐาน**		70	-	115

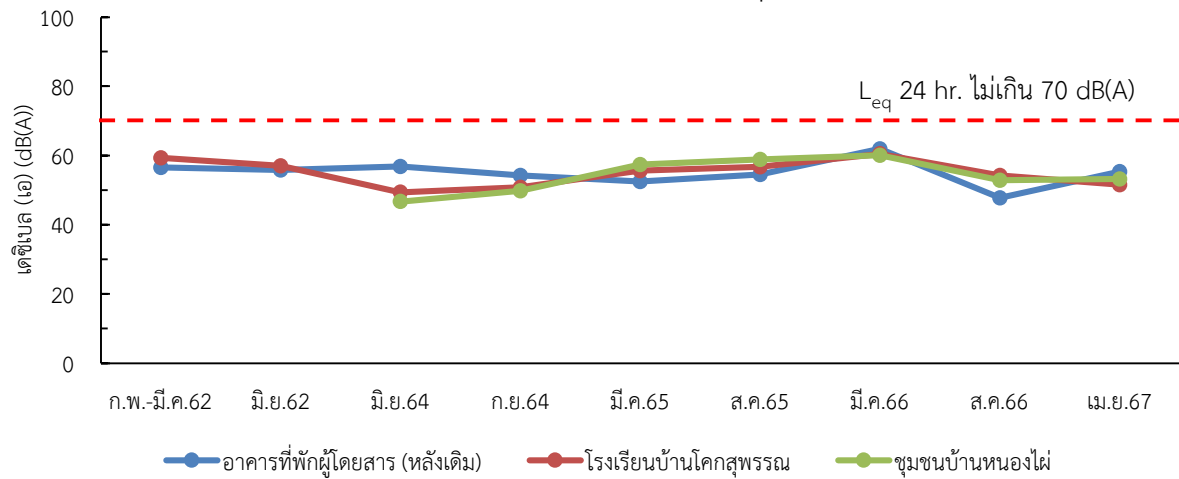
หมายเหตุ : ** มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540

- ไม่ได้กำหนด * ใช้ค่าสูงสุด *** ไม่ได้ตรวจวัด

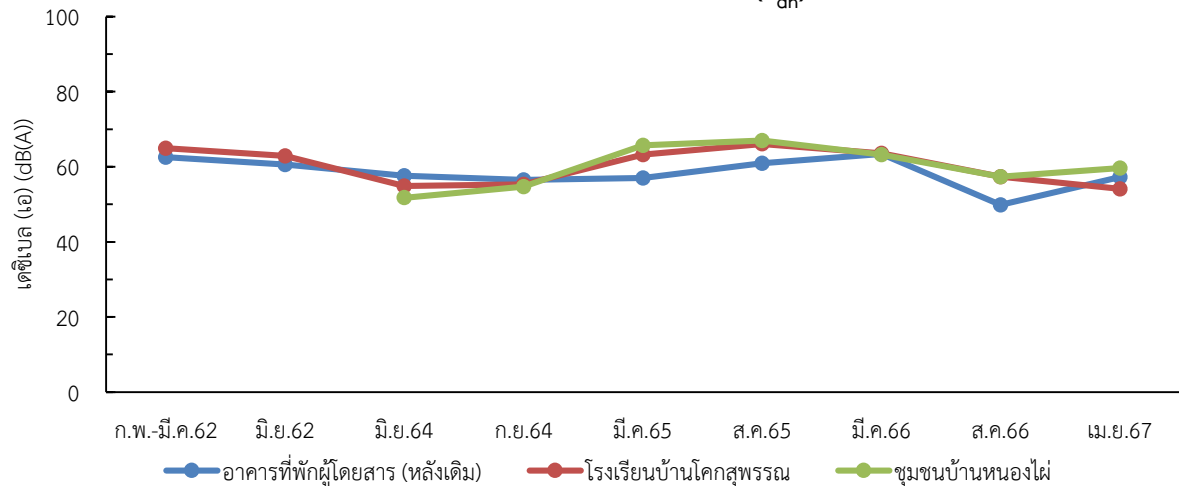
ที่มา : ^{1/} รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564)

^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และ นครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567

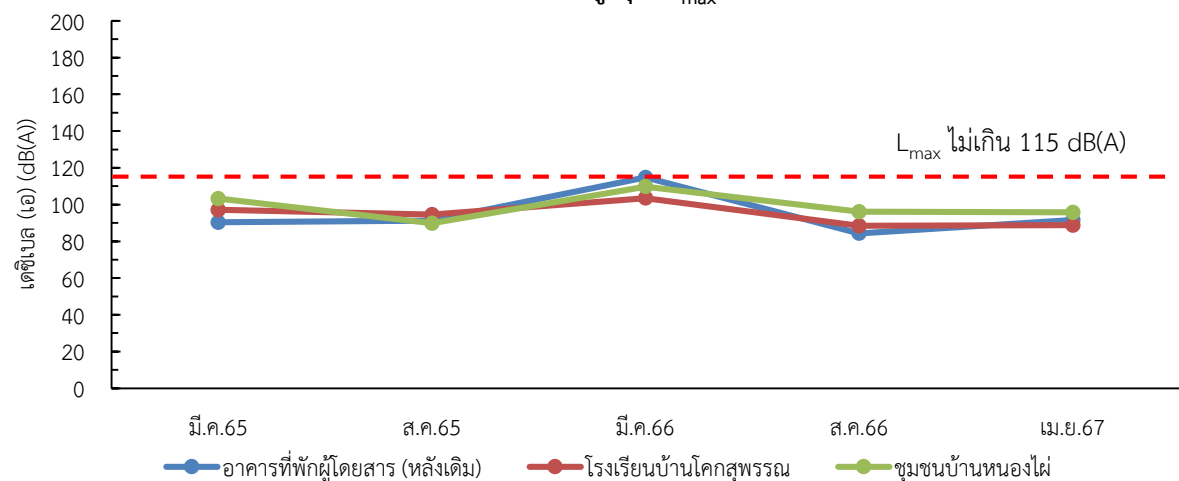
ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hr.)



ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})



ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})



รูปที่ 5.2-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

เมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนเที่ยวบินในระยะเวลาที่ผ่านมา (พ.ศ.2565-ปัจจุบัน) พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลา 24 ชั่วโมง ($L_{eq24\text{ hr.}}$) ทั้ง 3 สถานีตรวจวัด ไม่มีความสัมพันธ์กับจำนวนเที่ยวบินในช่วงที่ตรวจวัดอย่างมีนัยสำคัญ จึงสรุปได้ว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบด้านระดับเสียงต่อชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ

จากผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในปัจจุบัน (ระหว่างเดือนมกราคมถึงมิถุนายน พ.ศ.2567) พบว่า แนวเส้นเสียง NEF 30 ในกรณีเที่ยวบินสูงสุดและเที่ยวบินเฉลี่ย มีพื้นที่ทั้งหมดอยู่ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการดำเนินการต่างๆ ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนในบริเวณข้างเคียง

อย่างไรก็ตาม กรมควบคุมมลพิษได้ออกมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ (คพ.03-130) โดยคณะกรรมการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน เอกสารฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 6/2562 เมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2562 ได้ระบุแนวทางการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงอากาศยานระดับสากล และมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะเพื่อกรมท่าอากาศยานได้นำมาเป็นแนวทางในการจัดการผลกระทบเสียงจากสนามบินต่อไป

5.3 ความสั่นสะเทือน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือน โดยเน้นบริเวณที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อติดตามตรวจสอบสถานภาพปัจจุบันของระดับความสั่นสะเทือนในบริเวณพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดจากกิจกรรมของโครงการฯ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านการจัดการผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

2) วิธีการศึกษา

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

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

2.3) **ระยะเวลาตรวจวัด** : ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนเป็นเวลา 7 วันต่อเนื่องกัน ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน จะดำเนินการตรวจวัดทั้งสิ้น จำนวน 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดแล้ว จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 (ภาพที่ 5.3-1)



อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)



โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ



ชุมชนบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567

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 รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในระยะที่ผ่านมา และผลที่ได้จากการ ประเมินผลกระทบต่อระดับความสั่นสะเทือนในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา โดยมีรายละเอียดของเกณฑ์และมาตรฐานความสั่นสะเทือนดังนี้

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	ระดับที่สูงขึ้นของความสั่นสะเทือนจะส่งผลต่อการทำลายหรือ สร้างความเสียหายต่อโบราณสถาน
2.5 มม./วินาที (0.098 นิ้ว/วินาที)	ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะ สร้างความรู้สึกรำคาญ	ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือ โครงสร้างทางสถาปัตยกรรม
5 มม./วินาที (0.197 นิ้ว/วินาที)	ความสั่นสะเทือนรบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ใน อาคาร (สอดคล้องกับระดับที่ส่งผลกระทบต่อ คนที่อยู่บนสะพาน และได้รับในช่วงเวลา สั้นๆ)	ระดับที่จะส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้าง ทางสถาปัตยกรรม บ้านเรือนทั่วไปที่มีผนัง และเพดานเป็นแบบ Plaster (ส่วนผสมที่มีปูน ทราย น้ำ และ ใยต่าง ๆ) ในกรณีที่เป็น ผนังฝ้าเพดาน แบบยึดหยุ่นจะได้รับความเสียหายเล็กน้อย
10-15 มม./วินาที (0.394-0.591 นิ้ว/วินาที)	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือน อย่างต่อเนื่อง และคนที่เดินบนสะพานจะไม่สามารถยอมรับได้	ระดับความสั่นสะเทือนที่สูงกว่าการจราจรปกติ ซึ่งจะก่อให้เกิด ความเสียหายต่อโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมและสร้าง ความเสียหายต่อโครงสร้างบ้างเล็กน้อย

มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร				
อาคารประเภทที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตร/วินาที)	
			ความสั่นสะเทือนกรณีที่ 1	ความสั่นสะเทือนกรณีที่ 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 มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

หมายเหตุ : f หมายถึง ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุด มีหน่วยเป็น เฮิรตซ์

* หมายถึง กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนอน

** 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

2.4.2) สรุปผลกระทบด้านระดับความสั่นสะเทือนในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต และจัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนปฏิบัติการฯ ตามความเหมาะสม หรือให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

2.4.3) เตรียมแผนการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผลกระทบที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ในสภาพอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า การตรวจวัดระดับสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ จำนวน 2 จุด ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ดำเนินการตรวจวัด จำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 22-24 ตุลาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 15-17 มกราคม พ.ศ.2563 พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ จนถึงระดับที่รู้สึกได้ถึง ความสั่นสะเทือน และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด โดยมีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้

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

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

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) พบว่า การตรวจวัดระดับสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ จำนวน 2 จุด ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ดำเนินการตรวจวัด จำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 22-24 ตุลาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 15-17 มกราคม พ.ศ.2563 ซึ่งเป็นช่วงเดียวกับการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ จนถึงระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2564 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ผลการตรวจวัด พบว่า (1) บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.315 มม./วินาที และมีความถี่เท่ากับ 5.8 เฮิร์ต (2) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.717 มม./วินาที และมีความถี่มากกว่า 100 เฮิร์ต และ (3) ชุมชนบ้านหนองไผ่ พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.323 มม./วินาที และมีความถี่เท่ากับ 57 เฮิร์ต เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนทั้ง 3 สถานี มาเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน พบว่า ระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่ 2 คือ ระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรฐาน

ความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารและโบราณสถานที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

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

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านหนองไผ่ ผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่มนุษย์รู้สึกถึงความสั่นสะเทือนได้ ถ้าเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 เนื่องจากสถานีตรวจวัดบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) อยู่ใกล้กับเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างสายหลัก ส่วนสถานีตรวจวัดบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณอยู่ใกล้กับเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างสายรอง ส่วนบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในเกณฑ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ แต่ยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างอาคารทุกประเภท ตามมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ. 2553 ส่วนผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) และบริเวณชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าระดับความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน ส่วนบริเวณโรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่องจะสร้างความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่เสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไป หรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรม โดยผลการตรวจวัดจากทุกสถานียังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553)

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 1 ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีผลการตรวจวัดดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 5.3-1 และรูปที่ 5.3-1 สำหรับผลการตรวจวัดแสดงดังภาคผนวก ค)

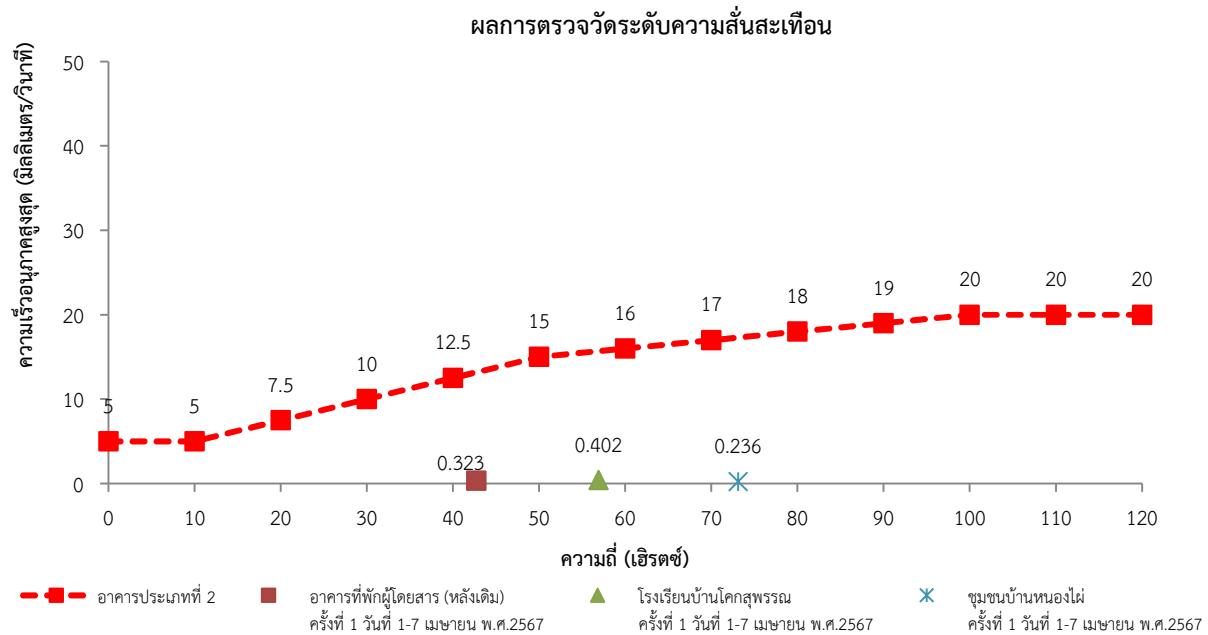
ครั้งที่ 1 ดำเนินการตรวจวัดระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 โดยได้ดำเนินการตรวจวัดจำนวน 3 สถานี ซึ่งมีรายละเอียดรายสถานีดังนี้

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) มีความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.323 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุด เท่ากับ 42.7 เฮิรต เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ตารางที่ 5.3-1 ผลการตรวจวัดความถี่และความสั่นสะเทือนสูงสุด ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ความเร็วอนุภาคสูงสุด ที่แกนใดๆ (มิลลิเมตร/วินาที)	ความถี่ (เฮิร์ต)	มาตรฐาน ^{1/} (มิลลิเมตร/ วินาที)
1. บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)	1-2 เม.ย. 2567	0.323 (Vert)	42.7	13.2 ^{3/}
	2-3 เม.ย. 2567	0.252 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
	3-4 เม.ย. 2567	0.244 (Vert)	46.5	14.1 ^{3/}
	4-5 เม.ย. 2567	0.244 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
	5-6 เม.ย. 2567	0.260 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
	6-7 เม.ย. 2567	0.142 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
	7-8 เม.ย. 2567	0.268 (Vert)	28.4	9.6 ^{3/}
	ค่าสูงสุด	0.323 (Vert)	42.7	13.2 ^{3/}
2. โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ	1-2 เม.ย. 2567	0.284 (Vert)	64.0	16.4 ^{4/}
	2-3 เม.ย. 2567	0.402 (Vert)	56.9	15.7 ^{4/}
	3-4 เม.ย. 2567	0.236 (Vert)	56.9	15.7 ^{4/}
	4-5 เม.ย. 2567	0.205 (Vert)	64.0	16.4 ^{4/}
	5-6 เม.ย. 2567	<0.140 (Vert)	-	-
	6-7 เม.ย. 2567	<0.140 (Vert)	-	-
	7-8 เม.ย. 2567	<0.140 (Vert)	-	-
	ค่าสูงสุด	0.402 (Vert)	56.9	15.7 ^{4/}
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่	1-2 เม.ย. 2567	0.166 (Vert)	>100	20.0 ^{5/}
	2-3 เม.ย. 2567	0.142 (Vert)	73.1	17.3 ^{4/}
	3-4 เม.ย. 2567	<0.140 (Vert)	-	-
	4-5 เม.ย. 2567	0.236 (Vert)	73.1	17.3 ^{4/}
	5-6 เม.ย. 2567	<0.140 (Vert)	-	-
	6-7 เม.ย. 2567	0.166 (Vert)	32.0	10.5 ^{3/}
	7-8 เม.ย. 2567	0.126 (Vert)	85.3	18.5 ^{4/}
	ค่าสูงสุด	0.236 (Vert)	73.1	17.3 ^{4/}

หมายเหตุ : Vert = แรงสั่นสะเทือนในแนวแกนตั้ง (Vertical Geophone)

- ^{1/} = ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 37 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 69 ง ลงวันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553
- ^{2/} = ความเร็วอนุภาคไม่เกิน 5 มม./วินาที จากมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร สำหรับอาคารประเภทที่ 2 กรณีมีความถี่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 เฮิร์ต
- ^{3/} = ความเร็วอนุภาคไม่เกิน 0.25f+2.5 มม./วินาที จากมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร สำหรับอาคารประเภทที่ 2 กรณีมีความถี่มากกว่า 10 เฮิร์ต แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 50 เฮิร์ต
- ^{4/} = ความเร็วอนุภาคไม่เกิน 0.1f+10 มม./วินาที จากมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร สำหรับอาคารประเภทที่ 2 กรณีมีความถี่มากกว่า 50 เฮิร์ต แต่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 100 เฮิร์ต
- ^{5/} = ความเร็วอนุภาคไม่เกิน 20 มม./วินาที จากมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร สำหรับอาคารประเภทที่ 2 กรณีมีความถี่มากกว่า 100 เฮิร์ต



รูปที่ 5.3-1 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.402 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุด เท่ากับ 56.9 เฮิรตซ์ เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ชุมชนบ้านหนองไผ่ มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดเท่ากับ 0.236 มม./วินาที และมีความถี่สูงสุดกับ 73.1 เฮิรตซ์ เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์เสนอแนะของ Whiffin และ Leonard พบว่า ความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับความสั่นสะเทือนในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2562-สิงหาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดรายสถานีตรวจวัดดังนี้ (ตารางที่ 5.3-2 และรูปที่ 5.3-2)

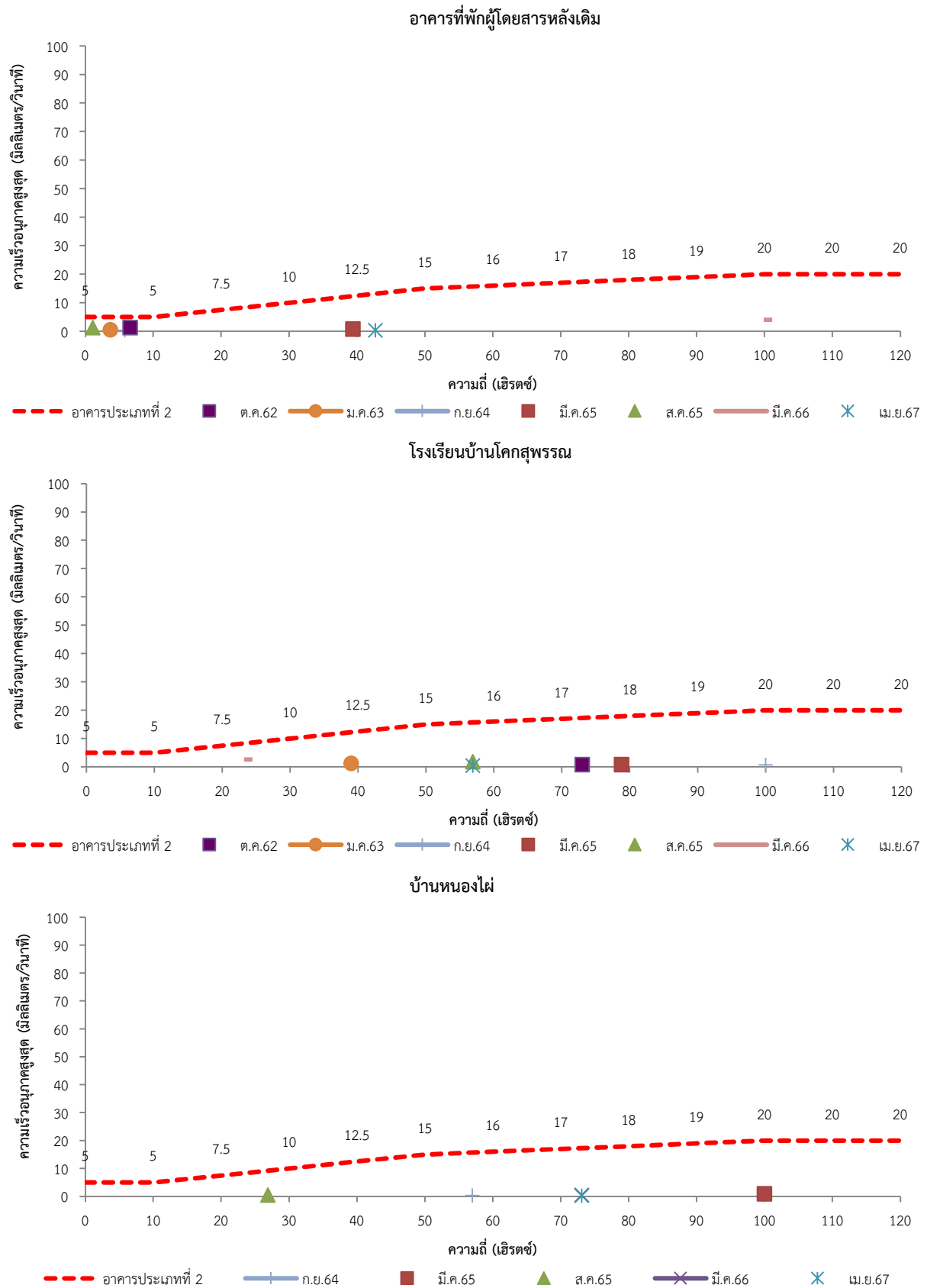
อาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) : ระดับความสั่นสะเทือนในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนตุลาคม พ.ศ.2562, มีนาคม พ.ศ.2565, สิงหาคม พ.ศ.2565, มีนาคม พ.ศ.2566 และสิงหาคม พ.ศ.2566 โดยความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบ/ความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

ตารางที่ 5.3-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
สถานที่	ช่วงที่ตรวจวัด	ความเร็วอนุภาค สูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรต)	มาตรฐาน (มม./วินาที)
1. บริเวณที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม) ^{1/}	ตุลาคม พ.ศ.2562 ^{3/}	1.27	6.6	20.0 [*]
	มกราคม พ.ศ.2563 ^{3/}	0.457	3.7	20.0 [*]
	กันยายน พ.ศ.2564 ^{3/}	0.315	5.8	20.0 [*]
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{3/}	0.757	39.4	34.7*
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{3/}	1.270	1.1	20.0 [*]
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{3/}	3.980	>100	20.0*
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{3/}	0.560	64	16.4
	เมษายน พ.ศ.2567	0.323	42.7	13.2
2. โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ ^{2/}	ตุลาคม พ.ศ.2562 ^{3/}	0.804	73	17.3
	มกราคม พ.ศ.2563 ^{3/}	1.21	39	12.2
	กันยายน พ.ศ.2564 ^{3/}	0.717	>100	20.0
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{3/}	0.746	78.8	17.9
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{3/}	1.830	56.9	15.7
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{3/}	2.577	23.3	8.3
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{3/}	3.84	>100	20
	เมษายน พ.ศ.2567	0.402	56.9	15.7
3. ชุมชนบ้านหนองไผ่ ^{2/}	กันยายน พ.ศ.2564 ^{3/}	0.323	57	15.7
	มีนาคม พ.ศ.2565 ^{3/}	0.875	>100	20.0
	สิงหาคม พ.ศ.2565 ^{3/}	0.426	26.9	9.2
	มีนาคม พ.ศ.2566 ^{3/}	0.449	73.1	17.3
	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{3/}	0.993	85.3	18.5
	เมษายน พ.ศ.2567	0.236	73.1	17.3

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

^{2/} มาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 1 (อาคารที่ใช้เป็นโรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่ตามกฎหมายว่าด้วย การควบคุมอาคาร อาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ในอาคาร) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)

ที่มา : ^{3/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567



รูปที่ 5.3-2 การเปรียบเทียบการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ : ระดับความสั่นสะเทือนในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในระยะเวลาที่ผ่านมา โดยความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

บ้านหนองไผ่ : ระดับความสั่นสะเทือนในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าลดลงจากผลการตรวจวัดในระยะเวลาที่ผ่านมา โดยความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า ทั้ง 3 สถานีตรวจวัดมีค่าอยู่ในระดับที่เป็นไปได้ที่จะรับรู้ แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมทั้งยังไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ตามเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนของอาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ.2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการก่อสร้างของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างของอาคาร อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรเฝ้าระวังระดับความสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง

5.4 คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โดยเป็นแหล่งน้ำสำคัญที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเพิ่มเติมดัชนีตรวจวัดตามที่เสนอไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะเวลาที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อให้ทราบสถานภาพปัจจุบันของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

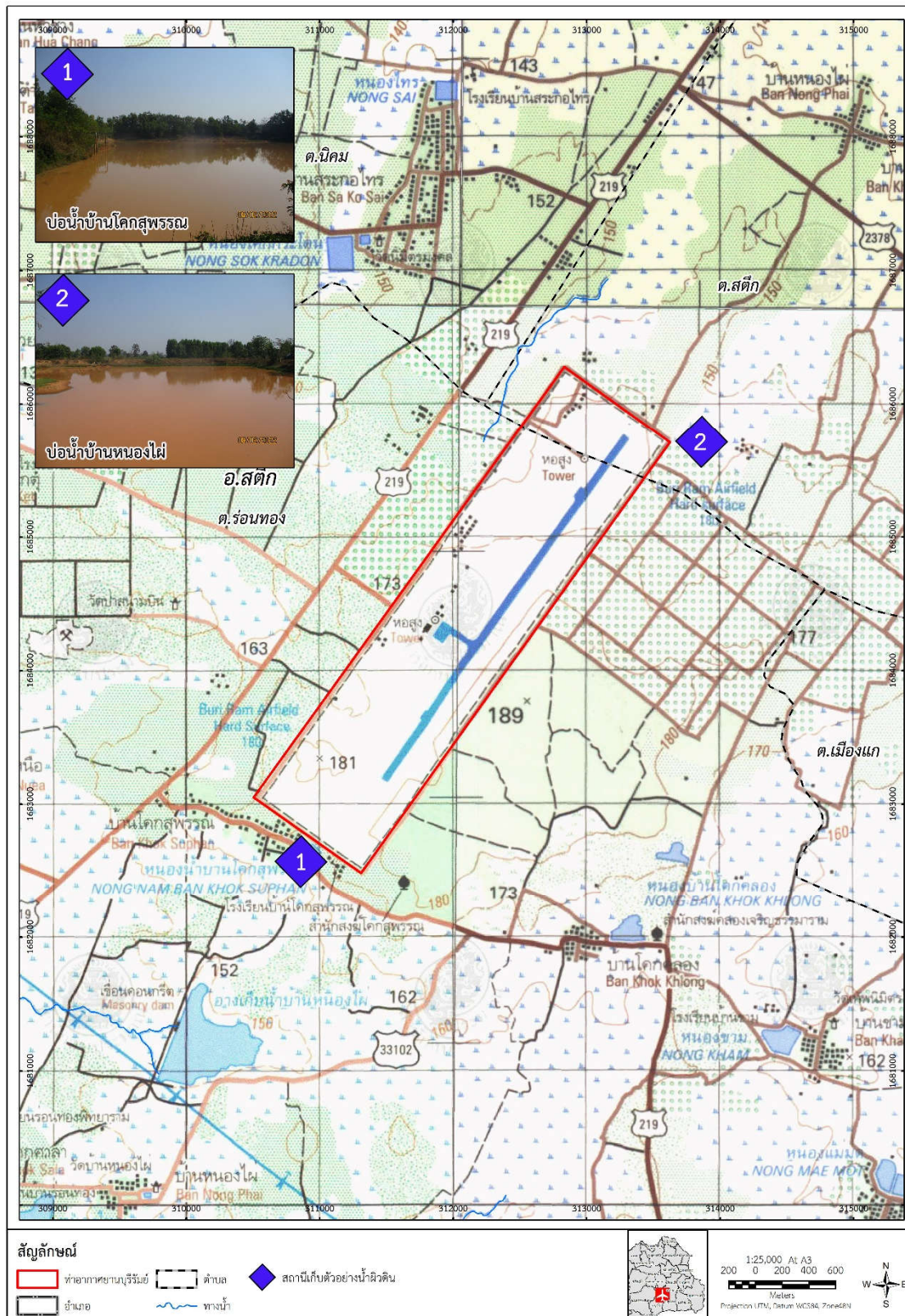
1.2) เพื่อตรวจสอบและควบคุมการเปลี่ยนแปลงของคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่ยอมรับได้

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการด้านคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำ/ทางน้ำ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

2) วิธีการศึกษา

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

2.2) **ดัชนีการติดตามตรวจสอบ :** 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



รูปที่ 5.4-1 ตำแหน่งสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	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) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินแล้ว จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวัดในช่วงฤดูแล้ง (ภาพที่ 5.4-1)



บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ



บ่อน้ำบ้านหนองไผ่

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 (ฤดูแล้ง)

ภาพที่ 5.4-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

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

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ :

2.5.1) สรุปผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในสภาพการณ์ปัจจุบัน/อนาคต รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาฯ หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพน้ำจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการทบทวนรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (สิงหาคม พ.ศ.2533) มีการเก็บตัวอย่างและตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในลำตะโค่ง ณ จุดเหนือ น้ำ และท้ายน้ำของปากห้วยร้อนทอง พบว่า ทั้ง 2 สถานี จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับ น้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน การอนุรักษ์สัตว์น้ำ การประมง และการว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ผลการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า มีการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ดำเนินการตรวจวัด จำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 31 กรกฎาคม - 1 สิงหาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ.2562 พบว่า ผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบ ในระยะ 10 ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ.2575) คาดว่าจะมีปริมาณผู้มาใช้บริการสูงสุด 2,329 คนต่อวัน ดังนั้น จะมีปริมาณน้ำเสียประมาณ 93.16 ลบ.ม./วัน ซึ่งท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการก่อสร้างและจัดเตรียมระบบบำบัดน้ำเสียแบบถังบำบัดชนิดเติมอากาศให้สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียได้อย่างเพียงพอ โดยจะไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการไหลของน้ำ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566) พบว่า มีการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 2 สถานี ได้แก่ บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ดำเนินการตรวจวัด จำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 31 กรกฎาคม - 1 สิงหาคม พ.ศ.2562 และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ.2562 ซึ่งเป็นช่วงเดียวกับการจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) พบว่า ผลการตรวจวัดทั้ง 2 ครั้ง มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร

สำหรับผลการคาดการณ์ผลกระทบ ในระยะ 10 ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ.2575) คาดว่าจะมีปริมาณผู้มาใช้บริการสูงสุด 2,329 คนต่อวัน ดังนั้น จะมีปริมาณน้ำเสียประมาณ 93.16 ลบ.ม./วัน เช่นเดียวกับรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) ซึ่ง

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการก่อสร้างและจัดเตรียมระบบบำบัดน้ำเสียแบบถึงบำบัดชนิดเติมอากาศให้สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียได้อย่างเพียงพอ โดยจะไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการไหลของน้ำ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้เก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบริเวณบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนมิถุนายนและเดือนกันยายน พ.ศ.2564 พบว่า คุณภาพน้ำทั้ง 2 สถานี มีค่าคุณภาพน้ำใกล้เคียงกัน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้เก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบริเวณบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2565 โดยคุณภาพน้ำในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม ส่วนคุณภาพน้ำในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบว่า บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการอุตสาหกรรม และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปก่อน และการเกษตร

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้เก็บตัวอย่างและตรวจวัดคุณภาพน้ำบริเวณบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่ ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ.2566 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ และบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงตามช่วงฤดูกาล โดยบ่อน้ำทั้ง 2 แห่ง มีปริมาณน้ำน้อย

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 1 ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีรายละเอียดผลการตรวจวัดดังนี้ (ตารางที่ 5.4-1 และรูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ค)

ครั้งที่ 1 ดำเนินการเก็บตัวอย่างเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการตรวจวิเคราะห์ในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์แยกรายสถานี ดังนี้

ตารางที่ 5.4-1								
ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*					บ่อน้ำ บ้านโคกสุพรรณ	บ่อน้ำ บ้านหนองไผ่
		1	2	3	4	5		
Temperature	องศา เซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	33.2	30.0
pH	-	-	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	-	7.7	7.2
DO	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	2.2	2.2
BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	4.12	5.11
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	373	410
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	164	376
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	1.55	1.40
จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่*							5	5

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน
ครั้งที่ 1 = วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ: มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 33.2 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.7 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 2.2 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 4.12 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 373 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 164 มก./ล. และปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 1.55 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

บ่อน้ำบ้านหนองไผ่: มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 30.0 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.2 ปริมาณออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 2.2 มก./ล. ค่าความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 5.11 มก./ล. ปริมาณของแข็งแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 410 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด มีค่าเท่ากับ 376 มก./ล. และปริมาณน้ำมันและไขมัน มีค่าเท่ากับ 1.40 มก./ล. จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

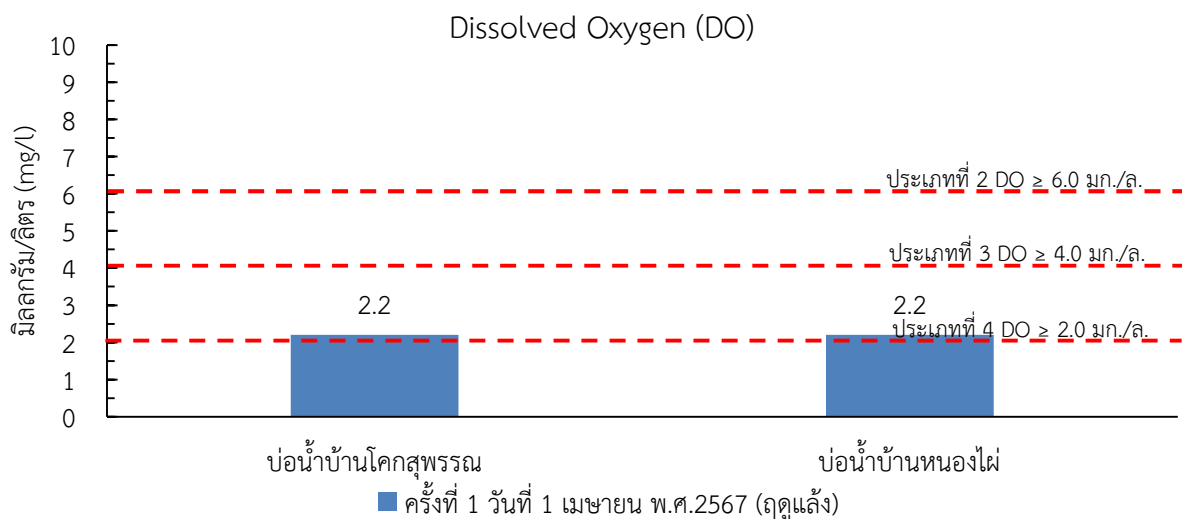
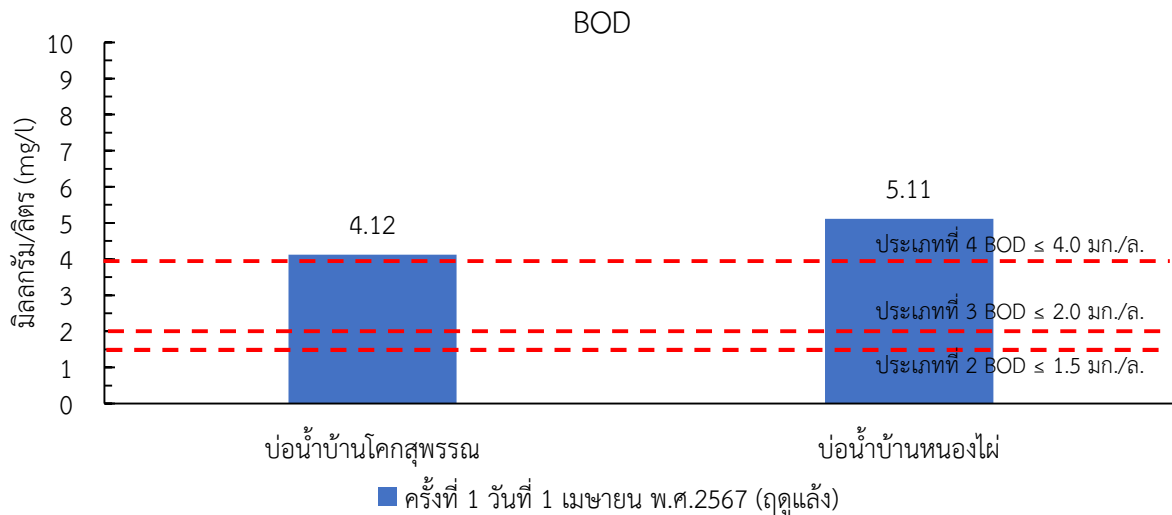
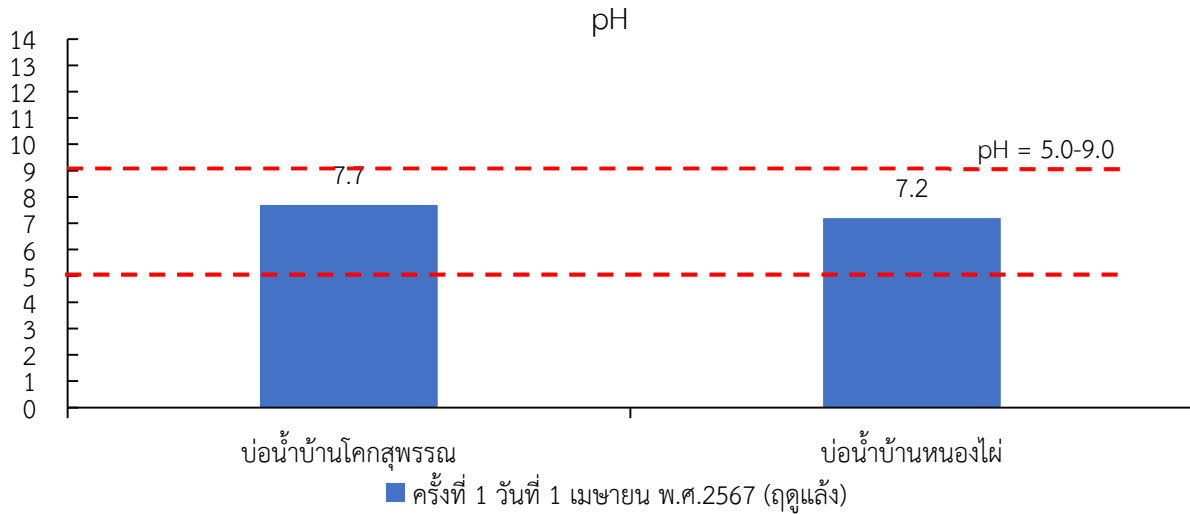
4) เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 กับผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สิงหาคมและตุลาคม พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (ตุลาคม พ.ศ.2562-สิงหาคม พ.ศ.2566) สามารถอธิบายแยกในแต่ละช่วงฤดูกาลได้ดังนี้ (ตารางที่ 5.4-2 และรูปที่ 5.4-3)

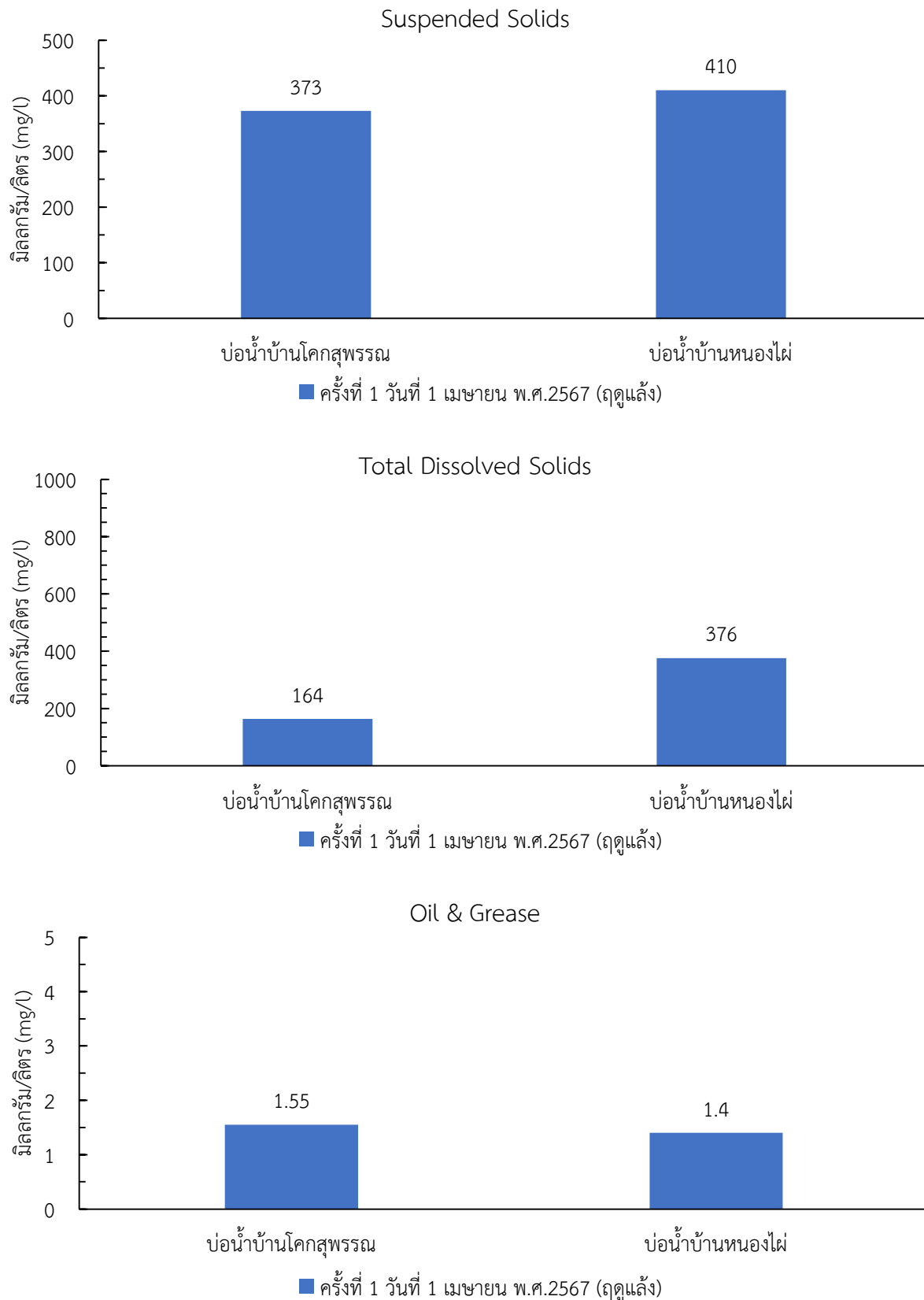
ฤดูแล้ง: ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 กับผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563 มีนาคม พ.ศ.2565 และมีนาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดแยกรายสถานีได้ดังนี้

บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ : คุณภาพน้ำในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 มีค่าด้อยลงจากผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 และมีนาคม พ.ศ.2565 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 3 และผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4

บ่อน้ำบ้านหนองไผ่ : คุณภาพน้ำในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 มีค่าด้อยลงจากผลการตรวจวัดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2563 และมีนาคม พ.ศ.2565 ที่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 2 และผลการตรวจวัดในเดือนมีนาคม พ.ศ.2566 จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4



รูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.4-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

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 ^{2/}	ส.ค.65 ^{2/}	มี.ค.66 ^{2/}	ส.ค.66 ^{2/}	เม.ย.67
Temperature	องศาเซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	**	**	**	**	28.6	28.9	27.0	28.7	33.2
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	7.2	7.7
DO	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	7.8	7.1	8.2	7.8	6.9	4.5	4.8	2.73	6.2	2.2
BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.1	1.9	1.7	1.0	1.8	0.76	2.23	2.99	3.18	4.12
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	101	25	13	16	32	31	46	51	68	373
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	394	223	**	174	456	136	250	357	161	164
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	2.60	1.50	1.55
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							2	3	3	2	3	3	4	4	4	5

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), มกราคม พ.ศ.2567

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

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ธ' = 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 ^{2/}	ส.ค.65 ^{2/}	มี.ค.66 ^{2/}	ส.ค.66 ^{2/}	เม.ย.67
Temperature	องศาเซลเซียส	ธ	ธ'	ธ'	ธ'	-	**	**	**	**	**	28.8	29.2	28.0	28.7	30.0
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	7.1	7.2
DO	มก./ล.	ธ	≥6.0	≥4.0	≥2.0	-	5.4	7.6	7.2	7.2	6.5	4.6	4.8	2.86	5.7	2.2
BOD	มก./ล.	ธ	≤1.5	≤2.0	≤4.0	-	1.8	1.6	1.4	1.6	1.9	3.68	1.68	1.92	3.45	5.11
Suspended solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	45	11	89	40	44	100	368	429	112	410
Total Dissolved solids	มก./ล.	-	-	-	-	-	200	78	**	486	10	717	117	503	327	376
Oil & Grease	มก./ล.	-	-	-	-	-	**	**	**	**	**	**	**	1.60	1.45	1.40
มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่*							3	3	2	3	3	4	3	4	4	5

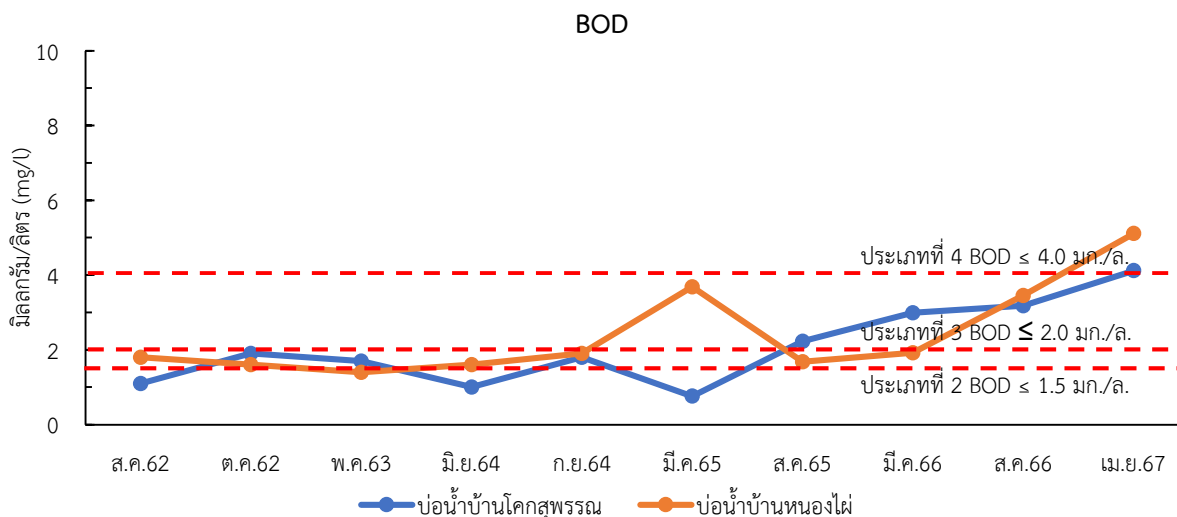
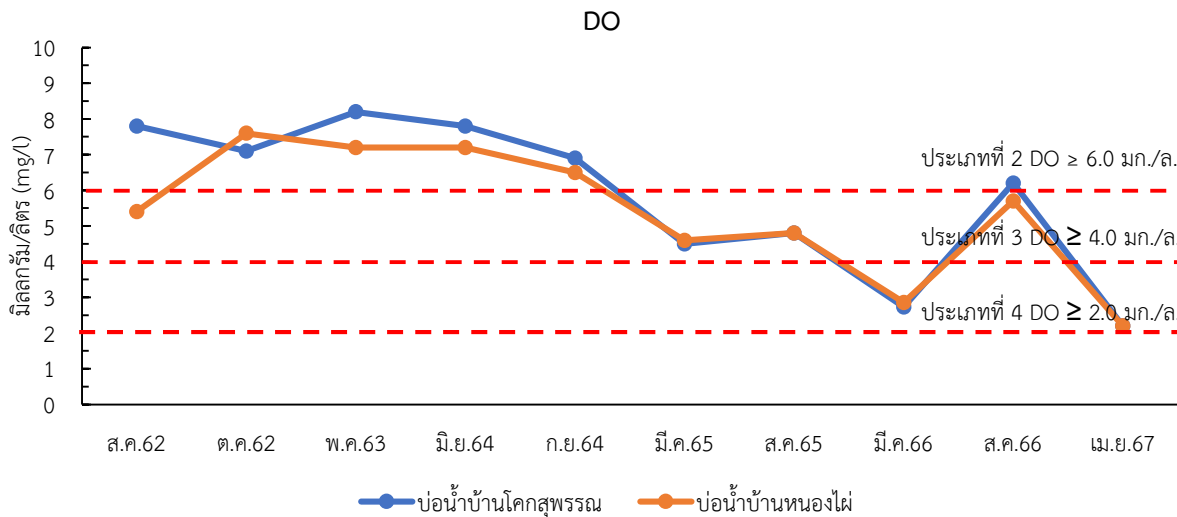
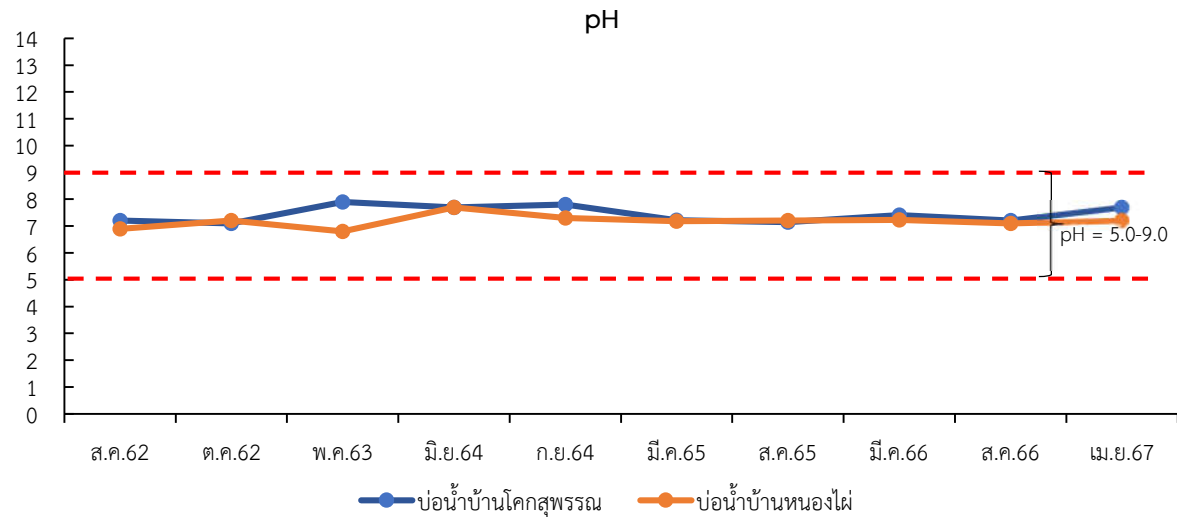
ที่มา : ^{1/} รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่, มกราคม พ.ศ.2564

^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567

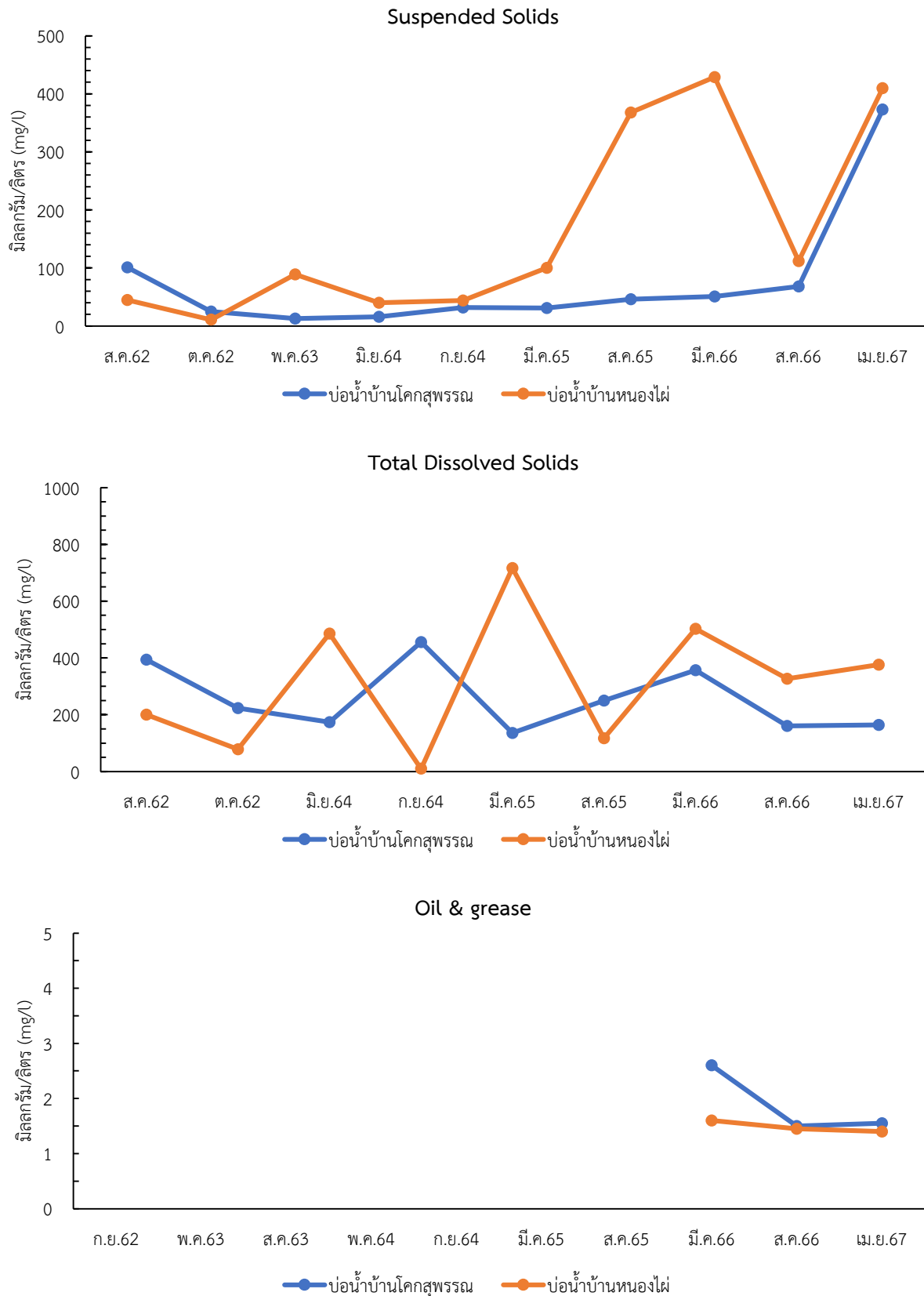
หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

ธ = ธรรมชาติไม่ได้รับผลจากการกระทำของมนุษย์ ธ' = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

- ไม่ได้กำหนดค่า ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์



รูปที่ 5.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.4-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำในบ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณและบ่อน้ำบ้านหนองไผ่จัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 โดยมีคุณภาพด้อยลงจากผลการศึกษาในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงตามช่วงฤดูกาล รวมทั้งยังไม่มีการระบายน้ำออกจากท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จึงกล่าวได้ว่า กิจกรรมต่างๆ ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อค่าคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด

5.5 การจัดการน้ำใช้

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

- 1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยานให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้
- 1.2) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำใช้ของท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

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

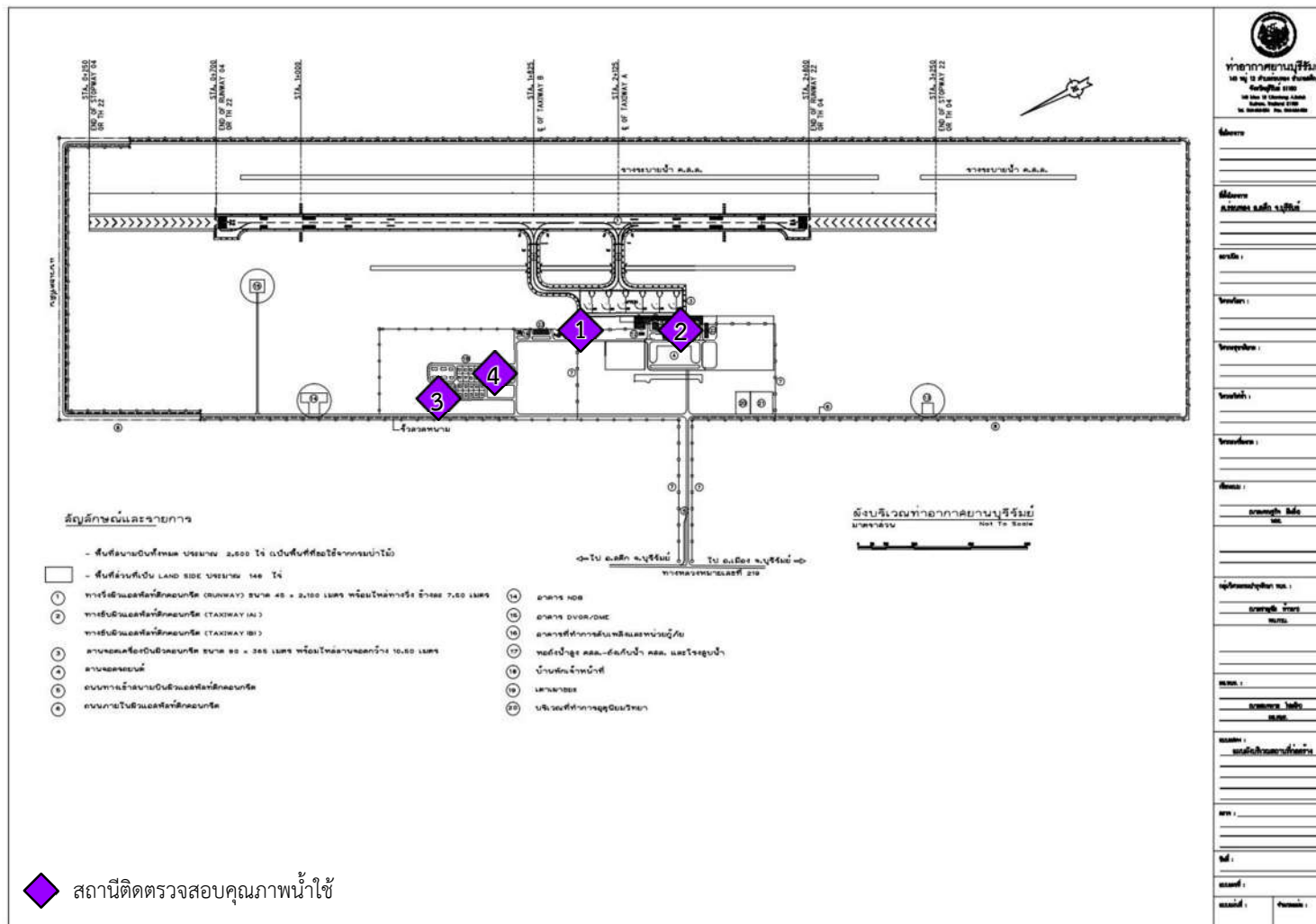
- 1) บ่อพักน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร
- 2) น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
- 3) บ่อพักน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่
- 4) น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

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

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทำอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 5.5-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรดเป็นด่าง (pH)	วิเคราะห์ทันที	Electrometric
2. ความขุ่น (Turbidity)	เก็บไว้ในที่มืด, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Nephelometric
3. ความกระด้าง (Hardness)	เติมกรดซัลฟริกจน pH < 2, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	EDTA Titrimetric
4. ปริมาณของแข็งละลาย (TDS)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Dried at 108°C
5. คลอไรด์ (Chloride)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Argentometric
6. ซัลเฟต (Sulfate)	แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Turbidimetric
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. E.Coli*	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

หมายเหตุ : * ดัชนีการติดตามตรวจสอบที่เสนอแนะเพิ่มเติมในการติดตามตรวจสอบในครั้งนี้

2.3) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดแล้ว จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 (ภาพที่ 5.5-1)



บ่อกักน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ
บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร



น้ำใช้ภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร



บ่อกักน้ำใช้ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ
บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่



น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

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) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำใช้ที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานีท 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)

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า คุณภาพน้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011 และคุณภาพน้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่มีค่าความขุ่น ค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในบ่อพักน้ำ (ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ) และน้ำใช้หลังผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ทั้ง 2 ระบบ จะพบว่ามีความใกล้เคียงกันทุกดัชนีตรวจวัด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ไม่สามารถปรับปรุงให้มีค่าคุณภาพน้ำใช้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งสอดคล้องกับการตรวจสอบในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2566 ที่พบว่า ในช่วง 2 ปี ที่ผ่านมามีการเปลี่ยนแปลงตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และระบบเติมคลอรีนฆ่าโรค ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ควรหาหรือผู้เชี่ยวชาญในการปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ทั้ง 2 ระบบ ให้สามารถปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ให้มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 1 ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีรายละเอียดผลการตรวจวิเคราะห์ดังนี้ (ตารางที่ 5.5-1 และรูปที่ 5.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำแสดงไว้ในภาคผนวก ค)

ตารางที่ 5.5-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	อาคารที่พักผู้โดยสาร		บ้านพักเจ้าหน้าที่	
			ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพ	น้ำใช้	ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพ	น้ำใช้
Temperature	องศาเซลเซียส	-	30.6	30.2	36.1	32.3
pH	-	6.5-8.5	6.9	7.0	7.0	6.9
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	1.48	1.18	1.02	1.14
Total Hardness	มก./ล.	≤300	1,741	1,741	595	592
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	2,483	2,400	600	980
Chloride	มก./ล.	≤250	63.3	62.6	15.2	14.5
Sulfate	มก./ล.	≤250	1,442	1,495	455	478
Nitrate	มก./ล.	≤50	0.229	0.214	1.36	1.34
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ
<i>E. Coli</i>	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ

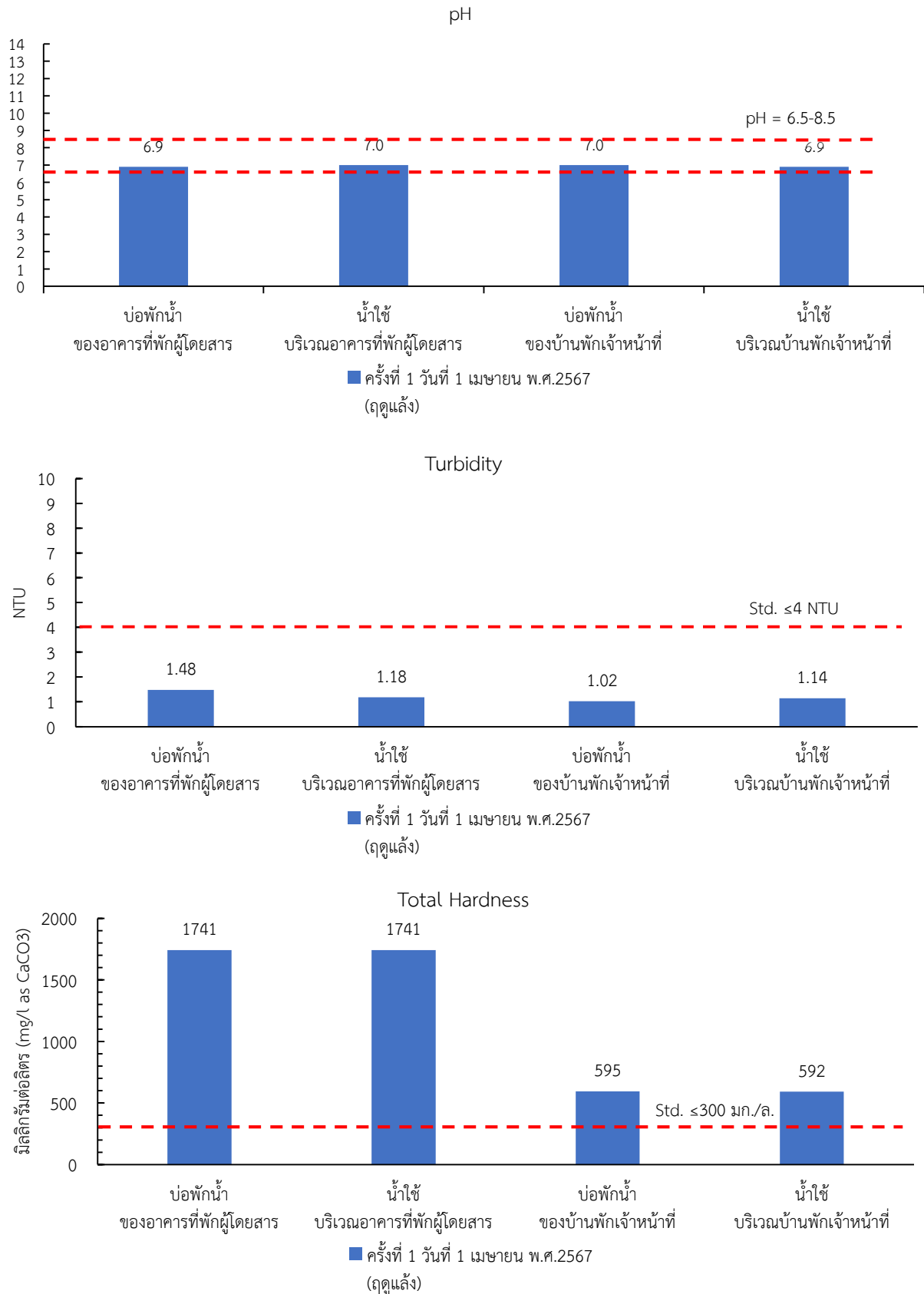
หมายเหตุ : * มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ. 2011)
ครั้งที่ 1 = วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

ครั้งที่ 1 ดำเนินการเก็บตัวอย่างเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 มีรายละเอียดแยกสถานที่ดังนี้

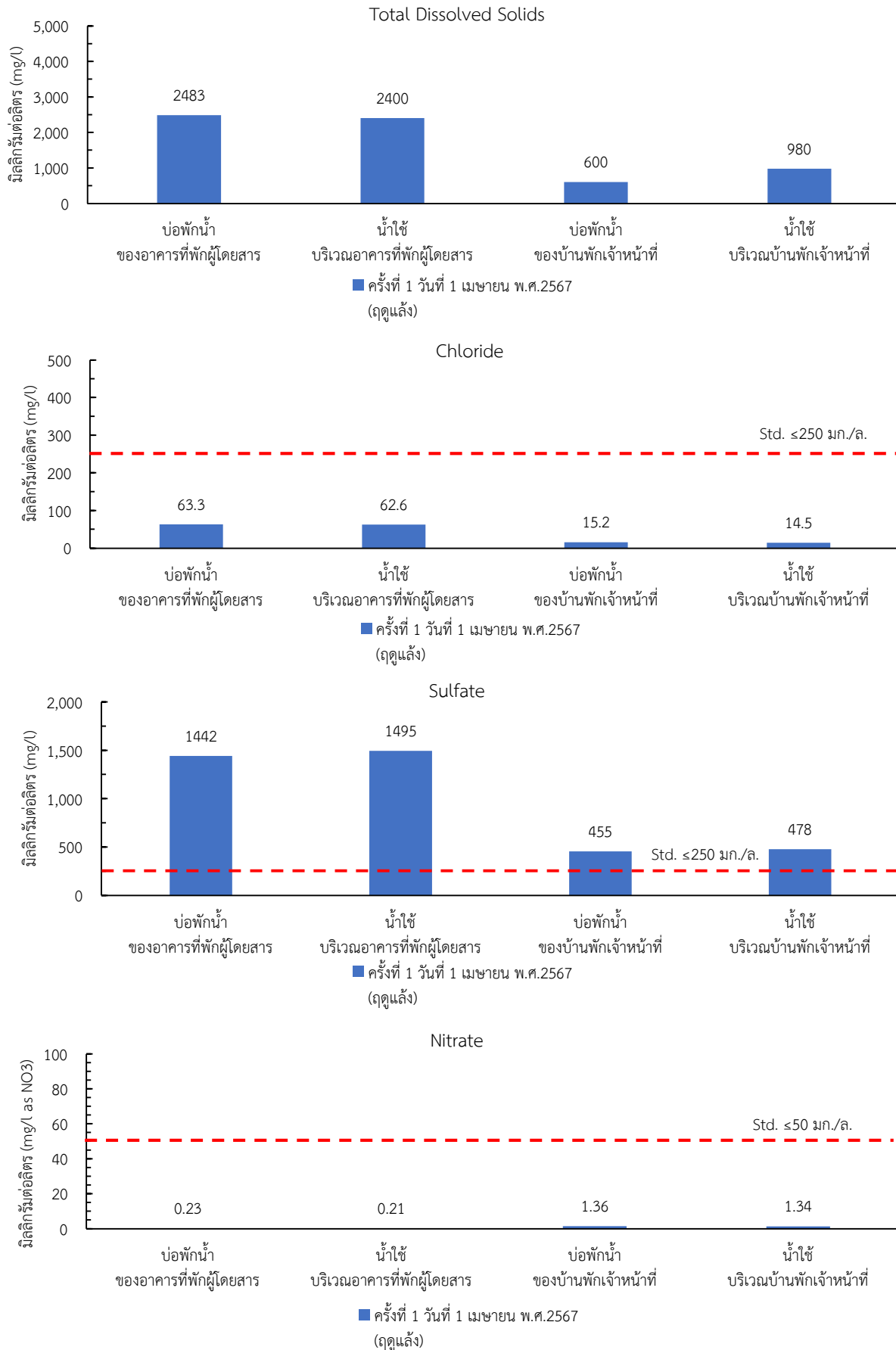
บ่อพักน้ำ ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 30.6 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.9 ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 1.48 เอ็นทียู ค่าความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 1,741 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 2,483 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 63.3 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 1,442 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 0.229 มก./ล. และตรวจไม่พบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli*

น้ำใช้ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 30.2 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.0 ความขุ่นเท่ากับ 1.18 เอ็นทียู ค่าความกระด้างทั้งหมดเท่ากับ 1,741 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดเท่ากับ 2,400 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 62.6 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 1,495 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 0.214 มก./ล. และตรวจไม่พบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด และ *E.Coli* ซึ่งมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายน้ำได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

บ่อพักน้ำ ก่อนผ่านการปรับปรุงคุณภาพ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 36.1 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.0 ค่าความขุ่นมีค่าเท่ากับ 1.02 เอ็นทียู ค่าความกระด้างทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 595 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 600 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 15.2 มก./ล. ซัลเฟตมีค่าเท่ากับ 455 มก./ล. ไนเตรทมีค่าเท่ากับ 1.36 มก./ล. และตรวจไม่พบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดและ *E.Coli*



รูปที่ 5.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.5-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

น้ำใช้ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ พบว่า มีค่าอุณหภูมิเท่ากับ 32.3 องศาเซลเซียส ค่าความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 6.9 ความขุ่นเท่ากับ 1.14 เอ็นทียู ความกระด้างเท่ากับ 592 มก./ล ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด เท่ากับ 980 มก./ล. คลอไรด์มีค่าเท่ากับ 14.5 มก./ล. ซัลเฟต มีค่าเท่ากับ 478 มก./ล. ไนเตรท มีค่าเท่ากับ 1.34 มก./ล. โดยตรวจพบค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด แต่ตรวจไม่พบ *E.Coli* ซึ่งมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 กับผลการตรวจวิเคราะห์ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กุมภาพันธ์ และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563-สิงหาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.5-2 และรูปที่ 5.5-3)

บ่อกักน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสาร : คุณภาพน้ำในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าส่วนใหญ่ใกล้เคียงกัน แต่มีค่า Turbidity, Chloride และ Sulfate เพิ่มขึ้นจากการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา

น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร : คุณภาพน้ำในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าส่วนใหญ่ใกล้เคียงกัน แต่มีค่า Turbidity เพิ่มขึ้นจากการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา โดยยังคงมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด และซัลเฟต ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

บ่อกักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่ : คุณภาพน้ำในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าส่วนใหญ่ใกล้เคียงกัน แต่มีค่า Turbidity เพิ่มขึ้นจากการตรวจวิเคราะห์ในระยะที่ผ่านมา

น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ : คุณภาพน้ำในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 มีค่าส่วนใหญ่ใกล้เคียงกัน แต่มีค่า Turbidity ลดลงจากการตรวจวิเคราะห์ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 โดยยังคงมีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำใช้มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และน้ำใช้หลังผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ทั้ง 2 ระบบ พบว่ามีค่าใกล้เคียงกันทุกดัชนีตรวจวัด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ไม่สามารถปรับปรุงให้มีค่าคุณภาพน้ำใช้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งในช่วง 2 ปี ที่ผ่านมา ยังไม่ได้เปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ และระบบเติมคลอรีนฆ่าโรค ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องเร่งเปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ และซ่อมแซมระบบเติมคลอรีนให้อยู่ในสภาพดี อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนไปใช้น้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค โดยจะดำเนินการเชื่อมต่อน้ำประปาหลังจากการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่แล้วเสร็จ

ตารางที่ 5.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์																
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	บ่อพักน้ำของ อาคารที่พักผู้โดยสาร				น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร									
			ส.ค.	มี.ค.	ส.ค.	เม.ย.	ก.พ.	มิ.ย.	ส.ค.	มิ.ย.	ก.ย.	มี.ค.	ส.ค.	มี.ค.	ส.ค.	เม.ย.
			65	66	66	67	62 ¹	62 ¹	63 ¹	64 ¹	64 ¹	65	65	66	66	67
pH	-	6.5-8.5	7.26	6.21	7.2	6.9	6.9	7.2	6.4	7.8	7.1	6.6	7.41	6.13	7.1	7.0
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	0.61	0.54	0.4	1.48	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.56	0.58	0.66	0.36	1.18
Total hardness	มก./ล.	≤300	892	1,673	1,691	1,741	18	26	19	61	34	1,455	948	1,673	1,670	1,741
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	-	3,500	2,210	2,483	131	136	112	1,200	520	1,990	1,489	3,100	2,120	2,400
Chloride	มก./ล.	≤250	-	54.4	58.0	63.3	4	3	4	52	7	55.2	30.6	55.4	56.8	62.6
Sulfate	มก./ล.	≤250	701	1,160	1,339	1,442	0.04	0.05	ND	2.76	0.12	1,123	736	1,349	1,331	1,495
Nitrate	มก./ล.	≤50	3.95	0.364	0.313	0.229	0.01	0.01	0.6	0.01	0.01	2.71	3.79	0.334	0.331	0.214
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	**	**	**	**	**	**	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ	ตรวจไม่พบ
<i>E.coli</i>	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	**	ตรวจไม่พบ	**	**	**	**	**	**	**	**	**	ตรวจไม่พบ

ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567

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

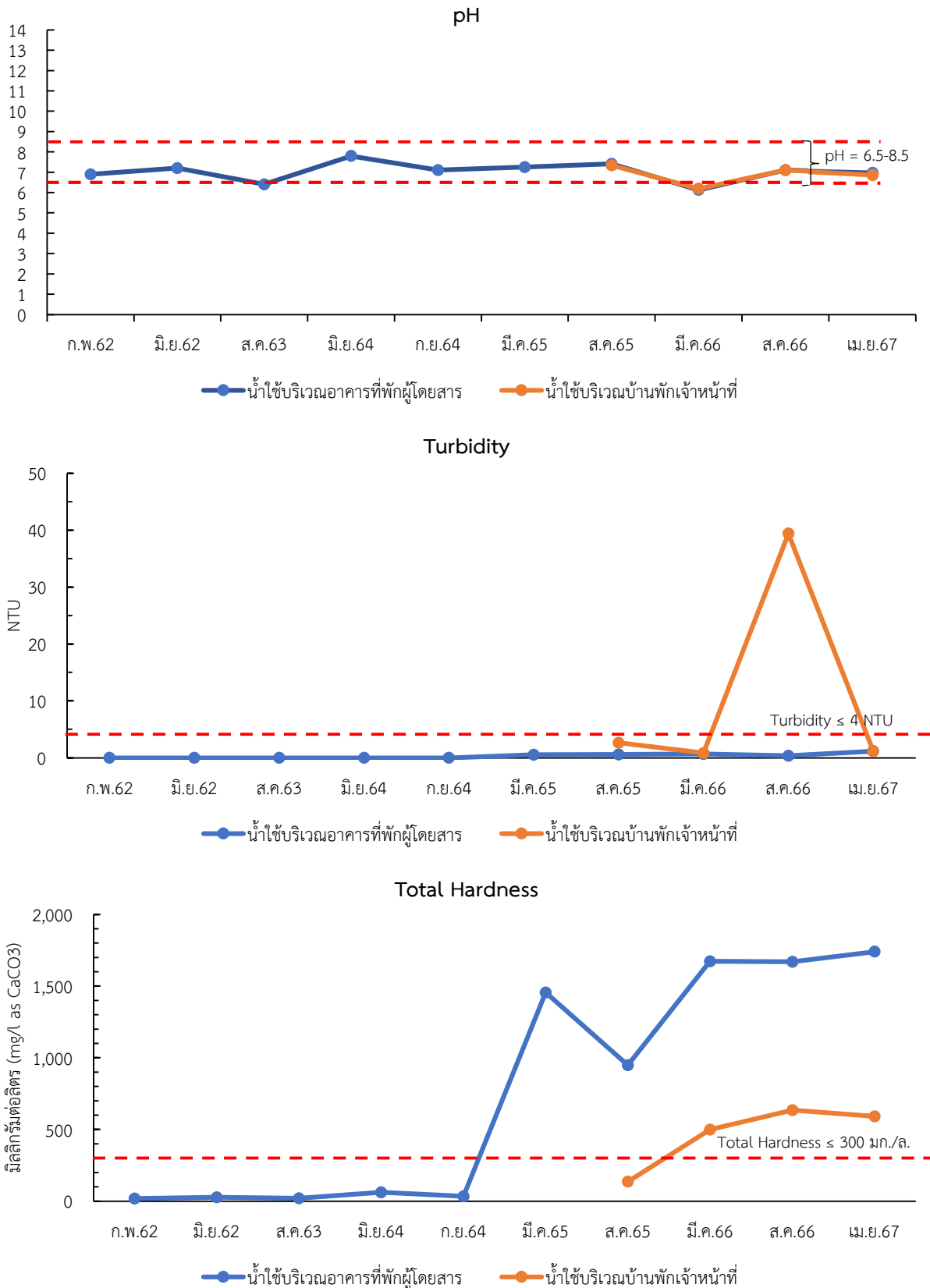
 ** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์

ตารางที่ 5.5-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)										
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	บ่อพักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่				น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่			
			ส.ค.65	มี.ค.66	ส.ค.66	เม.ย.67	ส.ค.65	มี.ค.66	ส.ค.66	เม.ย.67
pH	-	6.5-8.5	7.32	6.28	7.0	7.0	7.34	6.19	7.1	6.9
Turbidity	เอ็นทียู	≤4	0.75	0.74	0.34	1.02	2.64	0.86	39.4	1.14
Total hardness	มก./ล.	≤300	139	522	628	595	137	499	635	592
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤600	-	860	920	600	318	780	848	980
Chloride	มก./ล.	≤250	-	15.5	13.3	15.2	14.2	15.2	12.8	14.5
Sulfate	มก./ล.	≤250	66.9	352	433	455	71.1	351	434	478
Nitrate	มก./ล.	≤50	3.27	1.29	1.26	1.36	3.17	1.24	1.27	1.34
Total Coliform Bacteria	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	**	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจพบ
<i>E. Coli</i>	MPN/100 มล.	ตรวจไม่พบ	**	**	**	ตรวจไม่พบ	**	**	**	ตรวจไม่พบ

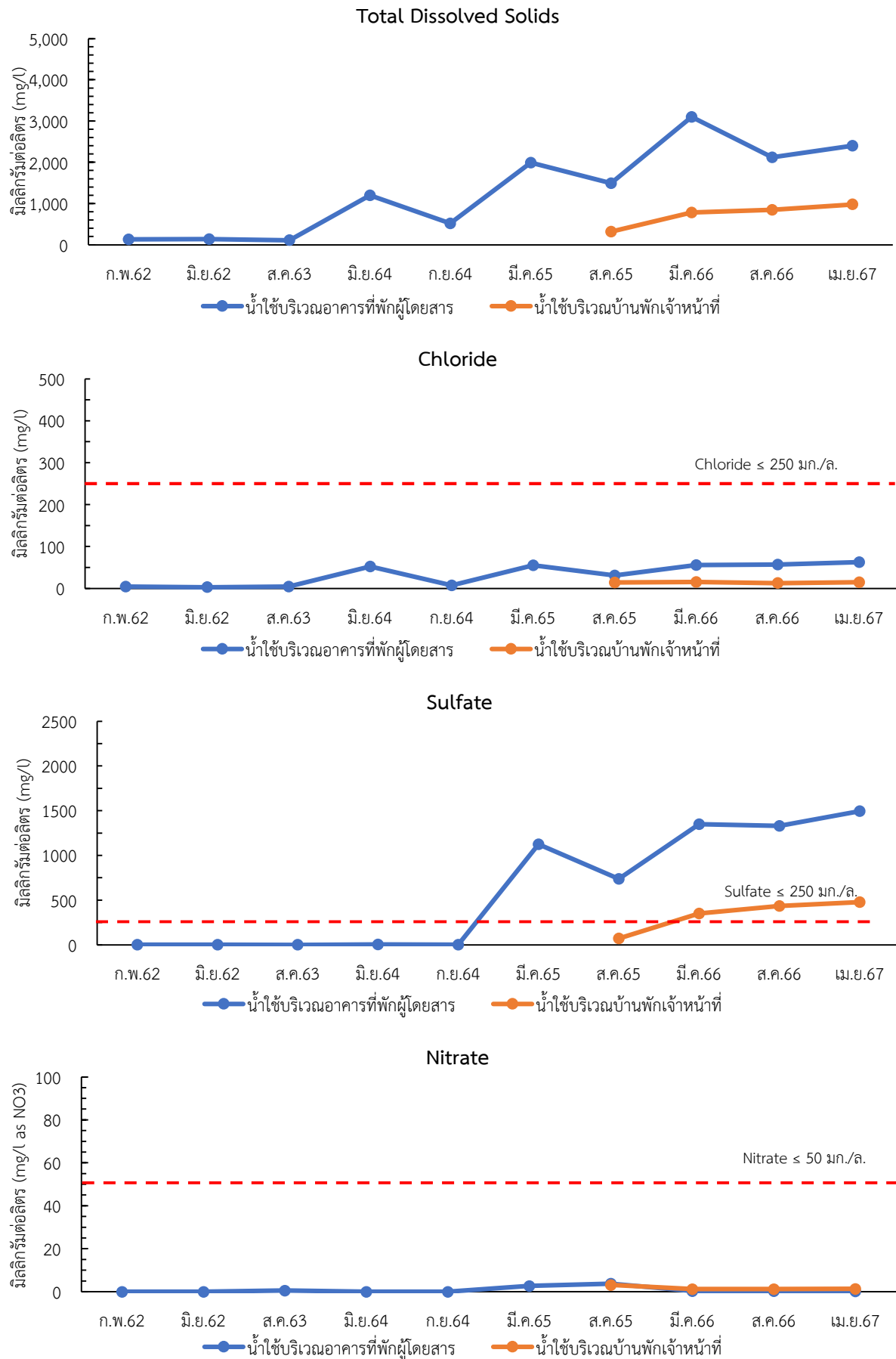
ที่มา : ¹ รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567

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

** ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์



รูปที่ 5.5-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.5-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

5.6 การจัดการน้ำเสีย

ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดของอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะที่ผ่านมา

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกจากท่าอากาศยาน ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้

1.2) เพื่อประเมินประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพปัจจุบันในประเด็นการจัดการน้ำเสียจากท่าอากาศยาน

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สถานที่ติดตามตรวจสอบ :** เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร จากการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา พบว่า มีการเพิ่มเติมการตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารเพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย และเพิ่มเติมการตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะเพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งรองรับน้ำทิ้งหรือชุมชนข้างเคียง ในครั้งนี้จึงมีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง รวมทั้งสิ้น 9 สถานี ดังนี้ (รูปที่ 5.6-1)

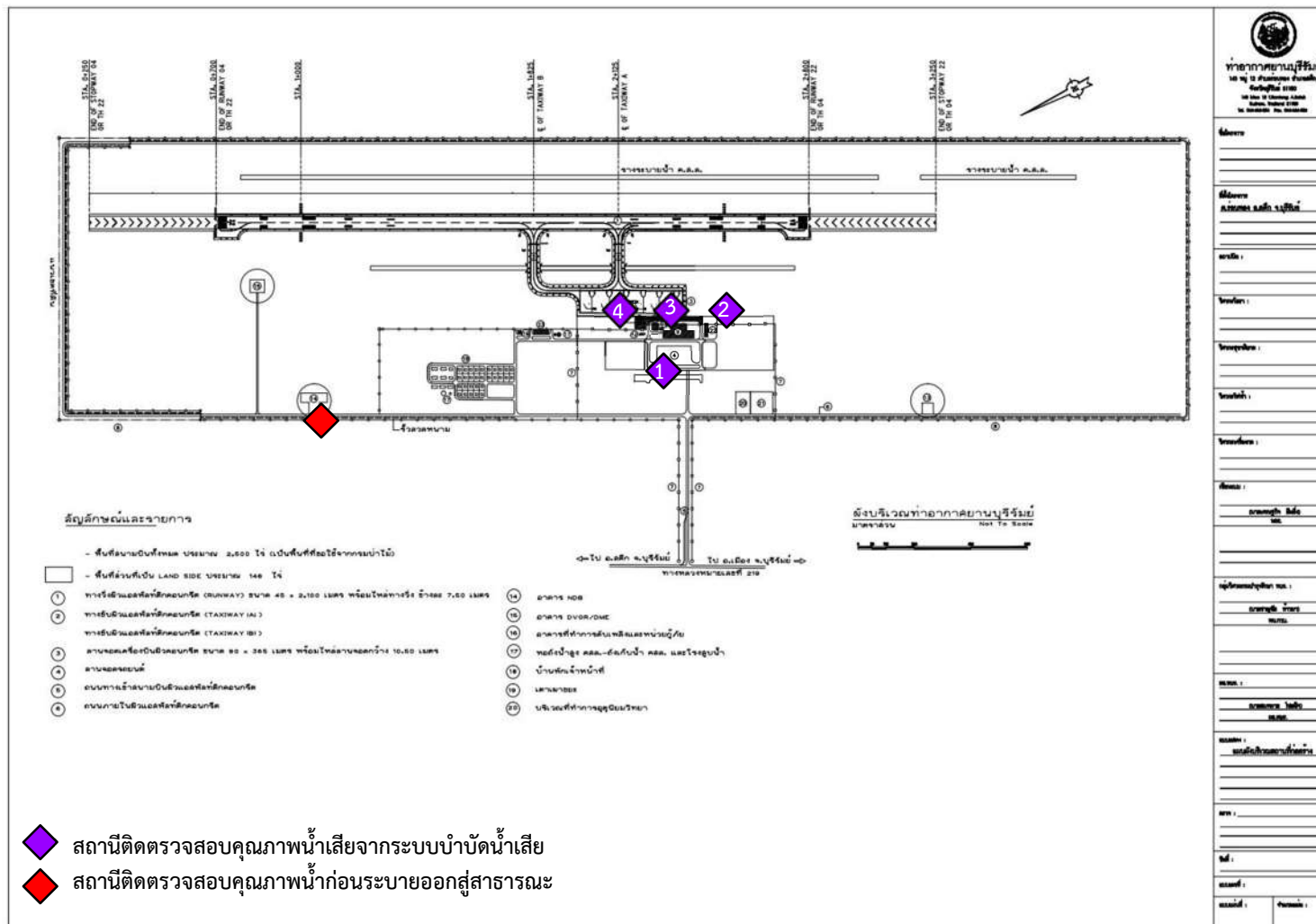
- 1) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1
- 2) บ่อพักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1
- 3) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2
- 4) บ่อพักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2
- 5) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3
- 6) บ่อพักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3
- 7) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4
- 8) บ่อพักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4
- 9) บ่อพักน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

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

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทำอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



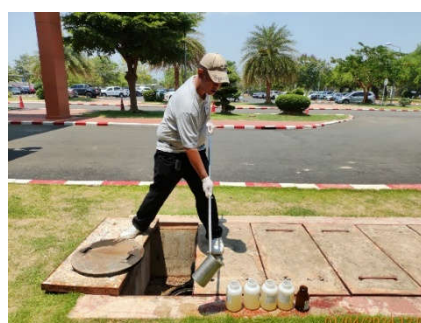
รูปที่ 5.6-1 ตำแหน่งติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ดัชนีตรวจวัด	การเก็บรักษาตัวอย่าง	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 $\text{pH} < 2$, 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 $\text{pH} > 9$, แช่เย็นที่ $\leq 6^{\circ}\text{C}$	Pretreatment, Iodometric
8. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	เติมกรดซัลฟูริกจน $\text{pH} < 2$, 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. ฟีคัลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria)	แช่เย็นที่ $< 10^{\circ}\text{C}$	Multiple Tube Fermentation Technique

2.3) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการตรวจวัด/วิเคราะห์ตลอดระยะเวลาการศึกษา 365 วัน โดยจะดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดแล้ว จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 (ภาพที่ 5.6-1)



บ่อพักน้ำทั้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1



บ่อพักน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



บ่อกักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2



บ่อกักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2



บ่อกักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3



บ่อกักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 (ต่อ)

ภาพที่ 5.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)



บ่อพักน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4



บ่อพักน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 (ต่อ)

ภาพที่ 5.6-1 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

2.4) การเปรียบเทียบและประเมินผลการศึกษา : นำผลการตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด รวมทั้งเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในรายงานการศึกษา อนึ่ง เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีขนาดพื้นที่ใช้สอย เท่ากับ 3,800 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด

2.5) การสรุปผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.5.1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากพบปัญหาผลกระทบด้านคุณภาพทิ้งจะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ด้านการจัดการน้ำเสีย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.5.3) อาจมีการปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบการจัดการน้ำเสียที่เหมาะสมหรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ. 2565 พบว่า มีค่าคุณภาพน้ำทิ้งไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค โดยมีค่า BOD, SS, TDS, และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้ง 4 ชุด ในเดือนมีนาคมและสิงหาคม พ.ศ. 2566 พบว่า มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค โดยคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่สาธารณะมีค่า SS ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

3.2) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

เนื่องจากอาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีขนาดพื้นที่ใช้สอย เท่ากับ 3,800 ตารางเมตร จึงจัดเป็นอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.6-1 และรูปที่ 5.6-2 ส่วนผลการตรวจวิเคราะห์แสดงไว้ในภาคผนวก ค)

ครั้งที่ 1 ดำเนินการเก็บตัวอย่างเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567 โดยดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทิ้ง จำนวน 8 สถานี เนื่องจากไม่มีน้ำระบายออกจากพื้นที่ท่าอากาศยาน จึงไม่สามารถเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำได้ พบว่า คุณภาพน้ำหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า BOD, SS ,TKN และ Sulfide ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

คุณภาพน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 8.0 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 44.8 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 72 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,620 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 13.0 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 126 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 2,800 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 1,700 MPN/100 ml

ตารางที่ 5.6-1 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์										
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	INF1	EFF1	INF2	EFF2	INF3	EFF3	INF4	EFF4
pH	-	5.0-9.0	8.0	8.0	8.1	7.8	7.5	7.7	8.0	7.9
BOD	มก./ล.	≤40	44.8	51.0	65.5	1.57	245	139	162	71.5
Suspended Solids	มก./ล.	≤50	72	62	62	<5	53	20	103	58
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤500**	2,620	2,593	3,456	2,590	1,960	1,587	2,285	2,199
Settleable solids	มล./ล.	≤0.5	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	0.40	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	13.0	9.80	19.3	<1.00	17.6	16.7	19.5	10.3
TKN	มก./ล.	≤40	126	127	49.2	<4.00	110	92.2	182	162
Sulfide	มก./ล.	≤3.0	<1.00	<1.00	<1.00	<1.00	4.42	5.48	2.90	1.12
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	2,800	480	16,000	1,600	42,000	16,000	47,000	550
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	1,700	480	3,500	280	42,000	16,000	47,000	550
ประสิทธิภาพในการบำบัด BOD			-		98%		43%		56%	

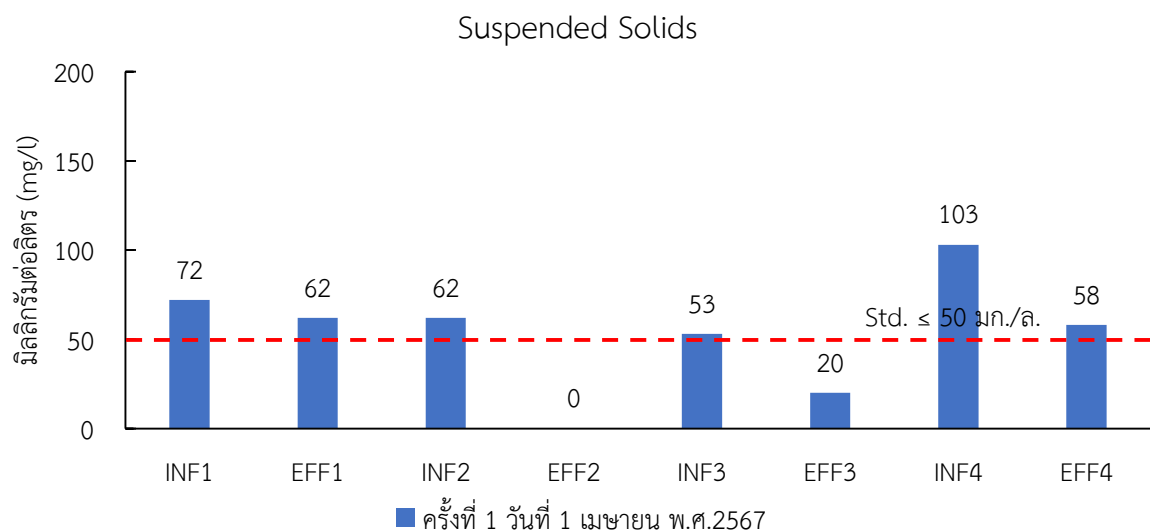
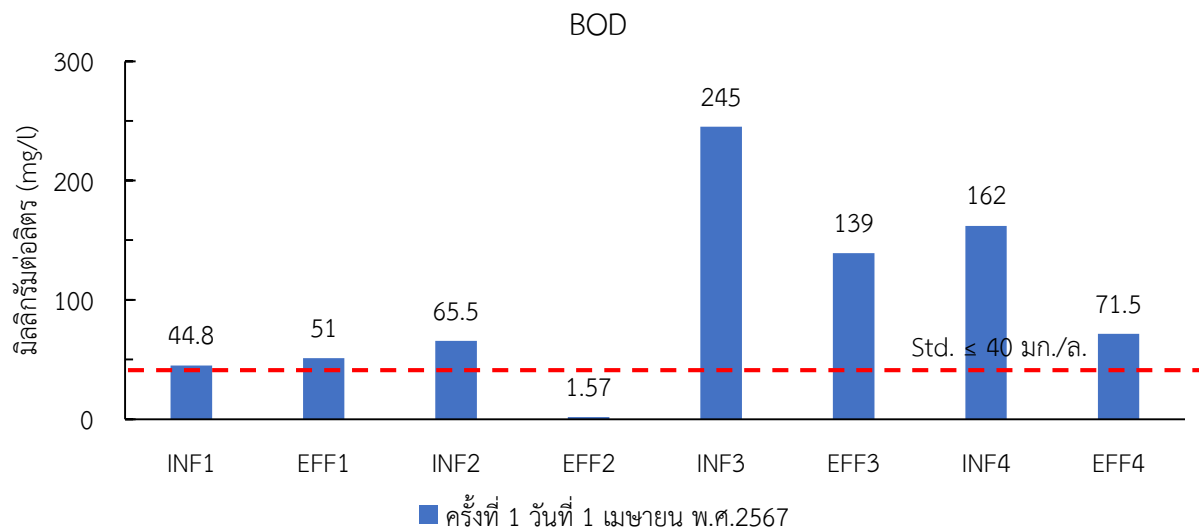
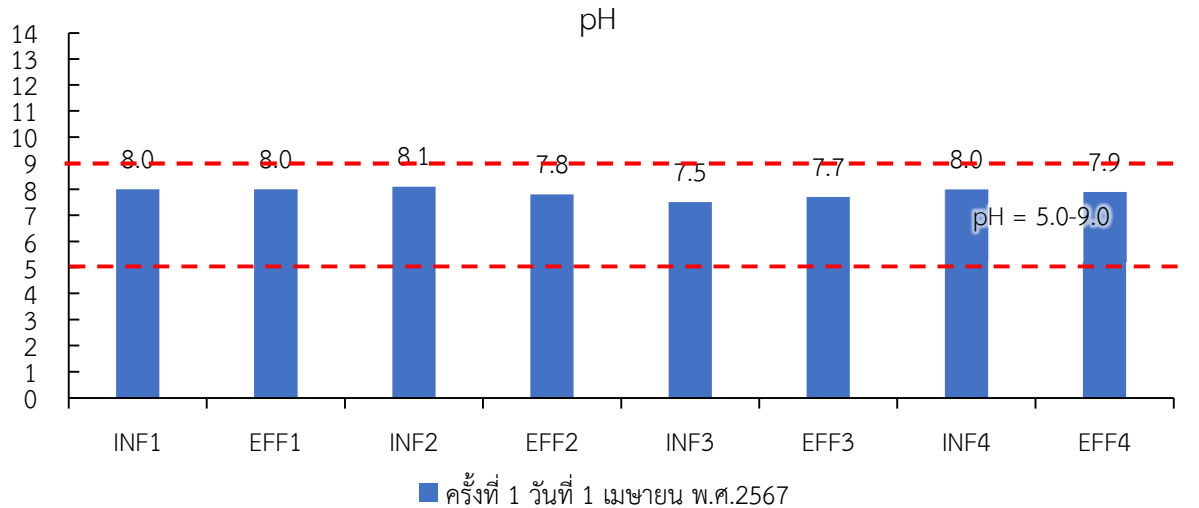
หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอน
ที่ 125 ง ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548

** เป็นค่าที่เพิ่มขึ้นจากปริมาณสารละลายน้ำใช้ปกติ

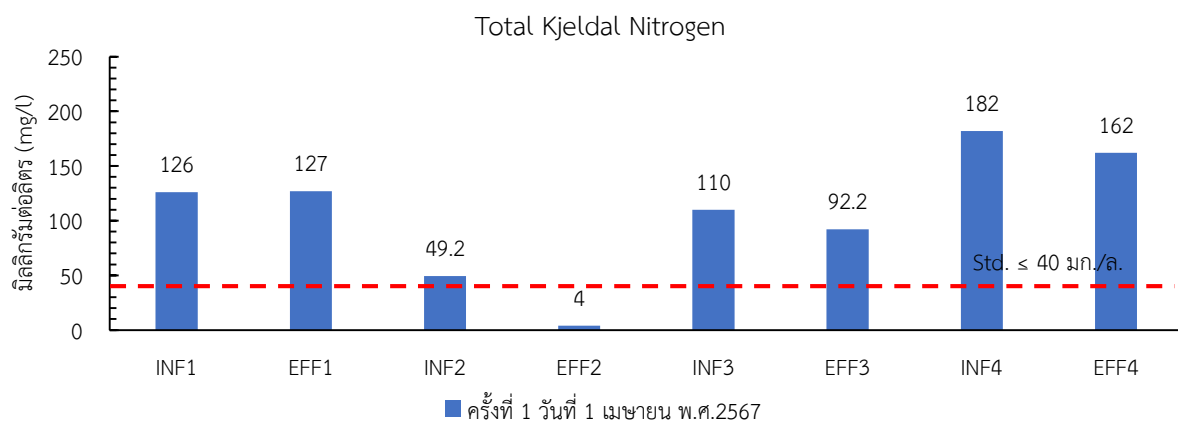
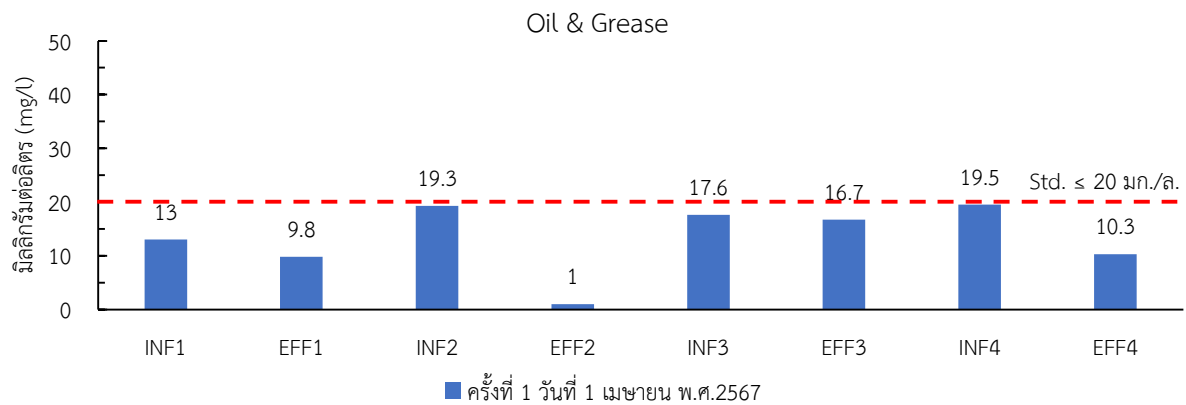
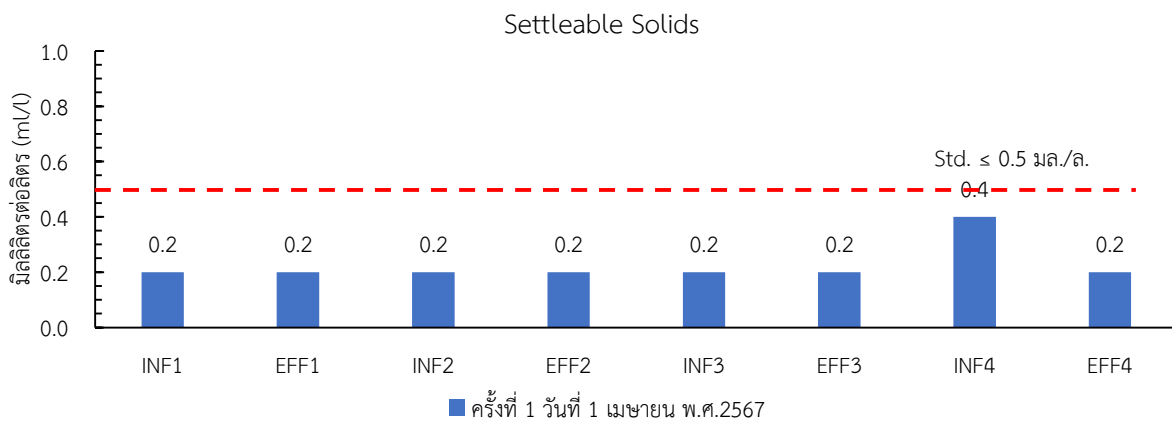
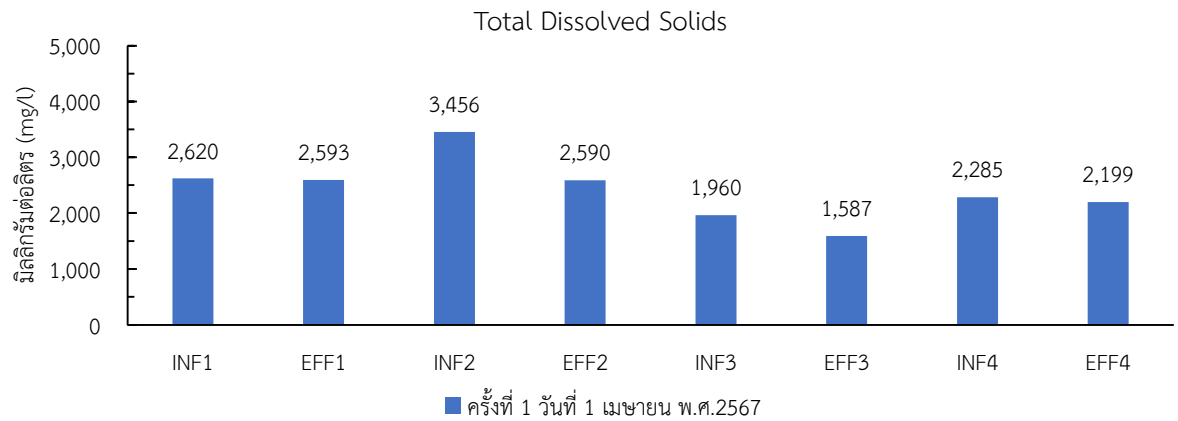
INF = ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย

EFF = หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย

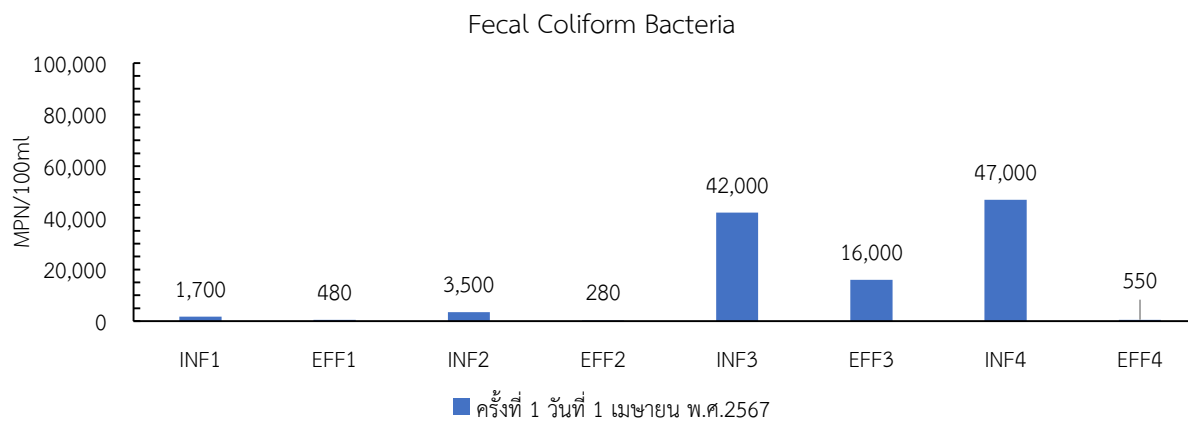
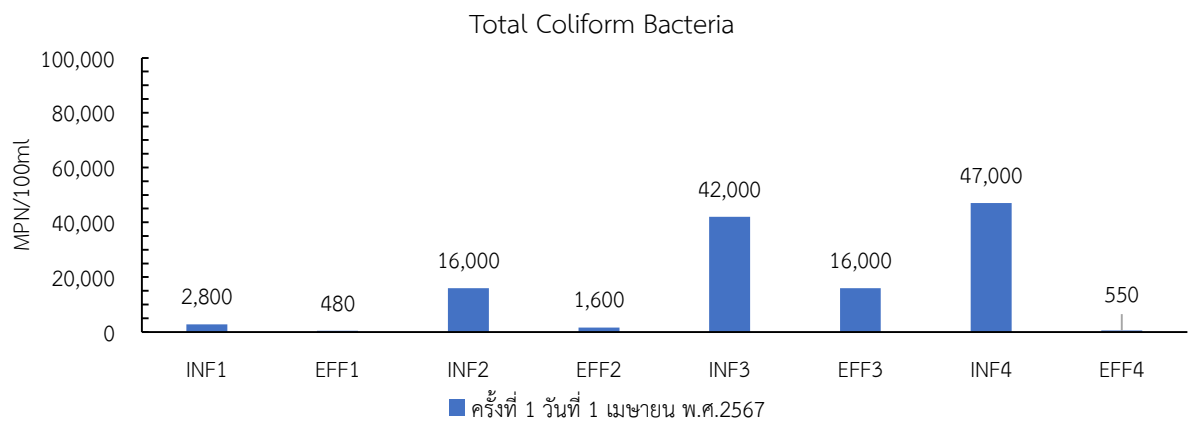
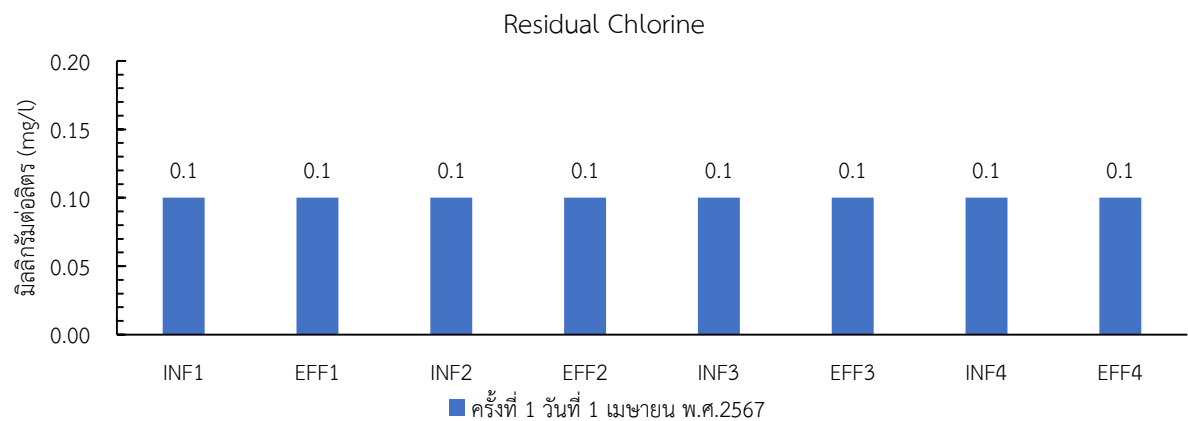
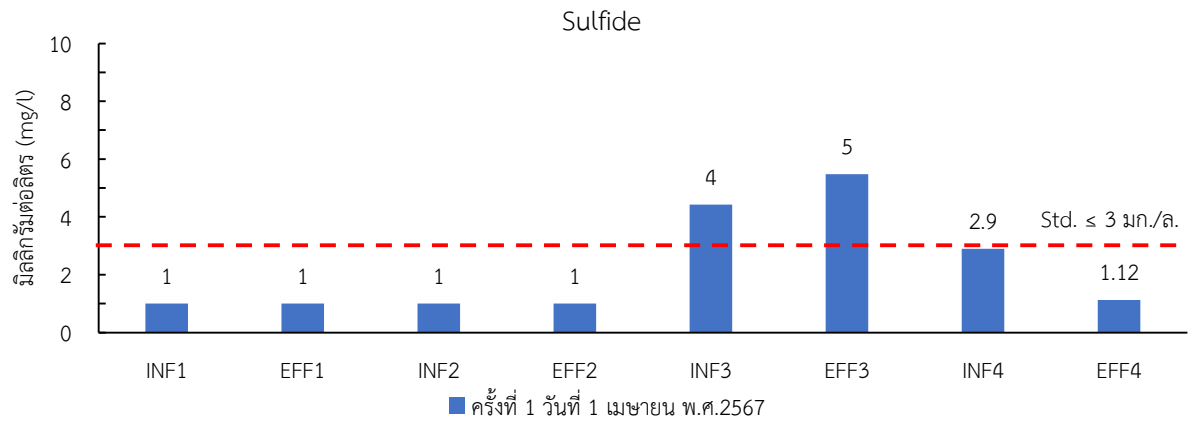
ครั้งที่ 1 = วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2567



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)



รูปที่ 5.6-2 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 8.0 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 51.0 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 62 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,593 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 9.80 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 127 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 480 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 480 MPN/100 ml โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค

คุณภาพน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 8.1 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 65.5 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 62 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 3,456 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 19.3 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 49.2 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 16,000 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 3,500 MPN/100 ml

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.8 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 1.57 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าน้อยกว่า 5 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,590 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. TKN มีค่าน้อยกว่า 4.00 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าน้อยกว่า 1.00 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 1,600 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 280 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 98 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค

คุณภาพน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.5 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 245 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 53 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 1,960 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 17.6 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 110 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 4.42 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 42,000 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 42,000 MPN/100 ml

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.7 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 139 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 20 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 1,587 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 16.7 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 92.2 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 5.48 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 16,000 MPN/100 ml และปริมาณฟีคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 16,000 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพ

ในการบำบัด BOD ร้อยละ 43 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า BOD, TKN และ Sulfide ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค

คุณภาพน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 8.0 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 162 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 103 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,285 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าเท่ากับ 0.40 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 19.5 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 182 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 2.90 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 47,000 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 47,000 MPN /100 ml

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 : มีค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) เท่ากับ 7.9 ความสกปรกในรูป BOD มีค่าเท่ากับ 71.5 มก./ล. ปริมาณตะกอนแขวนลอย (SS) มีค่าเท่ากับ 58 มก./ล. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) มีค่าเท่ากับ 2,199 มก./ล. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่าน้อยกว่า 0.20 มล./ล. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) มีค่าเท่ากับ 10.3 มก./ล. TKN มีค่าเท่ากับ 162 มก./ล. ซัลไฟด์ (Sulfide) มีค่าเท่ากับ 1.12 มก./ล. ปริมาณคลอรีนอิสระ (Residual Chlorine) มีค่าน้อยกว่า 0.10 มก./ล. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 550 MPN/100 ml และปริมาณฟิคอลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Fecal Coliform Bacteria) มีค่าเท่ากับ 550 MPN/100 ml มีประสิทธิภาพในการบำบัด BOD ร้อยละ 56 โดยคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดน้ำเสียมีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค

4) การเปรียบเทียบผล

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 กับผลการตรวจวัดในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กุมภาพันธ์ และมิถุนายน พ.ศ.2562) และผลการติดตามตรวจสอบในระยะที่ผ่านมา (พฤษภาคม พ.ศ.2563-สิงหาคม พ.ศ.2566) มีรายละเอียดแยกรายสถานีดังนี้ (ตารางที่ 5.6-2 และรูปที่ 5.6-3)

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 : มีค่า BOD, Oil & Grease และ Fecal Coliform Bacteria ลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 โดยยังคงมีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 : มีค่าความสกปรกส่วนใหญ่ลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 จนมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 : มีค่า BOD และ TKN ลดลงจากผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 โดยยังคงมีค่า BOD, SS, TKN และ Sulfide ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 : มีค่า BOD และ Fecal Coliform Bacteria ลดลง แต่มีค่า TKN เพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดในระยะที่ผ่านมา โดยมีค่า BOD และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 5.6-2 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์								
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัด น้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1		คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัด น้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2		คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัด น้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3	
			ส.ค.66 ^{1/}	เม.ย.67	ส.ค.66 ^{1/}	เม.ย.67	ส.ค.66 ^{1/}	เม.ย.67
pH	-	5.0-9.0	7.1	8.0	7.1	7.8	7.1	7.7
BOD	มก./ล.	≤40	282	51.0	359	1.57	172	139
Suspended Solids	มก./ล.	≤50	50	62	35	<5	14	20
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤500**	2,057	2,593	1,785	2,590	1,710	1,587
Settleable solids	มล./ล.	≤0.5	<0.20	<0.20	0.4	<0.20	<0.20	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	15.3	9.80	17.8	<1.00	10	16.7
TKN	มก./ล.	≤40	139	127	217	<4.00	117	92.2
Sulfide	มก./ล.	≤3.0	<1.00	<1.00	3.35	<1.00	1.41	5.48
Residual Chlorine	มก./ล.	-	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	92,000	480	35,000	1,600	44,000	16,000
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	92,000	480	35,000	280	44,000	16,000

หมายเหตุ : *มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122

ตอนที่ 125 ง ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548

** เป็นค่าที่เพิ่มขึ้นจากปริมาณสารละลายน้ำใช้ปกติ

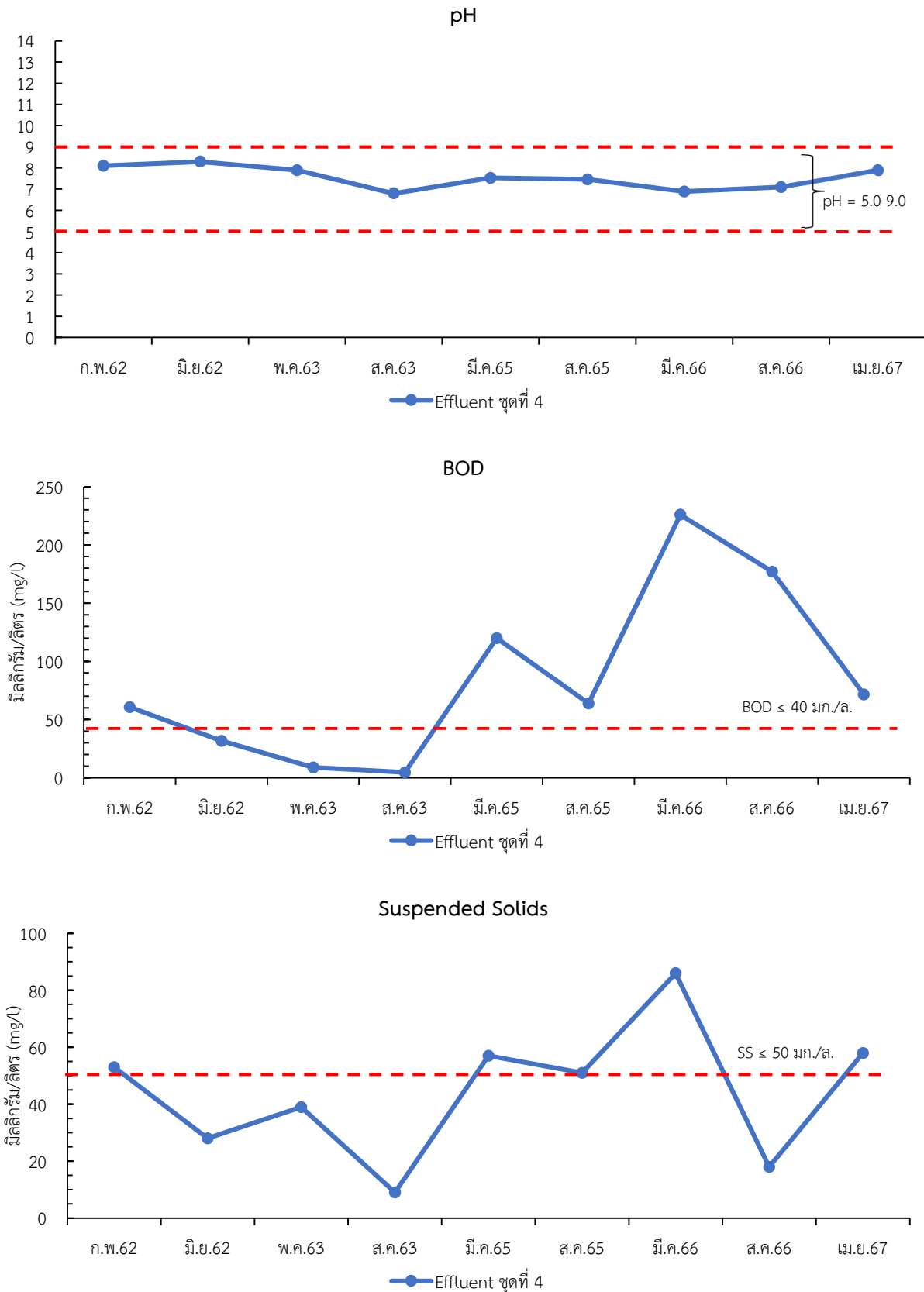
ที่มา : ^{1/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 5.6-2											
เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)											
ดัชนีคุณภาพน้ำ	หน่วย	มาตรฐาน*	คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4								
			ก.พ.62 ^{1/}	มิ.ย.62 ^{1/}	พ.ค.63 ^{1/}	ส.ค.63 ^{1/}	มี.ค.65 ^{1/}	ส.ค.65 ^{1/}	มี.ค.66 ^{1/}	ส.ค.66 ^{1/}	เม.ย.67
pH	-	5.0-9.0	8.1	8.3	7.9	6.8	7.53	7.46	6.89	7.1	7.9
BOD	มก./ล.	≤40	60.7	31.7	9	4.7	120	63.8	226	177	71.5
Suspended Solids	มก./ล.	≤50	53	28	39	9	57	51	86	18	58
Total Dissolved Solids	มก./ล.	≤500**	489	379	302	132	2,730	1387	2,107	1,770	2,199
Settleable solids	มล./ล.	≤0.5	0.8	0.3	0.5	**	0.6	0.5	0.50	<0.20	<0.20
Oil & Grease	มก./ล.	≤20	1	1	1	1	5.16	5.85	14.8	9.8	10.3
TKN	มก./ล.	≤40	83.16	48.5	3.02	1.31	142	81.8	133	89.6	162
Sulfide	มก./ล.	≤3.0	0.94	0.24	0.08	0.05	1	1.8	1.21	<1	1.12
Residual Chlorine	มก./ล.	-	-	-	-	-	0.1	0.1	<0.10	<0.1	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	-	-	-	-	920,000	170	37,000	28,000	550
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100 ml	-	-	-	-	-	920,000	170	37,000	28,000	550

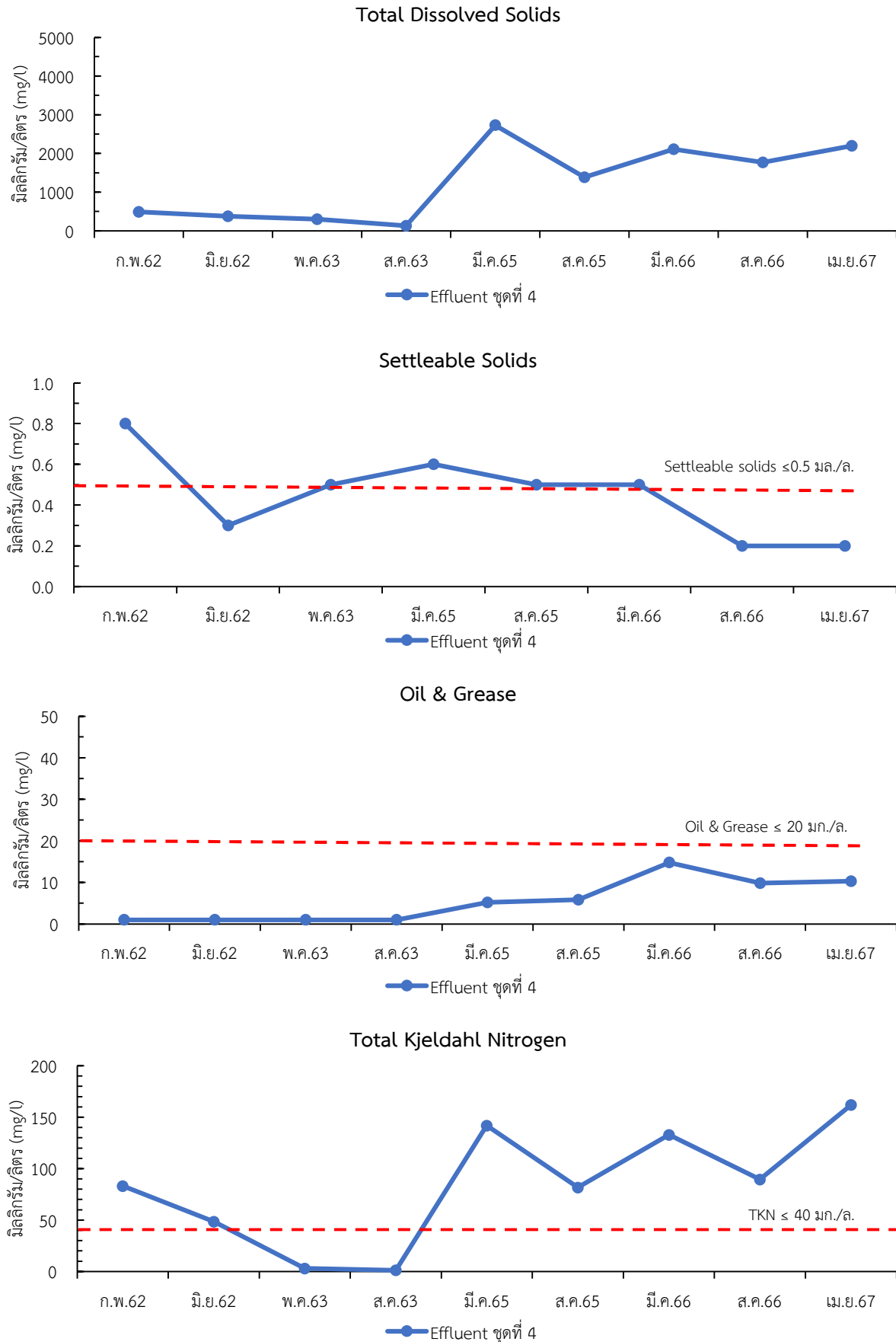
หมายเหตุ : * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง ลงวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548

** เป็นค่าที่เพิ่มขึ้นจากปริมาณสารละลายน้ำใช้ปกติ

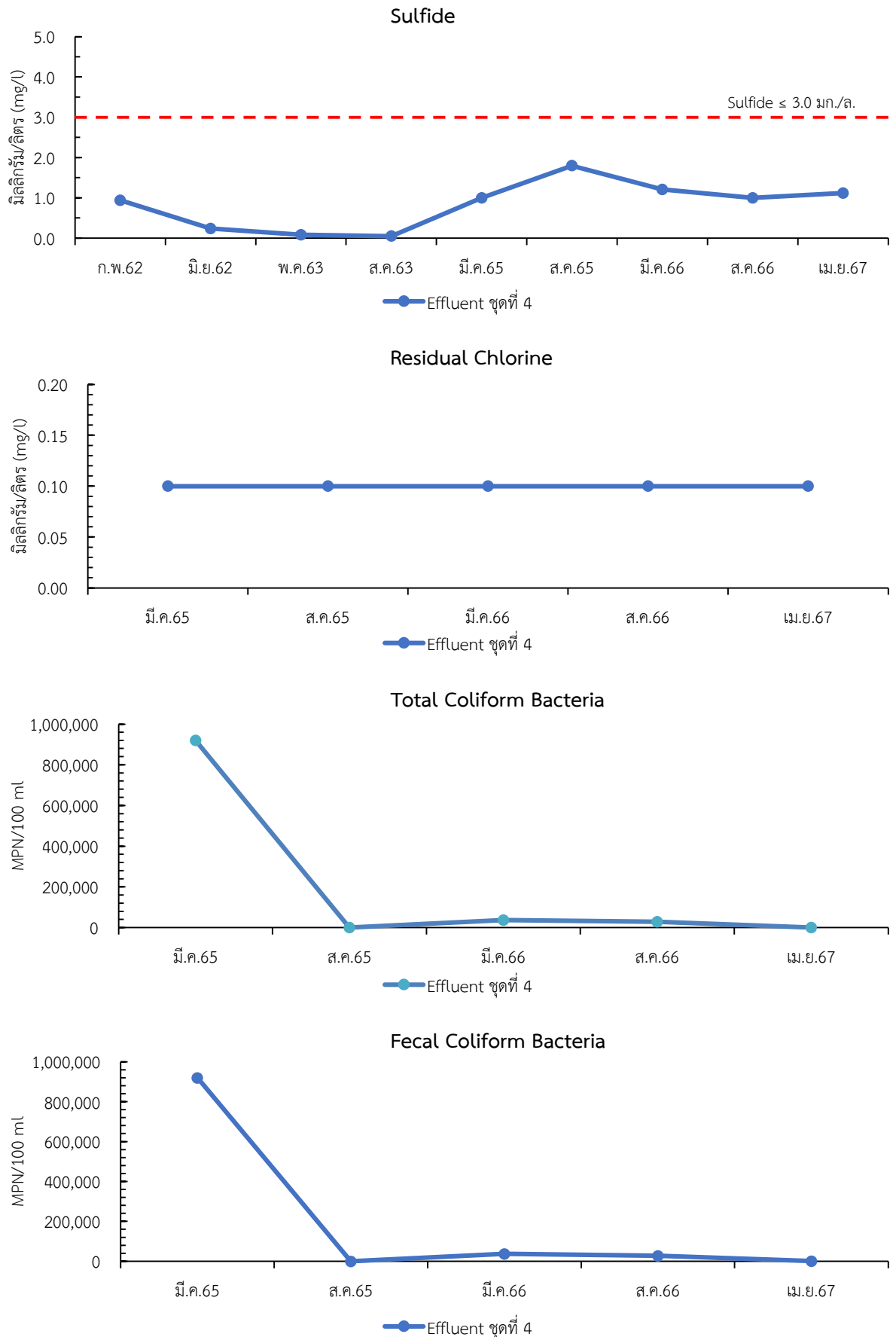
ที่มา : ^{1/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567



รูปที่ 5.6-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์



รูปที่ 5.6-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)



รูปที่ 5.6-3 เปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)

5) สรุปผลการศึกษา

จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า

(1) สรุปคุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 ชุดที่ 2 ชุดที่ 3 และชุดที่ 4 พร้อมข้อเสนอแนะ

คุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 ชุดที่ 2 ชุดที่ 3 และชุดที่ 4 และสรุปรายละเอียดของแหล่งกำเนิดน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียแต่ละชุด พร้อมข้อเสนอแนะสรุปได้ดังนี้

ระบบบำบัดน้ำเสีย	แหล่งกำเนิดน้ำเสีย	ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร	ข้อเสนอแนะ
ชุดที่ 2	จากห้องน้ำในห้อง VIP	มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคาร ประเภท ค	-
ชุดที่ 1	จากห้องน้ำบริเวณโรงพกรอด้านนอก	มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคาร ประเภท ค	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องดำเนินการดังนี้ 1) ต้องตรวจสอบการทำงานของเครื่องเติมอากาศ และอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน 2) ต้องเร่งทำการซ่อมแซมเครื่องเติมอากาศที่ชำรุด
ชุดที่ 3	จากห้องน้ำในผู้โดยสารขาเข้า	มีค่า BOD, TKN และ Sulfide ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคาร ประเภท ค	
ชุดที่ 4	จากห้องน้ำในผู้โดยสารขาออก	มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทั้งจากอาคาร ประเภท ค	

(2) สรุปคุณภาพน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ

ไม่สามารถเก็บตัวอย่างน้ำทั้งในบ่อพักน้ำทั้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะได้ เนื่องจากน้ำเสียซึมลงดินทั้งหมด ดังนั้น จึงยังไม่มีผลการระบายน้ำทั้งออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

(3) สรุป

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า การดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำทั้งต่อชุมชนโดยรอบ

5.7 ทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานบก

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบด้านป่าไม้ และนิเวศวิทยานบก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

1.1) เพื่อศึกษาและตรวจสอบสภาพปัจจุบันนิเวศวิทยานบกและสภาพป่าไม้ บริเวณท่าอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียง

1.2) เพื่อสรุปผลกระทบด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานบก ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

1.3) เพื่อเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบที่เหมาะสมด้านทรัพยากรป่าไม้ / นิเวศวิทยานบก และการติดตามตรวจสอบต่อไป

2) วิธีการศึกษา

2.1) ตรวจสอบ ทบทวน และรวบรวมเอกสาร รวมถึงงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรป่าไม้ ทั้งในภาพรวมของพื้นที่ บริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงตามที่ได้มีการศึกษาไว้ เช่น รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนที่ต่างๆ 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 เพื่อประกอบการอธิบายลักษณะทางนิเวศวิทยาป่าไม้ลงในตารางบันทึกข้อมูลการสำรวจ ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพป่าไม้ สภาพพื้นที่ ตำแหน่งที่ตั้ง การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land use) ชนิดป่า (Forest type) รวมทั้งลักษณะอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องถึงลักษณะทางนิเวศวิทยาของป่า พร้อมทั้งการกำหนดจุดพิกัดบริเวณที่ทำการสำรวจ และถ่ายภาพสภาพสังคมพืช

2.6) **สถานีติดตามตรวจสอบ / ดัชนีตรวจวัด :** ดำเนินการติดตามตรวจสอบทรัพยากรป่าไม้/นิเวศวิทยานก โดยมีดัชนีตรวจวัดตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.7) **ระยะเวลาดำเนินการ :** ดำเนินการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ ปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการสำรวจในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2567

2.8) การประเมินผลการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะ

2.8.1) ประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของการพัฒนาโครงการที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพป่าไม้ / นิเวศวิทยานก 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

ผลการทบทวนรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564) ผลการสำรวจนิเวศวิทยานก/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 โดยทำการวิเคราะห์สังคมพืชเชิงปริมาณในพื้นที่ป่าไม้ พบว่า สังคมพืชที่ปรากฏเป็นสังคมพืชประเภทป่าเต็งรัง ไม้ต้นที่มีค่าดัชนีความสำคัญมากที่สุด 5 อันดับแรกในพื้นที่ ได้แก่ แดง รองลงมา คือ เต็ง มะค่าแต้ ฦๅน พลอง ส่วนไม้พุ่มที่มีค่าดัชนีความสำคัญมากที่สุด คือ เล็บเหยี่ยว รองลงมา คือ เต็ง ถัดมา คือ แดง ตามลำดับ

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

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของบริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ.2565 พบพรรณไม้ทั้งหมด จำนวน 46 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น จำนวน 30 ชนิด ไม้เลื้อย จำนวน 13 ชนิด และกล้วยไม้ จำนวน 20 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ มีจำนวนชนิดเท่ากัน คือ จำนวน 28 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ไม้เลื้อย และกล้วยไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 42, 275 และ 5,040 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ โดยมีพรรณไม้ที่มาก คือ แดง เต็ง มะค่าแต้ กางเขนยอด มะกอก ตั้วเกลี้ยง และปอแก้ว

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของบริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบพรรณไม้ทั้งหมด จำนวน 22 ชนิด จำแนกเป็นไม้ต้น 17 ชนิด ไม้พุ่ม 3 ชนิด และกล้วยไม้ 2 ชนิด โดยเป็นพรรณไม้ที่สัตว์ป่าสามารถใช้เป็นอาหารได้ และพรรณไม้ที่นกสามารถใช้เป็นอาหารได้ จำนวน 13 ชนิด มีความหนาแน่นของพรรณไม้ในกลุ่มไม้ใหญ่ ไม้พุ่ม และกล้วยไม้ มีความหนาแน่นเฉลี่ยเท่ากับ 158, 325 และ 11,000 ต้นต่อไร่ ตามลำดับ โดยมีพรรณไม้ที่มีความหนาแน่นมาก คือ มะค่าแต้ แดง มะกอก และเต็ง

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน : จะนำเสนอไว้ในร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2

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 รู และโพรง ร่องรอยการทำรังหรือการทำเครื่องหมาย เป็นต้น และจากการฟังเสียงร้อง โดยกำหนดเส้นทางเดินสำรวจสัตว์ป่าให้ผ่านพื้นที่มีสภาพนิเวศทุกลักษณะที่มีอยู่ในพื้นที่ ซึ่งการค้นหาใช้วิธีการกับสัตว์ป่าแต่ละกลุ่ม ดังนี้

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

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

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

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

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

2.4.1) ประเภทอาศัยในพื้นที่ป่าหรือในที่ที่มีพรรณพืชหนาแน่นและเป็นพื้นที่ไม่ถูกรบกวนอย่างต่อเนื่อง

2.4.2) ประเภทอาศัยอยู่ตามที่รกร้างหรือในที่เปิดโล่งสภาพธรรมชาติ

2.4.3) ประเภทอาศัยในพื้นที่เกษตรกรรมและบริเวณชุมชนที่มีกิจกรรมของมนุษย์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

2.4.4) ประเภทอาศัยในน้ำหรือแบบสะเทินน้ำสะเทินบก

โดยสำรวจแหล่งอาศัย แหล่งอาหารรวมทั้งพรรณพืชอาหารสัตว์และแร่ธาตุ (โป่ง) แหล่งน้ำ ทั้งอย่างชั่วคราวและถาวร ที่หลบภัย เส้นทางเดินเพื่อโยกย้ายพื้นที่หากินตามฤดูกาลของสัตว์ป่า และพื้นที่จำเพาะในวงจรชีวิตของสัตว์ป่า ซึ่งทั้งหมดประกอบกันเป็นระบบนิเวศในการดำรงชีวิตของสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการฯ โดยให้ความสำคัญกับสัตว์ป่าชนิดมีสถานภาพตามกฎหมายเป็นสัตว์ป่าสงวนและชนิดมีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม

2.5) **การจำแนกชนิดสัตว์ป่า** : จำแนกชนิดและตรวจสอบความถูกต้องของสัตว์ป่าแต่ละชนิดตลอดจนการจัดหมวดหมู่ตามหลักอนุกรมวิธาน โดยใช้เอกสารจำแนกชนิดสัตว์ป่าแต่ละชั้น ดังนี้

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

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

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

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

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

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

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

ค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพันธ์ที่คำนวณได้ จะนำมาประเมินเป็นความชุกชุม 3 ระดับ ดังนี้

2.7.1) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์มาก ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจบ่อยครั้งมาก และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 67-100

2.7.2) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์ปานกลาง ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจค่อนข้างบ่อย และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 34-66

2.7.3) สัตว์ป่ามีความชุกชุมสัมพันธ์น้อย ได้แก่ ชนิดที่พบจากการสำรวจน้อยครั้ง และมีค่าร้อยละความชุกชุมสัมพันธ์ระหว่าง 1-33 หรือชนิดที่ได้ข้อมูลจากการสอบถาม

2.8) สถานภาพของสัตว์ป่า : แต่ละชนิดได้ตรวจสอบสถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย และสถานภาพของสัตว์ป่าเพื่อการอนุรักษ์ ดังนี้

2.8.1) สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมายตรวจสอบจากพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดสัตว์ป่าของประเทศไทยให้เป็น

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

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

2.8.2) สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ตรวจสอบจาก สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามเฉพาะในประเทศไทย และตรวจสอบจาก IUCN (2023-1) ซึ่งพิจารณาตามภาวะการถูกคุกคามในระดับโลกและเป็นมาตรฐานที่ยอมรับโดยนานาชาติรวมทั้งประเทศไทย การพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) และของ IUCN (2023-1) 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) ดัชนีติดตามตรวจสอบ : ดำเนินการศึกษาชนิดและความชุกชุมของนก รวมทั้งจัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก โดยระยะเวลา ความสูง ขณะทำการบิน สภาพอากาศ และชนิดของนก

2.11) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยได้ดำเนินการสำรวจแล้ว จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 9 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) เปรียบเทียบข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไข/ลดผลกระทบฯ และแผนปฏิบัติการฯ ลดผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่าให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2.12.5) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบสภาพทรัพยากรสัตว์ป่าที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

2.12.6) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านทรัพยากรสัตว์ป่า

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจจำนวนชนิดของสัตว์ป่าในขณะศึกษารายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษามลพิษสิ่งแวดล้อม 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 นกปรอดหัวสีเม่า นกอีแพรดแถบอกดำ และนกปรอดสวน เป็นต้น

ในด้านสถานภาพของสัตว์ป่า พบว่า มีสัตว์ป่าจำนวน 109 ชนิด ถูกกำหนดให้เป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 67 ชนิด และสัตว์ป่าไม่ได้รับการคุ้มครอง จำนวน 42 ชนิด โดยพบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนก ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 66 ชนิด เช่น นกเขียวท้องปึกสีฟ้า นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกหัวขวานต่างแคะ และนกยางเขนดง เป็นต้น

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

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน พลานีท คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ช่วงเดือน ตุลาคม 2564 พบว่า พบสัตว์ป่ารวมทั้งสิ้น 66 ชนิด จำแนกเป็นนก จำนวน 42 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 10 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 6 ชนิด และจากการประเมินอันตรายจากนกและสัตว์ที่มีต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบนกที่มีความสำคัญที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลางเพียง 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และยังมีพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ยังคงเฝ้าระวังอีก 2 ชนิด ได้แก่ อีกา และนกกิ้งก้องคอคด้า

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจสัตว์ป่าในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ. 2565 ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 82 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง และอีกา รวมทั้งพบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง จำนวน 4 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกฟิราบบ่า นกเขาไฟ และนกตะขาบทุ่ง ส่วนผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2565 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 56 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง และระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง แต่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ อีกา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2566 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจสัตว์ป่าในเดือนเมษายนและสิงหาคม พ.ศ. 2566 ผลการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 63 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 3 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่ และเหยี่ยวนกเขาชिरา และชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 2 ชนิด คือ อีกา และนกฟิราบบ่า ส่วนผลการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2566 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 57 ชนิด โดยพบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง ได้แก่ เป็ดแดง ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ และชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 3 ชนิด คือ อีกา เหยี่ยวปีกแดง และนกฟิราบบ่า

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน

3.3.1) สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างปี พ.ศ.2565 ถึงปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2567) ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลจากรายงานอากาศยานชนนกของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT Aviation Safety Report Bird/Wildlife) พบว่า เกิดเหตุการณ์ทั้งสิ้น 6 ครั้ง แบ่งเป็นเกิดเหตุการณ์ในปี พ.ศ.2565 จำนวน 2 ครั้ง และเกิดเหตุการณ์ในปี พ.ศ.2566 จำนวน 4 ครั้ง (ตารางที่ 5.8-1)

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

3.3.2) ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567 เพื่อเป็นตัวแทนการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง มีรายละเอียดผลการสำรวจดังนี้

สภาพพื้นที่ทั่วไป : ภายในท่าอากาศยานที่มีพื้นที่กว้างขวาง มีพื้นที่ป่าไม้ค่อนข้างสมบูรณ์ และพื้นที่รกร้างโดยรอบเขตการบินเป็นบริเวณกว้างโดยเฉพาะทางทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของเขตการบิน 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 มีกลุ่มบ้านเรือนกระจายอยู่ห่าง ๆ

ด้านทิศตะวันตก พื้นที่ส่วนที่ติดกับท่าอากาศยานเป็นพื้นที่ป่าไม้ และมีพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนยางพารา มีนาข้าว และไร่นาสำปะหลัง แทรกสลับอยู่บางส่วน ห่างออกไปเป็นทางหลวงหมายเลข 219 และต่อเนื่องด้วยพื้นที่เกษตรกรรมที่ส่วนใหญ่เป็นสวนยางพารา และมีกลุ่มบ้านเรือนกระจายอยู่ห่าง ๆ ตามเส้นทางระหว่างหมู่บ้าน

ตารางที่ 5.8-1												
สถิติอุบัติเหตุอากาศยานชนนก ระหว่างปี พ.ศ.2565 – ปัจจุบัน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์												
ลำดับ	วันที่	เวลา	บริเวณที่เกิดเหตุการณ์	ความสูง (ฟุต)	ขณะทำการบิน	สภาพอากาศ	รายละเอียดของสัตว์				ส่วนที่ชน	ส่วนที่เสียหาย
							ชนิด	ขนาด	จำนวนที่เห็น	จำนวนที่ชน		
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
ปี พ.ศ.2567 ไม่เกิดเหตุอากาศยานชนนก												

ที่มา : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์, มิถุนายน พ.ศ.2567

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 : จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานจำนวนรวมทั้งสิ้น 72 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด นก จำนวน 53 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด มีรายละเอียดความหลากหลายชนิดและการแพร่กระจายตามลักษณะนิเวศในพื้นที่โครงการแสดงดังตารางที่ 5.8-2 ถึงตารางที่ 5.8-5 และภาพที่ 5.8-1

ตารางที่ 5.8-2				
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Anura				
Family Bufonidae				
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	+	—	—	—
Family Microhylidae				
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	+	—	—	—
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	+	—	—	—
Family Dicroglossidae				
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	++	—	—	—
กบนา (<i>Hoplobatrachus rugulosus</i>)	+	—	—	—
เขียดจระเข้ (<i>Occidozyga lima</i>)	+	—	—	—
เขียดทราย (<i>Occidozyga martensii</i>)	+	—	—	—
Family Rhacophoridae				
ปาดเหนือ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	+	—	—	—
8	0,1,7	0	0	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567)

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

3 = IUCN (2023-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 5.8-3 รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Squamata				
Family Agamidae				
กิ้งก่าหัวแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	+	ค	—	—
Family Gekkonidae				
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	++	—	—	—
จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	++	—	—	—
จิ้งจกหางแบน (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	+++	—	—	—
Family Scincidae				
จิ้งเหลนหลากลาย (<i>Eutropis macularia</i>)	++	—	—	—
Family Varanidae				
ตะกวดเบงกอล (<i>Varanus bengalensis</i>)	+	ค	—	NT
6	1,3,2	2	0	1

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567)

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

3 = IUCN (2023-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 5.8-4				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Anseriformes				
Family Anatidae				
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	+	ค	—	—
Order Caprimulgiformes				
Family Apodidae				
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	+	ค	—	—
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)	+	ค	—	—
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus nipalensis</i>)	+	ค	—	—
Order Cuculiformes				
Family Cuculidae				
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	++	ค	—	—
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	+	ค	—	—
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	+++	ค	—	—
Order Columbiformes				
Family Columbidae				
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	+++	—	—	—
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	+++	ค	—	—
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	++	—	—	—
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	+	—	—	—
Order Gruiformes				
Family Rallidae				
นกกวัก (<i>Amauornis phoenicurus</i>)	+	ค	—	—
Order Charadriiformes				
Family Turnicidae				
นกคุ่มอกลาย (<i>Turnix suscitator</i>)	+	ค	—	—
Family Glareolidae				
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	+++	ค	—	—
Family Scolopacidae				
นกอีโก้ยเล็ก (<i>Numenius phaeopus</i>)	+	ค	—	—
Family Recurvirostridae				
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)	+	ค	—	—
Family Charadriidae				
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	+++	ค	—	—
Order Ciconiiformes				
Family Ciconiidae				
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	+	ค	—	—
Order Pelecaniformes				
Family Ardeidae				
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	+	ค	—	—
นกยางเปี้ย (<i>Egretta garzetta</i>)	+	ค	—	—

ตารางที่ 5.8-5 รายชื่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมที่สำรวจพบ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Accipitriformes				
Family Accipitridae				
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	++	ค	—	—
เหยี่ยวนกเขาชศิรา (<i>Accipiter badius</i>)	+	ค	—	—
Order Coraciiformes				
Family Coraciidae				
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	+	ค	—	—
นกกระเต็นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	++	ค	—	—
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	++	ค	—	—
Order Piciformes				
Family Megalaimidae				
นกโพระดกธรรมดา (<i>Psilopogon lineatus</i>)	++	ค	—	—
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	++	ค	—	—
Order Passeriformes				
Family Campephagidae				
นกพญาไฟเล็ก (<i>Pericrocotus cinnamomeus</i>)	+	ค	—	—
Family Artamidae				
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	+++	ค	—	—
Family Aegithinidae				
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	+	ค	—	—
Family Rhipiduridae				
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	+	ค	—	—
Family Corvidae				
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	+++	ค	—	—
นกกาแวน (<i>Crypsirina temia</i>)	+	ค	—	—
Family Alaudidae				
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	++	ค	—	—
Family Pycnonotidae				
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	++	ค	—	—
นกปรอดหน้าवल (<i>Pycnonotus goiavier</i>)	+	ค	—	—
Family Hirundinidae				
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	+	ค	—	—
Family Cisticolidae				
นกกระจุบหญ้าสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	++	ค	—	—
นกกระจุบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	+	ค	—	—
นกกระจุบคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	+	ค	—	—
Family Sturnidae				
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	+	ค	—	—
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	++	ค	—	—
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	++	ค	—	—

ตารางที่ 5.8-4				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Family Muscicapidae				
นกกาเหมาบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	++	ค	—	—
นกยอดหญ้าสีด้า (<i>Saxicola caprata</i>)	++	ค	—	—
Family Dicaeidae				
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	+	ค	—	—
Family Nectariniidae				
นกกิ้งก่าป่า (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	+	ค	—	—
นกกิ้งก่าป่าเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	++	ค	—	—
Family Passeridae				
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	++	ค	—	—
นกกระจอกตาสี (<i>Passer flaveolus</i>)	++	ค	—	—
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	++	—	—	—
Family Estrildidae				
นกกระดัดหัวดำ (<i>Lonchura punctulata</i>)	+	ค	—	—
Family Motacillidae				
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	+	ค	—	—
53	7,18,28	49	0	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567)

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

3 = IUCN (2023-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 5.8-5				
รายชื่อสัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมที่สำรวจพบ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Chiroptera				
Family Vespertilionidae				
ค้างคาวลูกหนูบ้าน (<i>Pipistrellus javanicus</i>)	+	ค	—	—
Order Rodentia				
Family Muridae				
หนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumii</i>)	+	—	—	—
Family Sciuridae				
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysoni</i>)	+	—	—	—
กระรอก (Menetes berdmorei)	+	—	—	—
กระเรียนปลายหูสั้น (<i>Tamiops mccllellandi</i>)	+	—	—	—
5	0,0,5	1	0	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567)

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

3 = IUCN (2023-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง



เป็ดแดง



นกกระแตแต้แว้ด



นกกระจอกใหญ่



นกกาขเณบ้าน



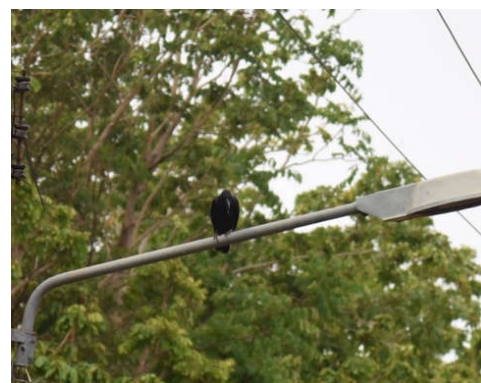
นกกิ้งโครงคอดำ



นกนางแอ่นบ้าน



นกแอ่นทุ่งใหญ่



อีกา

ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2567

ภาพที่ 5.8-1 ตัวอย่างสัตว์ที่พบภายในพื้นที่โครงการ

ความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบทั้งหมด 72 ชนิด ไม่อาจระบุเป็นจำนวนตัวต่อหน่วยพื้นที่ได้อย่างชัดเจนเนื่องจากปัจจัยสำคัญ คือ การประเมินปริมาณประชากรของสัตว์ป่าแต่ละชนิด ซึ่งต้องใช้วิธีการแตกต่างกันหลากหลาย จึงไม่อาจดำเนินการได้ในช่วงของการศึกษาที่มีระยะเวลายาว ด้วยเหตุนี้ ปริมาณประชากรสัตว์ป่าแต่ละชนิดจึงประเมินเป็นระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ ซึ่งจำแนกเป็น 3 ระดับ รายละเอียดดังตารางที่ 5.8-6 และมีรายละเอียดความหลากหลายชนิดสัตว์ป่าตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ ดังนี้

ตารางที่ 5.8-6 จำนวนชนิดตามระดับความชุกชุมสัมพัทธ์ของสัตว์ป่า ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)				
ชั้นสัตว์ป่า	ทั้งหมด	ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	0	1	7
สัตว์เลื้อยคลาน	6	1	3	2
นก	53	7	18	28
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	0	0	5
รวม	72	8	22	42

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องด้วยความถี่สูงมากหรือเป็นชนิดที่พบประชากรมากในการสำรวจแต่ละครั้งซึ่งส่วนมากเป็นชนิดมีขนาดตัวเล็กและอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันเป็นขอบเขตกว้างหรือกินอาหารได้หลากหลายประเภท จึงแพร่ขยายพันธุ์ได้ดีและมีประชากรมากหรือสามารถปรับตัวให้คุ้นเคยหรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ดี จึงไม่หลบซ่อนตัวและพบเห็นตัวได้บ่อยครั้งมาก รายละเอียดดังนี้

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ไม่พบชนิดที่ชุกชุมมาก
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางแบน
- นก จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ นกกาเหว่า นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกกระแตแต้แว๊ด นกแอ่นพง และอีกา
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ไม่พบชนิดที่ชุกชุมมาก

ระดับชุกชุมสัมพัทธ์ปานกลาง : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐาน หรือรับฟังเสียงร้องได้บ่อยครั้งแต่มีความถี่น้อยกว่าชนิดมีระดับชุกชุมสัมพัทธ์มาก ซึ่งเป็นชนิดปรับตัวอาศัยในพื้นที่มีสภาพนิเวศแตกต่างกันได้ดีหรือปรับตัวอาศัยในที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพนิเวศที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมมนุษย์ได้บ้าง หรือทนทานต่อการถูกรบกวนได้ระดับหนึ่ง จึงพบได้ค่อนข้างบ่อย รายละเอียดดังนี้

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ กบหนอง
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ ตุ๊กแกบ้าน จิ้งจกหางหนาม และจิ้งเหลน
- นก จำนวน 18 ชนิด เช่น นกกระปูดใหญ่ เหยี่ยวแดง นกจาบคาเล็ก นกตีทอง นกจาบผ่นปีกแดง นกกิ่งไคร้คอดำ นกยอดหญ้าสีดำ นกกินปลือกเหลือง เป็นต้น
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม ไม่พบชนิดที่มีความชุกชุมปานกลาง

หลากหลาย

ระดับชุมชนสัมพัทธ์น้อย : เป็นชนิดที่พบตัวหรือพบร่องรอยและหลักฐานหรือรับฟังเสียงร้องได้น้อยครั้ง และการพบแต่ละครั้งมีประชากรน้อย รายละเอียดดังนี้

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน อึ่งอ่างบ้าน อึ่งน้ำเต้า กบนา เขียดจะนา เขียดทราย และปาดเหนือ
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง และตะกวดเบงกอล
- นก จำนวน 28 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกแอ่นตาล นกบั้งรอกใหญ่ นกกวก นกคุ้ม อกลาย นกตีนเทียน เขียวนกเขาชिरา นกตะขาบทู่ง นกนกพญาไฟเล็ก เป็นต้น
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวลูกหนูบ้าน หนูท้องขาว กระรอกหลากสี กระจอน และกระเล็นขนปลายหูสั้น

สถานภาพสัตว์ป่า

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

(1) **สถานภาพที่สัตว์ป่าได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย :** จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 ไม่พบชนิดใดที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวน ตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 แต่พบสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 52 ชนิด โดยมีรายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพสัตว์ป่าแต่ละกลุ่มดังตารางที่ 5.8-7

ตารางที่ 5.8-7 จำนวนชนิดจำแนกตามสภาพความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562 ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)				
ชั้นสัตว์ป่า	ทั้งหมด	สัตว์สงวน	สัตว์ป่าคุ้มครอง	ไม่ได้รับการคุ้มครอง
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	0	0	8
สัตว์เลื้อยคลาน	6	0	2	4
นก	53	0	49	4
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	0	1	4
รวม	72	0	52	20

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก ไม่พบสัตว์ที่ได้รับการคุ้มครอง
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง และตะกวดเบงกอล
- นก จำนวน 49 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกแอ่นบ้าน นกกาเหว่า นกกวก นกปากห่าง เขียวแดง นกตีทอง นกสีชมพูสวน เป็นต้น
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ ค้างคาวลูกหนูบ้าน

(2) **สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์** : จากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าจำนวน 72 ชนิด โดยไม่พบสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามเกณฑ์ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563) แต่พบสัตว์ที่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตามที่ IUCN (2023-1) กำหนด จำนวน 1 ชนิด คือ ตะกวดเบงกอล รายละเอียดจำนวนชนิดของสถานภาพการอนุรักษ์ดังตารางที่ 5.8-8

ตารางที่ 5.8-8									
จำนวนชนิดจำแนกตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ ครั้งที่ 1 (เมษายน พ.ศ.2567)									
ชั้นสัตว์ป่า	จำนวนชนิดทั้งหมด	จำแนกตามเกณฑ์ สผ. ^{1/}				จำแนกตามเกณฑ์ IUCN ^{2/}			
		CR	EN	VU	NT	CR	EN	VU	NT
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	8	0	0	0	0	0	0	0	0
สัตว์เลื้อยคลาน	6	0	0	0	0	0	0	0	1
นก	53	0	0	0	0	0	0	0	0
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	5	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	72	0	0	0	0	0	0	0	1

หมายเหตุ : ^{1/} = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

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

^{2/} = IUCN (2023-1)

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

ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหารในบริเวณท่าอากาศยานบุรีรัมย์

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกที่กินอาหารหลักจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้ (ตารางที่ 5.8-9)

- **นกที่กินพืช** จำนวน 7 ชนิด ได้แก่ นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกเขาใหญ่ นกเขาขาว นกสีชมพูสวน นกกินปลีดำม่วง และนกกินปลีออกเหลือง นกประเภทนี้มีจำนวนน้อยที่สุด เนื่องจากพืชให้พลังงานน้อย แต่นกเป็นสัตว์ต้องการพลังงานสูงมาก
- **นกที่กินสัตว์** จำนวน 24 ชนิด เช่น นกแอ่นกินรัง นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกตีนเทียน นกปากห่าง เหยี่ยวแดง นกตะขาบทุ่ง นกจาบผ่นปีกแดง นกกระจุยหย้าสีเรียบ นกเด้าดินทุ่งเล็ก เป็นต้น โดยมีทั้งนกที่อาศัยและหากินอยู่ใกล้แหล่งน้ำ เช่น สระน้ำ คูน้ำ ที่มีระดับน้ำตื้น ที่มีน้ำและอาหาร (ปลา กบ เขียด) อุดมสมบูรณ์ และนกที่กินแมลงตามต้นพืชที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานในรัศมี 5 กิโลเมตร
- **นกที่กินพืชและสัตว์** จำนวน 22 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกกระปูดใหญ่ นกกากาเหว่า นกกวัก นกขมิ้นน้อยธรรมดา อีกา นกกากาแว่น นกเอี้ยงหงอน นกกระจอกใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 5.8-9 ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)			✓
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)		✓	
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)		✓	
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus nipalensis</i>)		✓	
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)			✓
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)			✓
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)			✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓		
นกกิ้งก (<i>Amauornis phoenicurus</i>)			✓
นกคุ้มมอกลาย (<i>Turnix suscitator</i>)			✓
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)		✓	
นกอีโก้ยเล็ก (<i>Numenius phaeopus</i>)		✓	
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)		✓	
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)		✓	
นกยางเปี่ย (<i>Egretta garzetta</i>)		✓	
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)		✓	
เหยี่ยวนกเขาชิดรา (<i>Accipiter badius</i>)		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)		✓	
นกกะเต็นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)		✓	
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)		✓	
นกโพระดกธรรมดา (<i>Psilopogon lineatus</i>)			✓
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)			✓
นกพญาไฟเล็ก (<i>Pericrocotus cinnamomeus</i>)		✓	
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)		✓	
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)			✓
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)			✓
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)			✓
นกกาแว่น (<i>Crypsirina temia</i>)			✓
นกจาบฝนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)		✓	
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)			✓
นกปรอดหน้าवल (<i>Pycnonotus goiavier</i>)			✓
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)		✓	
นกกระจับหญ้าสีเขียว (<i>Prinia inornata</i>)		✓	
นกกระจับธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)		✓	
นกกระจับคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)		✓	

ตารางที่ 5.8-9 ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร (ต่อ)			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)			✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)			✓
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)			✓
นกยางเขนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)			✓
นกยอหดง่าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)		✓	
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓		
นกกิ้งปัดดำม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	✓		
นกกิ้งปัดเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	✓		
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)			✓
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)			✓
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)			✓
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)			✓
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)		✓	
53	7	24	22

สถานภาพตามฤดูกาลของนก

จากการสำรวจนกในบริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่อื่นๆในรัศมี 5 กิโลเมตร พบนกในบริเวณพื้นที่ศึกษา จำแนกตามสถานภาพตามฤดูกาล (Seasonal status) ของนกได้เป็น 4 กลุ่มด้วยกัน ดังนี้ (ตารางที่ 5.8-10)

- **นกประจำถิ่น** เป็นนกที่มีประชากรโดยส่วนใหญ่อาศัยและหากินในท้องถิ่นตลอดทั้งปี มีทั้งสิ้น จำนวน 49 ชนิด เช่น เป็ดแดง นกแอ่นกินรัง นกกากเหว่า นกเขาไฟ นกยางเปีย นกตีทอง นกอีแพรดแถบออกดำ นกเอี้ยงหงอน นกกิ้งโครงคอดำ นกกิ้งปัดดำม่วง เป็นต้น
- **นกอพยพในช่วงฤดูหนาว** เป็นนกชนิดที่อพยพโยกย้ายถิ่นในการหากินในช่วงฤดูหนาว ซึ่งบางชนิดย้ายถิ่นระยะสั้น (หลายร้อยกิโลเมตร) นกบางชนิดอพยพย้ายถิ่นระยะทางไกลเข้ามาหากินพักพิงตลอดช่วงฤดูหนาว มีจำนวน 3 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ นกอีโก้ยเล็ก นกยางกรอกพันธุ์จีน และนกนางแอ่นบ้าน
- **นกอพยพย้ายถิ่นผ่านเข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาสั้นๆ** เป็นนกกลุ่มที่อพยพเพื่อเข้ามาหากินยังประเทศไทยหรือเป็นทางผ่าน ซึ่งจะใช้เวลาสั้นๆ ไม่พบนกกลุ่มนี้จากการศึกษา
- **นกอพยพย้ายถิ่นเพื่อสร้างรังวางไข่** นกที่อพยพมาเพื่อผสมพันธุ์และสร้างรังวางไข่ในประเทศไทย บางช่วง บางชนิดเข้ามาในฤดูฝน บางชนิดเข้ามาในฤดูแล้งหรือหนาว มีจำนวน 1 ชนิด ที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่

ตารางที่ 5.8-10 สถานภาพตามฤดูกาลของนก	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	R
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	R
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)	R
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus nipalensis</i>)	R
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	R
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	R
นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)	R
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	R
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	R
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	R
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	R
นกแก้ว (<i>Amauornis phoenicurus</i>)	R
นกคุ้มอกลาย (<i>Turnix suscitator</i>)	R
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	B
นกอีโก้ยเล็ก (<i>Numenius phaeopus</i>)	M
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)	R
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	R
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	R
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	M
นกยางเปี้ย (<i>Egretta garzetta</i>)	R
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	R
เหยี่ยวนกเขาชिरา (<i>Accipiter badius</i>)	R
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	R
นกกะเต็นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	R
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	R
นกโพระดกธรรมดา (<i>Psilopogon lineatus</i>)	R
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	R
นกพญาไฟเล็ก (<i>Pericrocotus cinnamomeus</i>)	R
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	R
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	R
นกอีแพรดแถบอกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	R
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	R
นกกาแว่น (<i>Crypsirina temia</i>)	R
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	R
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	R
นกปรอดหน้าขาว (<i>Pycnonotus goiavier</i>)	R
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	M
นกกระजิบหัวสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	R
นกกระจิบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	R
นกกระจิบคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	R
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	R
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	R

ตารางที่ 5.8-10	
สถานภาพตามฤดูกาลของนก (ต่อ)	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	R
นกยางเขนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	R
นกยอดหญ้าสีด้า (<i>Saxicola caprata</i>)	R
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	R
นกกิ้งปัดดำม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	R
นกกิ้งปัดเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	R
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	R
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	R
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	R
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)	R
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	R
53	49,3,1

หมายเหตุ : R = นกประจำถิ่น

M = นกอพยพ

B = นกอพยพเข้ามาสร้างรังวางไข่

การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบิน

โอกาสในการชนนก (Potential of Strike)

ปัจจัยที่ใช้พิจารณาได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกจะสูงตามไปด้วย นกที่มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกอยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากินยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก คือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษามีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลดน้อยลงหรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อากาศยานมีโอกาสเกิดการชนนกโดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อากาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 5.8-11

ตารางที่ 5.8-11			
โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
ครั้งที่ 1 เดือนเมษายน พ.ศ.2567			
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)			✓
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)		✓	
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	✓		
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓		
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓		
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)			✓
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	✓		
8	5	1	2

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 ก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมากหรือไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลยจากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 5.8-12

ตารางที่ 5.8-12			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน			
ชนิด	โอกาสที่จะเกิดความเสียหาย		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
ครั้งที่ 1 เดือนเมษายน พ.ศ.2567			
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)			✓
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)		✓	
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	✓		
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓		
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓		
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)			✓
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	✓		
8	5	1	2

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อากาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อากาศยานเกิดความเสียหาย สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน จำนวน 8 ชนิด ประกอบด้วย ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง จำนวน 2 ชนิด สัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง จำนวน 1 ชนิด และสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ (ควรเฝ้าระวัง) จำนวน 5 ชนิด มีรายละเอียดดังนี้มีรายละเอียดดังนี้ (ดังตารางที่ 5.8-13 และตำแหน่งที่พบแสดงดังรูปที่ 5.8-1)

ตารางที่ 5.8-13			
ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า อีกา นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นทุ่งใหญ่	-	-
ปานกลาง	-	เหยี่ยวแดง	-
สูง	-	-	เป็ดแดง นกปากห่าง

ชนิดที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง : จำนวน 2 ชนิด คือ

นกปากห่าง เป็นนกที่มีขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ มีพื้นที่หากินบริเวณแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะริมน้ำ มักอยู่รวมกันเป็นฝูง เมื่อตกใจจะบินขึ้นพร้อมกัน ทิศทางการบินไม่แน่นอน มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก พบเข้ามาหากินและสร้างรังนอนตามยอดต้นพฤษภในเขตพื้นที่การบินด้วย โดยเฉพาะบริเวณด้านทิศเหนือของเขตพื้นที่การบินที่อยู่ติดนาข้าวและสระน้ำ

เป็ดแดง เป็นนกที่มีขนาดปานกลาง มีพื้นที่หากินบริเวณแหล่งน้ำ หรือพื้นที่ชื้นแฉะริมน้ำ มักอยู่รวมกันเป็นฝูง เมื่อตกใจจะบินขึ้นพร้อมกัน แต่มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก และพบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง : จำนวน 1 ชนิด คือ

เหยี่ยวแดง เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ มีพื้นที่หากินกว้าง มีพฤติกรรมเกาะมองหาเหยื่อตามยอดไม้สูง แล้วบินเข้าไปโฉบจับเหยื่อ แม้จะมีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตการบินด้วย

ชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ : จำนวน 5 ชนิด คือ

นกพิราบป่า เป็นนกขนาดเล็ก อาศัยตามต้นไม้และสร้างรังตามอาคารสำนักงานต่าง ๆ นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืชโดยหากินตามสนามหญ้าข้างทางวิ่งหรือพื้นที่โล่งของทางขับ มีนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงมีโอกาที่จะบินชนอากาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง

อีกา เป็นนกขนาดกลาง มีพื้นที่หากินทั่วไป แต่ชอบหากินใกล้กับแหล่งชุมชนที่มีกองขยะ และมักเกาะนอนรวมกันเป็นฝูงขนาดใหญ่ แต่แยกย้ายออกจากฝูงใหญ่เพื่อไปหากินตั้งแต่เช้า มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินมาก และพบเข้ามาหากินในเขตพื้นที่การบินด้วย

นกกระแตแต้แว๊ด เป็นนกที่มีขนาดเล็กถึงปานกลาง มีพื้นที่หากินบริเวณพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่เปิดโล่งต่าง ๆ หากินเป็นคู่ หรือเป็นฝูง เมื่อตกใจมักบินหนี มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย เข้ามาหากินในบริเวณเขตพื้นที่การบินบางครั้ง

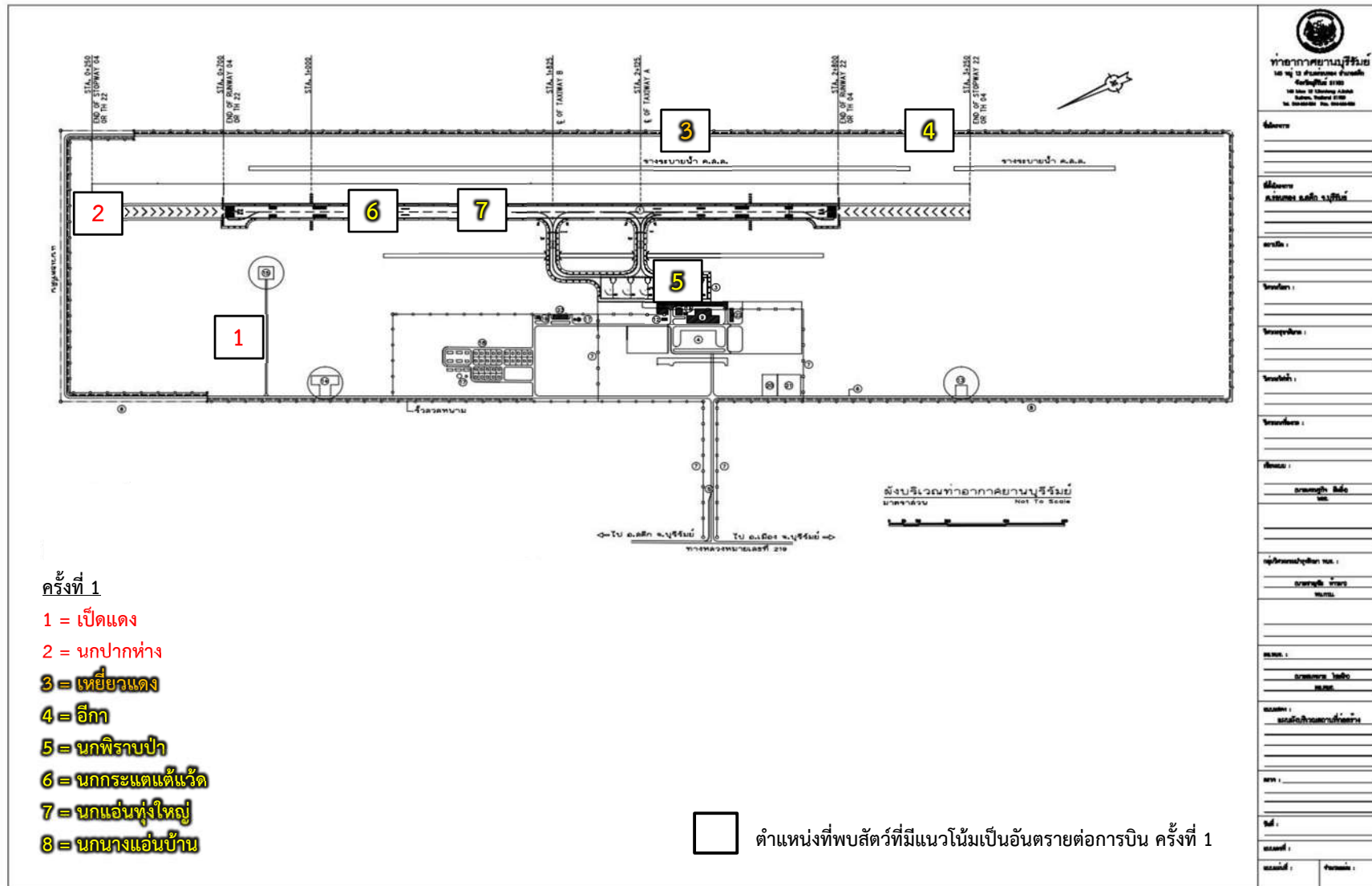
นกนางแอ่นบ้าน เป็นนกที่มีขนาดเล็ก หากินด้วยการบินโฉบจับแมลงกลางอากาศ ดังนั้น จึงมีการบินหากินอยู่ตลอดเวลากลางวัน ทั้งยังมีจำนวนประชากรในเขตพื้นที่การบินมาก และมีพฤติกรรมรวมกันเป็นฝูงเพื่อหากินในเขตพื้นที่การบิน

นกแอ่นทุ่งใหญ่ เป็นนกที่มีขนาดค่อนข้างเล็ก มีพื้นที่หากินกว้างตามทุ่งนา ทุ่งหญ้าสั้น ๆ รอบหนองบึง หรือใกล้แหล่งน้ำ แม้มีจำนวนและความชุกชุมในเขตพื้นที่การบินน้อย แต่พบเข้ามาหากินในเขตการบินเป็นฝูงใหญ่

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ทำอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา
(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567

บทที่ 5

การปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 5.8-1 ตำแหน่งที่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) การเปรียบเทียบผลการศึกษา

จากการเปรียบเทียบชนิดของสัตว์ป่าที่สำรวจพบในครั้งนี้ (เมษายน พ.ศ.2567) กับผลการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ธันวาคม พ.ศ.2562) และผลการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (เมษายน พ.ศ. 2566) มีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 5.8-14)

ตารางที่ 5.8-14 เปรียบเทียบจำนวนสัตว์ป่าที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
ประเภท	ธันวาคม พ.ศ. 2562 ^{1/}	เมษายน พ.ศ. 2565 ^{2/}	สิงหาคม พ.ศ. 2565 ^{2/}	เมษายน พ.ศ.2566 ^{2/}	สิงหาคม พ.ศ.2566 ^{2/}	เมษายน พ.ศ.2567
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	13	8	7	5	6	8
สัตว์เลื้อยคลาน	19	16	10	9	5	6
นก	76	51	33	45	42	53
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	13	7	6	4	4	5
รวม	121	82	56	63	57	72

ที่มา : ^{1/} รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (มกราคม พ.ศ.2564)

^{2/} รายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2 (Final Report 2) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา(ภาคเหนือ), มกราคม พ.ศ.2567

1) สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก : ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 8 ชนิด ได้แก่ อึ่งขำดำ เขียดงูเกาะเต่า อึ่งเผ้า อึ่งขำดำ อึ่งจิว หลังจุด กบบัว เขียดลิ้น และปาดบ้าน และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ อึ่งน้ำเต้า เขียดทราย และปาดเหนือ สำหรับชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ เขียดจะนา เขียดทราย และกบนา

2) สัตว์เลื้อยคลาน : ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 15 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวสีฟ้า จิ้งเหลนหางยาว จิ้งเหลนบ้าน งูเขียวพระอินทร์ งูสิงหางลาย กิ้งก่าแก้ว แอ้อีสาน งูทางมะพร้าวลายขีด งูปล้องฉนวนลาว งูลายสาบคอดแดงงูลายสอ สอน งูเห่าพันธุ์พิษ งูเหลือม งูดินบ้าน และงูกะปะ และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ จิ้งจกหางแบน และจิ้งเหลนหลากหลาย

สำหรับชนิดที่พบในการสำรวจรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวสีฟ้า จิ้งเหลนบ้าน และแอ้อีสาน แต่ไม่พบชนิดที่เพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

3) นก : ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 35 ชนิด ได้แก่ เหยี่ยวขาว นกอีวาบตักแตน นกกระรางหัวขวาน นกแขวงแขวงหางบ่วงใหญ่ นกปรอดหัวสีเข้ม นกกระจุยหน้าอกเทา นกกระจุยหน้าท้องเหลือง นกคุ้มอกลาย นกยางโทนน้อย นกยางไฟ ธรรมดา นกตบยุงหางยาว นกเขียวก้านทองปีกสีฟ้า นกแขวงแขวงสีเทา นกแขวงแขวงหางปลา นกกระตีดตะโพกขาว นกอีเสือสีน้ำตาล นกจับแมลงจุกดำ นกแขวงสวรรค์ นกเด้าดินทุ่ง นกจับแมลงหัวเทา นกจับแมลงคอดแดง นกขมิ้นท้ายทอยดำ นกหัวขวานต่างแคะ นกเค้าแคะ นกพงใหญ่พันธุ์ญี่ปุ่น นกพงตึกแต่นอกลาย นกกระจิดหัวโลกเหนือ นกกระจิดสีคล้ำ นกกระจิดธรรมดา นกกระจิดเขียวปีกสองแถบ นกนางเขนดง นกคอบัฒิม นกกระเบื้องผา นกยอดหญ้าหัวดำ และนกแสก ชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีจำนวน 12 ชนิด ได้แก่ นกตีนเทียน นกแอ่นกินรัง นกกะเด้นอกขาว นกกากวน นกนางแอ่นบ้าน นกกระจุยหน้าสีเรียบ นกเด้าดินทุ่งเล็ก นกยางเปีย นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกคุ้มอกลาย นกอีกล้วยเล็ก และนกพญาไฟเล็ก

สำหรับชนิดที่พบในการสำรวจรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 9 ชนิด ได้แก่ นกหัวโตนี้นกเล็กขาเหลือง นกแซงแซวหางบ่วงใหญ่ นกแซงแซวหางปลา นกอีเสือสีน้ำตาล นกกระเจี๊ยบสีดำนกจากคาคอสีฟ้า นกแซงแซวหางอนขน นกกระจาบธรรมดา และนกหัวขวานต่างออกลายจุด และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มีจำนวน 19 ชนิด ได้แก่ นกตีนเทียน นกกระแตแต้แว๊ด นกบั้งรอกใหญ่ นกแอ่นกินรัง นกโพระดกธรรมดา นกตีทอง นกกางแวน นกปรอดหน้าขาว นกกระจุบคอดำ นกกระจุบหน้าสีเรียบ นกกินปลีดำม่วง นกกระต๊อสีชมพู นกยางเปีย นกยางกรอก พันธุ์จีน นกปากห่าง นกกิ้ง นกคุ่มอกลาย นกอีโก้งเล็ก และนกพญาไฟเล็ก

4) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม : ชนิดที่พบในการสำรวจขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 8 ชนิด ได้แก่ หนูพุกใหญ่ พังพอนเล็ก หมาจิ้งจอก หนูหริ่ง หนูนา กระต่ายป่า กระรอกบินเล็กแก้มขาว และค้างคาวเพดานเล็ก แต่ไม่พบชนิดที่เพิ่มขึ้นจากการสำรวจในขณะจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับชนิดที่พบในการสำรวจรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม แต่ไม่พบในการสำรวจในปัจจุบัน มีจำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กระแตเหิน และพังพอนธรรมดา และชนิดที่พบเพิ่มขึ้นจากการสำรวจในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กระจอน กระเล็นขนปลายหูสั้น และค้างคาวลูกหนูบ้าน

และจากผลการสำรวจชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินในเดือนเมษายน พ.ศ. 2567 พบว่า ชนิดสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบินที่พบเหมือนกับผลการสำรวจในระยะที่ผ่านมา คือ เป็ดแดง เหยี่ยวแดง และนกแอ่นทุ่งใหญ่ ดังตารางที่ 5.8-15

5) สรุปผลการศึกษานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 72 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด นก จำนวน 53 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด และผลการประเมินด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และนกปากห่าง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 5 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า อีกา นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นทุ่งใหญ่

ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องดำเนินการตามแนวทางป้องกันนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการบิน จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าอากาศยานเพื่อควบคุมสภาพนิเวศ ซึ่งเป็นการควบคุมความปลอดภัยให้กับการบินจากสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานและพื้นที่ใกล้เคียง สามารถแบ่งประเภทของสัตว์ป่าโดยเฉพาะสัตว์มีกระดูกสันหลังออกตามสภาพนิเวศที่สัตว์ป่าใช้เป็นพื้นที่อาศัยได้ ดังนี้

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

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

ตารางที่ 5.8-15 เปรียบเทียบชนิดสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์						
ระดับความเป็นอันตรายต่อการบิน	ธันวาคม พ.ศ. 2562 ^{1/}	เมษายน พ.ศ. 2565 ^{2/}	สิงหาคม พ.ศ. 2565 ^{2/}	เมษายน พ.ศ. 2566 ^{2/}	สิงหาคม พ.ศ. 2566 ^{2/}	เมษายน พ.ศ. 2567
ระดับต่ำ	นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงสาริกา นกกระแตแต้แว๊ด นกกิ้งโครงคอดำ นกพิราบป่า	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า นกเขาไฟ นกตะขาบทุ่ง	-	อีกา นกพิราบป่า	อีกา เหยี่ยวปีกแดง นกพิราบป่า	นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า อีกา นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นทุ่งใหญ่
ระดับปานกลาง	เหยี่ยวแดง นกยางโทนน้อย นกเป็ดแดง นกยางไฟธรรมดา นกยางกรอกพันธุ์จีน อีกา นกกระปูดใหญ่ นกกาเหว่า นกบั้งรอกใหญ่ นกปากห่าง	เหยี่ยวขาว เหยี่ยวแดง อีกา	อีกา	เหยี่ยวนกเขาชิดรา เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่	เหยี่ยวแดง นกแอ่นทุ่งใหญ่	เหยี่ยวแดง
ระดับสูง	-	-	-	เป็ดแดง	เป็ดแดง	เป็ดแดง นกปากห่าง
รวม	15	7	1	6	6	8

ที่มา : ^{1/} รายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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) ,มกราคม พ.ศ. 2567

2. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่ง มักอาศัยอยู่ในพื้นที่เปิดโล่งหรือพื้นที่เปิดโล่งสลับกอหญ้าที่กระจายเป็นหย่อม ๆ ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้มีความต้องการพื้นที่เปิดโล่งเพื่อใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร และอาจใช้เป็นที่สำหรับสร้างรังวางไข่ ได้แก่ นกกระแตแต้แว๊ด นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นทุ่งใหญ่ เหยี่ยวแดง และนกปากห่าง สำหรับเหยี่ยวชนิดต่างๆ โดยเฉพาะเหยี่ยวขนาดใหญ่ มีความต้องการพื้นที่สำหรับเกาะพักบนพื้นดินเพื่อตากปีก และเตรียมตัวสำหรับการร่อน โดยนกขนาดใหญ่เหล่านี้จะลงมาเกาะพักอยู่ตามพื้นที่เปิดโล่ง และร่อนกระทั่งแสงแดดส่องลงพื้นที่โล่ง และพื้นผิวของพื้นที่โล่งมีอุณหภูมิสูงขึ้น จนเกิดเป็นมวลอากาศร้อนที่จะลอยตัวสูงขึ้นในแนวดิ่ง และนกเหล่านี้จะอาศัยลมร้อนที่กำลังลอยตัวสูงขึ้นเพื่อใช้ในการร่อนแบบ soaring ซึ่งนกจะประหยัดพลังงาน และเมื่อร่อนขึ้นไปสูงได้ระดับตามที่ต้องการแล้ว นกจึงบินออกจากมวลอากาศร้อนดังกล่าวเพื่อไปยังสถานที่ที่นกต้องการต่อไป

วิธีการควบคุม : ลดพื้นที่เปิดโล่ง อาจด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

3. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มีพันธุ์ไม้หนาแน่น สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ในพื้นที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่นเป็นบริเวณกว้าง หรืออาจใช้เป็นที่อาศัยเกาะนอน ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร พื้นที่อาศัย และอาจใช้เป็นที่สำหรับสร้างรัง วางไข่ ได้แก่ อีเก้ง

วิธีการควบคุม : ตัดต้นไม้ออกทั้งหมด และปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

4. สัตว์ป่าที่อาศัยตามอาคารและสิ่งปลูกสร้าง มักเกาะพักและใช้พื้นที่ของอาคารเป็นพื้นที่สร้างรังหรือวางไข่ ได้แก่ อีเก้ง และนกพิราบป่า

วิธีการควบคุม : ควบคุมไม่ให้มีอาหาร ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืชหรือแม้กระทั่งเศษอาหารจากกิจกรรมของมนุษย์หรือถึงขยะ รวมทั้งควบคุมการเข้าถึงตัวอาคารด้วยการติดตาข่าย หรืออาจเลือกใช้เหยี่ยวไล่นก เป็นครั้งคราว และสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยี่ยวบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

5. สัตว์ป่าที่หากินอยู่ในอากาศ มักบินหากินอยู่ในอากาศ โดยเฉพาะพื้นที่โล่ง ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้มีความต้องการพื้นที่โล่ง ได้แก่ นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นทุ่งใหญ่

วิธีการควบคุม : ต้องใช้การไล่เท่านั้น

5.9 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชน สถานประกอบการ และนักท่องเที่ยว ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1) วัตถุประสงค์

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

2) วิธีการศึกษา

2.1) **สำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในภาคสนาม** โดยใช้แบบสอบถาม และแบ่งกลุ่มเป้าหมายหลัก ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยสาระสำคัญของแบบสอบถาม ซึ่งมีลักษณะง่ายต่อการตอบและครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยมีลักษณะคำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด เพื่อรวบรวมข้อมูลซึ่งแบ่งคำถามสำหรับการศึกษาค้นคว้า 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

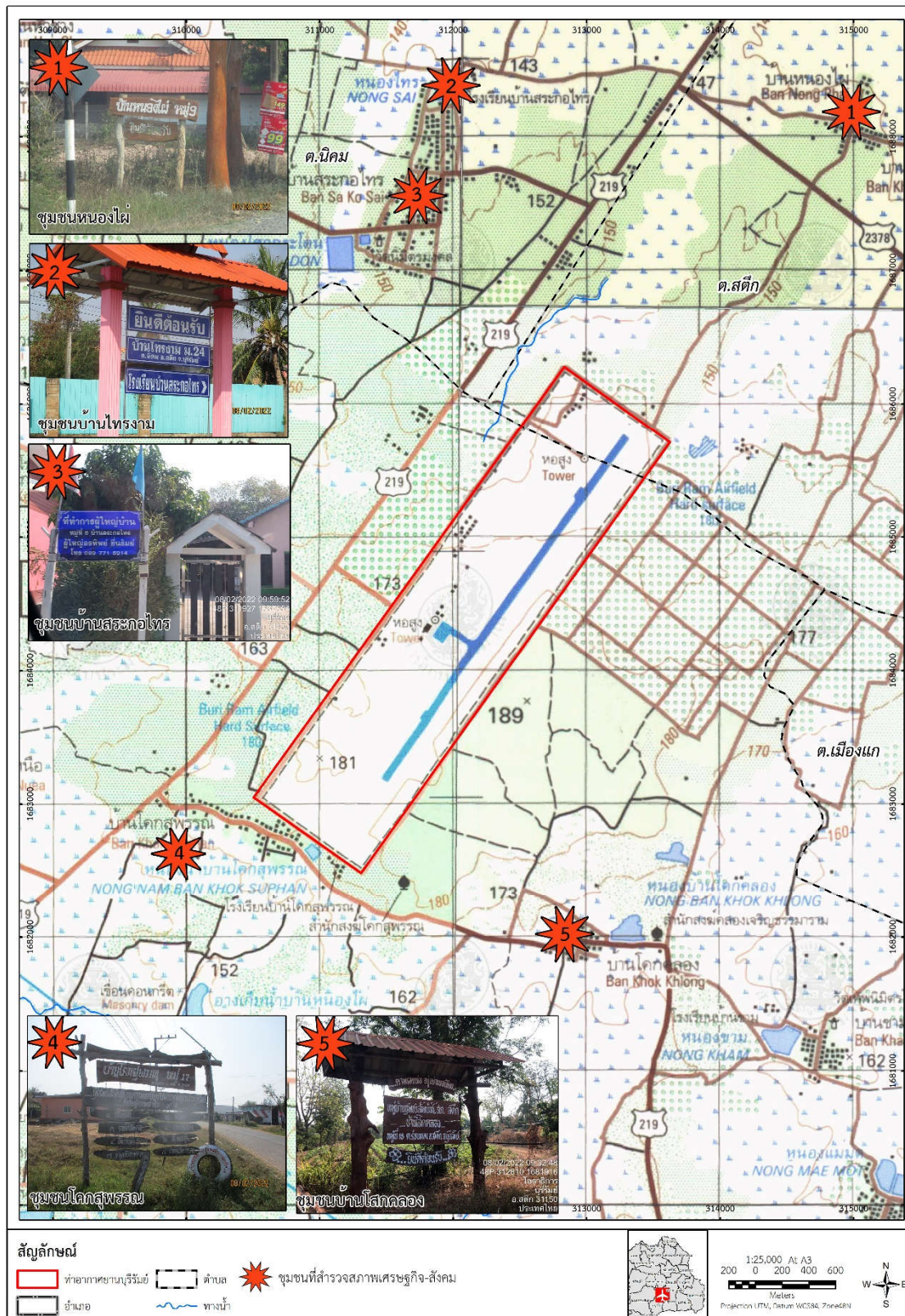
ส่วนที่ 3 : **ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ** เป็นคำถามเกี่ยวกับทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ

ส่วนที่ 4 : **ปัญหาที่ได้รับจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการและข้อเสนอแนะในการแก้ไข** เป็นคำถามเกี่ยวกับสภาพปัญหาที่ได้รับจากโครงการ และข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา

2.2) **กลุ่มเป้าหมาย** : ประกอบด้วย ชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวม 5 ชุมชน ครอบคลุมพื้นที่อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ รวม 3 ตำบล ได้แก่ (1) ตำบลสตึก จำนวน 1 ชุมชน คือ ชุมชนบ้านหนองไผ่ (2) ตำบลนิคม จำนวน 2 ชุมชน คือ ชุมชนบ้านสระกอ และชุมชนบ้านไทรงาม และ (3) ตำบลร้อนทอง จำนวน 2 ชุมชน คือ ชุมชนโคกสุพรรณ และชุมชนบ้านโสกคลอง (ดังตารางที่ 5.9-1 และรูปที่ 5.9-1)

ตารางที่ 5.9-1				
กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็นที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ชุมชน
บุรีรัมย์	สตึก	สตึก	หมู่ 9 บ้านหนองไผ่	ชุมชนบ้านหนองไผ่
			หมู่ 5 บ้านสระกอไทร	ชุมชนบ้านสระกอ
		ร้อนทอง	หมู่ 24 บ้านไทรงาม	ชุมชนบ้านไทรงาม
			หมู่ 17 บ้านโคกสุพรรณ	ชุมชนโคกสุพรรณ
			หมู่ 18 บ้านโสกคลอง	ชุมชนบ้านโสกคลอง
1 จังหวัด	1 อำเภอ	3 ตำบล	5 หมู่บ้าน	5 ชุมชน

สำหรับการดำเนินการติดตามตรวจสอบทัศนคติและความคิดเห็น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จะครอบคลุมประชาชนที่มีบ้านเรือนพักอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ รวม 5 ชุมชนดังที่ระบุข้างต้น โดยจะเน้นเฉพาะกลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ กลุ่มเป้าหมายนี้มีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการในประเด็นต่างๆ เช่น ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม สุขภาพ และการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิต อีกทั้งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สะท้อนให้เห็นความคิดเห็นที่มีต่อสภาพเศรษฐกิจหรือในมิติด้านอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมของโครงการ ทำการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน หรือสมาชิกภายในครัวเรือนที่บรรลุนิติภาวะแล้ว (20 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป) ที่สะดวกในการให้ข้อมูลเป็นหลัก



2.3) วิธีการสุ่มตัวอย่าง : มีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานบุรีรัมย์: จากการรวบรวมจำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความเชื่อถือได้ของการเลือกตัวอย่างเท่ากับ ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตรของทาโร่ ยามาเน่ ในการคำนวณหาขนาดตัวอย่าง (Taro Yamane. Statistics : An Introductory Analysis: 1970 อ้างใน ดร.ยุทธ ใยวรรณ) ดังสมการที่ (1) ได้ดังนี้

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

เมื่อ n = จำนวนตัวอย่าง หรือ ขนาดตัวอย่าง
N = ขนาดของประชากร ในที่นี้มีหน่วยเป็น ครัวเรือน
E = ค่าความคลาดเคลื่อนหรือความผิดพลาดที่ยอมให้เกิดได้ เท่ากับ 0.05
เนื่องจากการศึกษาวิจัยที่มีคุณภาพโดยทั่วไป ยอมรับผลการวิจัยที่มี
ค่าความคลาดเคลื่อนได้ ตั้งแต่ 0.01, 0.05 จนถึง 0.10
(เพ็ญแข แสงแก้ว, 2540)

2.4) ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม พ.ศ.2567

2.5) การประเมินผลการศึกษา : มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

2.5.1) ประเมินผลการติดตามตรวจสอบและสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคมในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.5.2) จัดเตรียมข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการฯ ตามความเหมาะสม หรือสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน หากพบปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จะจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำไปแก้ไขปัญหาดังกล่าวทันที

2.5.3) ปรับปรุงแผนการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบันและอนาคต

3) ผลการศึกษา

3.1) ผลการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ และสังคม ในรายงานขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 คาดว่าได้รับผลกระทบทางบวก เนื่องจากความเจริญเข้าสู่จังหวัด มีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และคาดว่าจะมีผลกระทบทางลบจากเสียงดังรบกวนและแรงสั่นสะเทือนจากการขึ้น-ลงของอากาศยานที่มีเที่ยวบินมากขึ้น

3.2) ผลการทบทวนรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของ บริษัท กรีน ฟลาเน็ท คอนซัลแตนท์ จำกัด (ธันวาคม พ.ศ.2564) พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นในเดือนกันยายน พ.ศ.2564 จำนวน 40 ตัวอย่าง พบว่า อาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 60.0 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม รองลงมา ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 27.5 และประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 10.0 ส่วนในด้านทัศนคติ และความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 87.5 คิดว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากการขึ้น-ลงของอากาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 55.0 รู้สึกไม่เปลี่ยนแปลง และรู้สึกเสียงดังน้อยลง คิดเป็นร้อยละ 45.0 ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รู้สึกว่าจะไม่ได้รับรบกวน คิดเป็นร้อยละ 87.5 และรู้สึกว่าจะไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน คิดเป็นร้อยละ 12.5 ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รู้สึกว่าจะไม่ได้รับรบกวน คิดเป็นร้อยละ 60.0 รู้สึกว่าจะไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน คิดเป็นร้อยละ 32.5 และรู้สึกว่ารบกวน คิดเป็นร้อยละ 7.5 ส่วนความพึงพอใจในการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน พบว่า ร้อยละ 90.0 มีความพึงพอใจ เนื่องจากการมีท่าอากาศยานทำให้สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น ร้อยละ 41.7 และปัจจัยอื่นๆ ร้อยละ 16.7

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2565 จำนวน 278 ตัวอย่าง พบว่า ได้ดำเนินการสำรวจผลความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจในชุมชนและทัศนคติด้านเสียง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 1.1 ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.9) ให้ความเห็นว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินพาณิชย์ และจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่นไม่ได้รับรบกวนการใช้ชีวิต

ผลการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประจำปีงบประมาณ 2565 ของ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในเดือนกันยายน พ.ศ. 2566 จำนวน 280 ตัวอย่าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดให้ความเห็นว่าเสียงจากเครื่องบินพาณิชย์ในปัจจุบันไม่เปลี่ยนแปลง โดยการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินพาณิชย์ในขณะบินขึ้น บินผ่าน และบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 98.9 ระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ส่วนการได้รับเสียงรบกวนจากเครื่องบินทหารหรือเครื่องบินเอกชนหรือเครื่องบินส่วนราชการอื่น ในขณะบินขึ้นและบินลง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่ได้รับการรบกวน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าไม่มีความวิตกกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากท่าอากาศยาน รวมทั้งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ได้แก่ (1) ปรับปรุงภูมิทัศน์สนามบินให้สวยงาม (2) ปรับปรุงปัญหาน้ำที่ไหลมาจากสนามบินทำให้น้ำใช้ขุนแดง และ (3) ให้นำผลิตภัณฑ์ในชุมชนไปเผยแพร่ในสนามบิน

3.3) ผลการดำเนินการปัจจุบัน : จะนำเสนอไว้ในร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เล่มที่ 2

บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พิจารณาจากผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามรายละเอียดที่ได้นำเสนอในบทที่ 4 และบทที่ 5 ตามลำดับ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ปรึกษาจึงเสนอแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพิ่มเติมอีก 3 แผนงาน ได้แก่ (1) แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน (2) แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ และ (3) แผนการปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ ทั้งนี้ ในแผนปฏิบัติการดังกล่าวจะประกอบด้วย เหตุผลและความจำเป็น วัตถุประสงค์ หน่วยงานผู้รับผิดชอบ พื้นที่ดำเนินการ วิธีดำเนินงาน ระยะเวลาดำเนินการ และงบประมาณ โดยแสดงรายละเอียดของแผนปฏิบัติการได้ดังนี้

6.1 แผนการป้องกันนกและสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน

1) เหตุผลและความจำเป็น

จากการสำรวจพบนกและสัตว์ที่อาศัยและหากินในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 72 ชนิด สามารถจำแนกเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 8 ชนิด สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 6 ชนิด นก จำนวน 53 ชนิด และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 5 ชนิด และผลการประเมินด้านสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ได้แก่ สัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับสูง พบจำนวน 2 ชนิด คือ เป็ดแดง และนกปากห่าง ส่วนสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับปานกลาง พบจำนวน 1 ชนิด คือ เหยี่ยวแดง และสัตว์ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินในระดับต่ำ แต่ต้องเฝ้าระวัง พบจำนวน 5 ชนิด คือ นกกระแตแต้แว๊ด นกพิราบป่า อีกา นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นทุ่งใหญ่ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ทางท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องจัดให้มีแผนการป้องกันนกและสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการบิน

2) วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นการป้องกันนกและสัตว์ที่มีแนวโน้มเป็นอันตรายต่อการขึ้น-ลงของอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) พื้นที่ดำเนินการ

ภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์และพื้นที่โดยรอบ

5) วิธีดำเนินการ

1. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในแหล่งน้ำโดยตรง สัตว์ป่าเหล่านี้ (ไม่รวมปลา) มักอาศัยและหากินอยู่ตามผิวน้ำและตามพืชน้ำที่อยู่ในแหล่งน้ำ ได้แก่ เป็ดแดง 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 นกกระแตแต้แว๊ด นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นทุ่งใหญ่ เหยี่ยวแดง และนกปากห่าง สำหรับเหยี่ยวชนิดต่างๆ โดยเฉพาะเหยี่ยวขนาดใหญ่ มีความต้องการพื้นที่สำหรับเกาะพักบนพื้นดินเพื่อตากปีก และเตรียมตัวสำหรับการร่อน โดยนกขนาดใหญ่เหล่านี้จะลงมากเกาะพักอยู่ตามพื้นที่เปิดโล่ง และร่อนกระทั่งแสงแดดส่องลงพื้นที่โล่ง และพื้นผิวของพื้นที่โล่งมีอุณหภูมิสูงขึ้น จนเกิดเป็นมวลอากาศร้อนที่จะลอยตัวสูงขึ้นในแนวดิ่ง และนกเหล่านี้จะอาศัยลมร้อนที่กำลังลอยตัวสูงขึ้นเพื่อใช้ในการร่อนแบบ soaring ซึ่งนกจะประหยัดพลังงาน และเมื่อร่อนขึ้นไปสูงได้ระดับตามที่ต้องการแล้ว นกจึงบินออกจากมวลอากาศร้อนดังกล่าวเพื่อไปยังสถานที่ที่นกต้องการต่อไป

วิธีการควบคุม : ลดพื้นที่เปิดโล่ง อาจด้วยการปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

3. สัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีพันธุ์ไม้หนาแน่น สัตว์ป่าเหล่านี้มักอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่นเป็นบริเวณกว้าง หรืออาจใช้เป็นพื้นที่อาศัยเกาะนอน ซึ่งสัตว์เหล่านี้มีความต้องการพื้นที่ที่มีต้นไม้ขนาดใหญ่ใช้เป็นพื้นที่หาอาหาร พื้นที่อาศัย และอาจใช้เป็นพื้นที่สำหรับสร้างรัง วางไข่ ได้แก่ อีกา

วิธีการควบคุม : ตัดต้นไม้ออกทั้งหมด และปลูกหญ้าให้เต็มพื้นที่ หรือใช้หญ้าเทียมและปล่อยให้หญ้ามีความสูงในระดับที่นกไม่สามารถทำรังและวางไข่ได้ และต้องมีหญ้าขึ้นเต็มพื้นที่

4. สัตว์ป่าที่อาศัยตามอาคารและสิ่งปลูกสร้าง มักเกาะพักและใช้พื้นที่ของอาคารเป็นพื้นที่สร้างรังหรือวางไข่ ได้แก่ อีกา และนกพิราบป่า

วิธีการควบคุม : ควบคุมไม่ให้มีอาหาร ซึ่งมักเป็นเมล็ดพืชหรือแม้กระทั่งเศษอาหารจากกิจกรรมของมนุษย์หรือถังขยะ รวมทั้งควบคุมการเข้าถึงตัวอาคารด้วยการติดตาข่าย หรืออาจเลือกใช้เหยี่ยวไล่เป็นครั้งคราวและสลับกับการใช้โดรนที่อาจต้องออกแบบให้คล้ายเหยี่ยวบินไล่สลับกันไป ร่วมกับการขับไล่

5. สัตว์ป่าที่หากินอยู่ในอากาศ มักบินหากินอยู่ในอากาศ โดยเฉพาะพื้นที่โล่ง ซึ่งสัตว์ป่าเหล่านี้มีความต้องการพื้นที่โล่ง ได้แก่ นกนางแอ่นบ้าน และนกแอ่นทุ่งใหญ่

วิธีการควบคุม : ต้องใช้การไล่เท่านั้น

6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

6.2 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ

1) เหตุผลและความจำเป็น

น้ำทิ้งที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในปัจจุบันเกิดขึ้นจากการใช้น้ำในกิจกรรมต่างๆ ของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ ผู้มาติดต่อ และน้ำทิ้งจากร้านค้าร้านอาหาร โดยน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะถูกรวบรวมเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อบำบัดน้ำทิ้งที่เกิดขึ้นให้มีคุณภาพอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพทิ้งก่อนระบายออกสู่พื้นที่ภายนอกต่อไป ทั้งนี้ จากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 และชุดที่ 4 มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3 มีค่า BOD, TKN และ Sulfide ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค ดังนั้น จึงจำเป็นต้องจัดทำแผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานเพื่อให้คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งจากอาคาร ประเภท ค ก่อนระบายออกสู่พื้นที่ภายนอกต่อไป

2) วัตถุประสงค์

เพื่อตรวจสอบและดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) พื้นที่ดำเนินงาน

ระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

5) วิธีดำเนินการ

1. จัดให้บุคลากรที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับระบบบำบัดน้ำเสียเข้ารับการฝึกอบรมด้านการจัดการน้ำเสียจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. จัดทำคู่มือการใช้งานระบบบำบัดน้ำเสีย และคู่มือการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องใช้เป็นคู่มือในการดำเนินงานและตรวจสอบดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย
3. ตรวจสอบการทำงานของเครื่องเติมอากาศ และอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน รวมทั้งดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ตรวจสอบหากพบว่าชำรุด หรือมีประสิทธิภาพการทำงานต่ำ
4. ดำเนินการติดตามตรวจสอบปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำทุกเดือน หากพบว่ามีปริมาณตะกอนในระบบบำบัดน้ำเสียสูงเกิน 1 ใน 3 ของบ่อ ให้ดำเนินการสูบน้ำตะกอนออกทันที
5. จัดทำแบบบันทึกรายละเอียดของสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกวัน เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องระหว่างปริมาณน้ำเข้าระบบบำบัดน้ำเสียกับความสามารถในการรองรับน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งไว้ รวมทั้งเพื่อตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสียให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ (ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสียแสดงดังตารางที่ 6.2-1)

(ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจำปีงบประมาณ 2567

แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์

[illegible]

6) ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดการดำเนินการของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของท่าอากาศยานบุรีรัมย์

6.3 แผนการปรับปรุงระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้

1) เหตุผลและความจำเป็น

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้นำน้ำบาดาลมาปรับปรุงคุณภาพและใช้เป็นแหล่งน้ำอุปโภคภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ทั้งนี้ จากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า คุณภาพน้ำใช้มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และน้ำใช้หลังผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ทั้ง 2 ระบบ พบว่ามีค่าใกล้เคียงกันทุกดัชนีตรวจวัด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ไม่สามารถปรับปรุงให้มีค่าคุณภาพน้ำใช้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งในช่วง 2 ปี ที่ผ่านมา ยังไม่ได้เปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ และระบบเติมคลอรีนฆ่าโรค ดังนั้น จึงจำเป็นต้องจัดทำแผนการปรับปรุงระบบคุณภาพน้ำใช้ สำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานเพื่อให้คุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยาน อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้

2) วัตถุประสงค์

เพื่อตรวจสอบและปรับปรุงวิธีการนำน้ำบาดาลมาปรับปรุงคุณภาพและใช้เป็นแหล่งน้ำอุปโภคภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้มีคุณภาพเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก ปี ค.ศ.2011) ก่อนนำมาใช้ในการอุปโภคภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร

3) หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

4) พื้นที่ดำเนินงาน

บ่อพักน้ำใช้ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

5) วิธีดำเนินการ

5.1) ต้องเร่งเปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ และดำเนินการเปลี่ยนสารตัวกรองอย่างต่อเนื่องตามเวลาที่ผู้ผลิตแนะนำ เนื่องจากในช่วง 2 ปี ที่ผ่านมา ยังไม่ได้เปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ

5.2) ซ่อมแซมระบบเติมคลอรีนให้อยู่ในสภาพดี เนื่องจากตรวจพบว่าระบบเติมคลอรีนชำรุด

6) ระยะเวลาดำเนินการ

6.1) การเปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ : ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา
6 เดือน

6.2) การซ่อมแซมระบบเติมคลอรีนให้อยู่ในสภาพดี : ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา
6 เดือน

7) งบประมาณ

รวมอยู่ในงบประมาณประจำปีของอากาศยานบุรีรัมย์

บทที่ 7 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

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

ตามแนวทางปฏิบัติกรณีการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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 ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณา หากเห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้วให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับผิดชอบแล้ว ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ

ทั้งนี้หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณีมีความเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการนั้นๆ อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ให้ความเห็นชอบประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต

หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

2) กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณา ของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 48 และ 49 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2561 หรือเป็นโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว ภายหลังที่ได้รับอนุมัติ หรืออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี และมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณา หากเห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ

ทั้งนี้ หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี มีความเห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการนั้นๆ อาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว กรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้หน่วยงานที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

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 หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับผิดชอบไว้ 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 2567 ประกอบด้วย ท่าอากาศยานอุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา โดยดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่ขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกัน แก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และหรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มีข้อสรุปและข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการที่ยังไม่ได้ปฏิบัติ มาตรการที่มีการปฏิบัติไม่ครบถ้วนและมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ โดยจำแนกออกเป็น 3 กลุ่มหลัก คือ

1. กลุ่มของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอจะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของมาตรการฯ โดยการขอยกเลิกมาตรการฯ
2. กลุ่มของมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ ประกอบด้วย (1) กลุ่มมาตรการที่ขอปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงมาตรการฯ (2) กลุ่มมาตรการฯ ที่เสนอแนะเพิ่มเติมมาตรการฯ และ (3) มาตรการที่ขออนุญาตยังไม่ปฏิบัติ (ณ ปัจจุบัน)
3. กลุ่มของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ต้องประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ

เมื่อพิจารณารายละเอียดของมาตรการฯ สำหรับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ พบว่า จัดอยู่ในกลุ่มของมาตรการฯ ดังนี้ (1) กลุ่มมาตรการที่ขอปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงมาตรการฯ และ (2) กลุ่มมาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียดดังนี้

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ และมาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม

เพื่อให้การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการพัฒนาโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพสูงสุด และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่อยู่บริเวณโครงการและบริเวณใกล้เคียงน้อยที่สุด เมื่อพิจารณามาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ บริษัทที่ปรึกษาจึงขอเสนอแนะปัจจัยในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะต้องดำเนินการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงมาตรการฯ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการฯ ที่ท่าอากาศยานฯ จะต้องดำเนินการเพิ่มเติม เพื่อให้ครอบคลุมและเป็นการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7.2-1

ตารางที่ 7.2-1			
สรุปมาตรการที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ และมาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบตามมาตรการฯ เดิม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบที่เสนอแนะเพิ่มเติม	เหตุผล และความจำเป็น
1.มาตรการที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการ			
1.1 คุณภาพอากาศ	ระยะเวลาดำเนินการ : ปีละ 2 ครั้ง	ระยะเวลาดำเนินการ : ปีละ 2 ครั้ง ครอบคลุม 2 ช่วงฤดูมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้	เสนอแนะให้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศให้ครอบคลุมทั้ง 2 ช่วงฤดูมรสุม ได้แก่ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้
2. มาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม			
2.1 ระดับเสียง (ผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์)	ไม่ได้กำหนด	ดัชนีตรวจวัด : จำนวน 1 ดัชนี NEF (Noise Exposure Forecast)	เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไม่ได้กำหนดให้ประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ แต่เพื่อเป็นการเฝ้าระวังผลกระทบด้านเสียงจากเครื่องบิน จึงเสนอแนะให้ประเมินผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ได้แก่ NEF (Noise Exposure Forecast)
2.2 คุณภาพน้ำผิวดิน	ดัชนีตรวจวิเคราะห์ : จำนวน 5 ดัชนี Temperature, pH, SS, TDS และ Oil & Grease	ดัชนีตรวจวิเคราะห์ : จำนวน 7 ดัชนี Temperature, pH, DO, BOD, SS, TDS และ Oil & Grease	เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดดัชนีตรวจวิเคราะห์ จำนวน 5 ดัชนี แต่เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินได้อย่างครอบคลุม จึงเสนอแนะให้เพิ่มเติมดัชนีตรวจวิเคราะห์ เพิ่มอีก 2 ดัชนี ได้แก่ DO และ BOD ดังนั้น จึงมีดัชนีการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน รวม 7 ดัชนี

ตารางที่ 7.2-1 สรุปมาตรการที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ และมาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบ ตามมาตรการฯ เดิม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบ ที่เสนอแนะเพิ่มเติม	เหตุผล และความจำเป็น
2. มาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม (ต่อ)			
2.3 การจัดการน้ำใช้	<p><u>สถานีติดตามตรวจสอบ</u> : จำนวน 1 สถานี ได้แก่ น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>	<p><u>สถานีติดตามตรวจสอบ</u> : จำนวน 4 สถานี ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) บ่อพักน้ำของอาคารที่พักผู้โดยสาร 2) น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร 3) บ่อพักน้ำของบ้านพักเจ้าหน้าที่ 4) น้ำใช้บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ 	<p>เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 1 สถานี คือ น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร แต่ปัจจุบันพบว่าท่าอากาศยานบุรีรัมย์ได้มีระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ และบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร จึงเสนอแนะให้เพิ่มเติมสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ให้ครอบคลุมระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ทั้ง 2 แห่ง เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำใช้ภายในท่าอากาศยานฯ ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ยอมรับได้ ดังนั้น จึงมีสถานีติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพน้ำใช้ รวม 4 สถานี</p>
	<p><u>ดัชนีตรวจวิเคราะห์</u> : จำนวน 9 ดัชนี Temperature, pH, Turbidity, TDS, Total Hardness, Sulfate, Chloride และ Nitrate</p>	<p><u>ดัชนีตรวจวิเคราะห์</u> : จำนวน 11 ดัชนี Temperature, pH, Turbidity, TDS, Total Hardness, Sulfate, Chloride, Nitrate, Total Coliform Bacteria และ <i>E. Coli</i></p>	<p>เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมกำหนดดัชนีตรวจวิเคราะห์ จำนวน 9 ดัชนี แต่เพื่อให้ครอบคลุมดัชนีวิเคราะห์ตามมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาส่วนภูมิภาค จึงเสนอแนะให้เพิ่มเติมดัชนีตรวจวิเคราะห์เพิ่มอีก 2 ดัชนี ได้แก่ Total Coliform Bacteria และ <i>E. Coli</i> ดังนั้น จึงมีดัชนีการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ รวม 11 ดัชนี</p>

ตารางที่ 7.2-1 สรุปมาตรการที่ขอปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนมาตรการฯ และมาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)			
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบ ตามมาตรการฯ เดิม	รายละเอียดการติดตามตรวจสอบ ที่เสนอแนะเพิ่มเติม	เหตุผล และความจำเป็น
2. มาตรการที่เสนอแนะเพิ่มเติม (ต่อ)			
2.4 การจัดการน้ำเสีย	สถานีติดตามตรวจสอบ : จำนวน 1 สถานี ได้แก่ บ่อบำบัดน้ำทิ้งผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคาร ที่พักผู้โดยสาร	สถานีติดตามตรวจสอบ : จำนวน 9 สถานี ได้แก่ 1) บ่อบำบัดน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 1 2) บ่อบำบัดน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัด น้ำเสีย ชุดที่ 1 3) บ่อบำบัดน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 2 4) บ่อบำบัดน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัด น้ำเสีย ชุดที่ 2 5) บ่อบำบัดน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 3 6) บ่อบำบัดน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัด น้ำเสีย ชุดที่ 3 7) บ่อบำบัดน้ำทิ้งก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ชุดที่ 4 8) บ่อบำบัดน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดจากระบบบำบัด น้ำเสีย ชุดที่ 4 9) บ่อบำบัดน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่สาธารณะ	เนื่องจากในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กำหนดให้ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัด น้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสารซึ่งปัจจุบัน มี 4 ชุด จึงมีสถานี ติดตามตรวจสอบ จำนวน 4 สถานี ดังนั้น จึงเสนอแนะให้ 1) เพิ่มการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำเสียก่อนเข้าสู่ระบบ บำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ซึ่งปัจจุบันมีทั้งหมด 4 ชุด จึงมีสถานีติดตามตรวจสอบ เพิ่มอีก 4 สถานี เพื่อ ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย 2) เพิ่มการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำก่อนระบายออกสู่ สาธารณะ อีก 1 สถานี เพื่อเฝ้าระวังผลกระทบต่อการ เปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำในแหล่งรองรับน้ำทิ้งหรือชุมชน ข้างเคียง ดังนั้น จึงมีสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง รวม 9 สถานี

7.3 สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA : ช่วงระยะก่อสร้าง

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด
ครบถ้วน (115 มาตรการ) โดยมีมาตรการที่ไม่ปฏิบัติ จำนวน 1 มาตรการ มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน จำนวน
1 มาตรการ และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ จำนวน 4 มาตรการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 7.3-1

ตารางที่ 7.3-1				
ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567				
ลำดับ ที่	มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA		ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ข้อเสนอแนะ
	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของมาตรการ		
1.	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ			
1.1	เสียง / สั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none">การตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างต้องทำในห้องปิดทึบ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากการตัดเจียร์	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง มีการตัดเจียร์วัสดุก่อสร้างในพื้นที่เปิดโล่งภายในพื้นที่ก่อสร้าง แต่เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอยู่เฉพาะในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน จึงไม่มีผลกระทบต่อชุมชน โดยจากผลการตรวจวัดระดับเสียงระหว่างวันที่ 1-7 เมษายน พ.ศ.2567 ทั้ง 3 สถานีมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด	ไม่มี
2.	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน			
2.1	คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none">กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการล้าง หรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนออกจากพื้นที่โครงการดำเนินการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ไม่มีการล้างทำความสะอาดล้อรถบรรทุกก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยยังไม่มีรถนำรถออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง แต่มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบและทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน	หากมีการนำรถบรรทุกออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความสะอาดล้อรถบรรทุกทุกครั้ง
3.	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้			
3.1	เสียง / สั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none">หากมีการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ให้ผู้รับเหมาแจ้งต่อท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เพื่อดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จ ก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป	จากการตรวจสอบ พบว่า ทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้าง ยังไม่มีการร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงจากประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่การก่อสร้าง เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชน	ไม่มี

ตารางที่ 7.3-1				
ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 (ต่อ)				
ลำดับ ที่	มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA		ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ข้อเสนอแนะ
	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของมาตรการ		
3.	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ (ต่อ)			
3.2	การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none">ทำการปรับปรุงรางรับน้ำที่บริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมใส่ผาตะแกรงเหล็กปิดรางรับน้ำ โดยปรับปรุงเป็นแผ่นเหล็กปิดรางรับน้ำ เพื่อบรรเทากลิ่นจากรางรับน้ำ	จากการตรวจสอบ พบว่า ยังไม่มีการปรับปรุงรางรับน้ำบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมตามที่มาตรการกำหนด เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงเวลาดำเนินการ	ไม่มี
3.3	สาธารณสุข / อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none">เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะดำเนินการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้มีการรื้อย้ายที่พักคนงาน	เนื่องจากทั้ง 2 กิจกรรมการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีกรรื้อย้ายบ้านพักคนงาน	ไม่มี
3.4	ทัศนียภาพ	<ul style="list-style-type: none">ติดตั้งผ้าใบก่อสร้าง (Mesh Sheet) โดยเลือกใช้ชนิดที่สามารถป้องกันไฟ เพื่อไม่ให้เกิดการลุกลามครอบคลุมตัวอาคารก่อสร้างตั้งแต่ชั้นล่างถึงชั้นสูงสุดของอาคาร	จากเกณฑ์การจำแนกแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ จะพิจารณาตามเกณฑ์การจำแนกพื้นที่อ่อนไหวทางทัศนียภาพ โดย รศ. โรจน์ คุณเอนก ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ไวเบื้องต้นเกี่ยวกับพื้นที่อ่อนไหวทางทัศนียภาพรวม 6 บริเวณ ได้แก่ (1) บริเวณที่มีแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์และบริเวณที่มีธรรมชาติสวยงาม (2) บริเวณที่มีแหล่งศิลปกรรม ได้แก่ โบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนและไม่ขึ้นทะเบียน แหล่งประวัติศาสตร์ แหล่งโบราณคดี เป็นต้น (3) บริเวณที่มีแหล่งท่องเที่ยว (4) บริเวณสถานที่สำคัญ ทั้งที่เป็นศาสนสถาน มหาวิทยาลัย และสถานทูต เป็นต้น (5) บริเวณที่สำคัญของเมือง เช่น ที่หมายตา ลานคนเมือง ย่านศูนย์การค้าและย่านการค้า เป็นต้น (6) บริเวณแหล่งนันทนาการที่สำคัญของเมือง เช่น สวนสาธารณะ และสนามกีฬา เป็นต้น	ไม่มี

ตารางที่ 7.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะก่อสร้าง) ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 (ต่อ)			
ลำดับ ที่	มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA		ข้อเสนอแนะ
	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของมาตรการ	
3.	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ (ต่อ)		
3.4	ทัศนียภาพ (ต่อ)		<p>ทั้งนี้ จากการตรวจสอบแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตร โดยรอบบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพแต่อย่างใด ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่และการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานจึงไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งผ้าใบก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพตามที่มาตรการกำหนด</p> <p>เนื่องจากจากการตรวจสอบแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบด้านทัศนียภาพ ในระยะ 500 เมตร โดยรอบบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบแหล่งที่ไวต่อการได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพแต่อย่างใด ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานจึงไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ จึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งผ้าใบก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านทัศนียภาพตามที่มาตรการกำหนด</p>

7.4 สรุปข้อเสนอแนะการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : ช่วงระยะดำเนินการ

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด
ครบถ้วน (9 มาตรการ) โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน จำนวน 1 มาตรการ และมาตรการที่
ไม่สามารถประเมินผลได้ จำนวน 1 มาตรการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 7.4-1

ตารางที่ 7.4-1				
ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ช่วงระยะดำเนินการ) ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567				
ลำดับ ที่	มาตรการป้องกันฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA		ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ข้อเสนอแนะ
	ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดของมาตรการ		
1.	มาตรการที่ไม่ปฏิบัติ			
1.1	การระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> สร้างสถานีสูบน้ำทางใต้ของพื้นที่โครงการ 	จากการตรวจสอบ พบว่า ไม่มีสถานีสูบน้ำทางทิศใต้ของพื้นที่ท่าอากาศยาน แต่จากการตรวจสอบไม่พบปัญหาด้านการระบายน้ำแต่อย่างใด	หากพบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานใกล้เคียงเข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
2.	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้			
2.1	สภาพนิเวศวิทยาบนบก	<ul style="list-style-type: none"> การสูบน้ำที่ใช้เครื่องสูบน้ำเพื่อการเกษตรต้องพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมลักษณะที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการสร้างปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม 	เนื่องจากการให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือสูบน้ำเพื่อการเกษตร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อปัญหาดินเค็มหรือขยายพื้นที่ดินเค็ม เป็นความรับผิดชอบของสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งสำนักงานเกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องอยู่แล้ว	ไม่มี

7.5 การปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 พบว่า ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดครบถ้วน (2 มาตรการ) โดยมีรายละเอียดมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน จำนวน 1 มาตรการ และมาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้ จำนวน 1 มาตรการ มีรายละเอียดดังตารางที่ 7.5-1

ตารางที่ 7.5-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2567 ท่าอากาศยานบุรีรัมย์			
ลำดับ ที่	มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ข้อเสนอแนะ
1.	มาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน		
1.1	<ul style="list-style-type: none">กรมท่าอากาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	กรมท่าอากาศยานได้กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแล และกำกับให้ผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ หรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เพียงบางส่วน	กรมท่าอากาศยานต้องควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานฯ ให้ครบถ้วน
2.	มาตรการที่ไม่สามารถประเมินผลได้		
2.1	<ul style="list-style-type: none">ในกรณีที่กรมท่าอากาศยานมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) และโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณาดำเนินการ	ปัจจุบันกรมท่าอากาศยานและท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ยังไม่มีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้	ไม่มี

7.6 สรุปสิ่งที่ท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติเพิ่มเติม

สรุปสิ่งที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะต้องปฏิบัติเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องตามมาตรการฯ กำหนด มีดังนี้

1) ระยะก่อสร้าง

ด้านคุณภาพอากาศ

หากมีการนำรถบรรทุกออกจากพื้นที่ก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องทำความสะอาดล้อรถบรรทุก
ทุกครั้ง

2) ระยะดำเนินการ

(1) ด้านการระบายน้ำ

หากพบปัญหาด้านการระบายน้ำ หรือเกิดปัญหาน้ำท่วมภายในพื้นที่ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ให้
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานใกล้เคียงเข้ามาช่วยสูบน้ำออกจากพื้นที่
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

(2) ด้านคุณภาพน้ำใช้

เนื่องจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพ
น้ำใช้มีค่าความกระด้างทั้งหมด ปริมาณของแข็งละลายได้ทั้งหมด ซัลเฟต และค่าโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมดไม่เป็นไป
ตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก
ปี ค.ศ.2011) ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ และน้ำใช้
หลังผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ ทั้ง 2 ระบบ พบว่ามีค่าใกล้เคียงกันทุกดัชนีตรวจวัด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าระบบ
ปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ไม่สามารถปรับปรุงให้มีค่าคุณภาพน้ำใช้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้น ท่าอากาศยาน
บุรีรัมย์ต้องดำเนินการดังนี้

2.1) ต้องเร่งเปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ และซ่อมแซมระบบเดิมคลอรีน
ให้อยู่ในสภาพดี เนื่องจากซึ่งในช่วง 2 ปี ที่ผ่านมา ยังไม่ได้เปลี่ยนสารตัวกรองในระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ และระบบ
เดิมคลอรีนชำรุด

2.2) เนื่องจากปัจจุบันท่าอากาศยานบุรีรัมย์อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนไปใช้น้ำประปาจาก
การประปาส่วนภูมิภาค ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องดำเนินการเชื่อมต่อน้ำประปาหลังจากการก่อสร้างอาคาร
ที่พักผู้โดยสารหลังใหม่แล้วเสร็จ

(3) ด้านการจัดการน้ำเสีย

เนื่องจากผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ในเดือนเมษายน พ.ศ.2567 พบว่า คุณภาพ
น้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 1 มีค่า BOD, SS และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์
มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคาร
ที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 3 มีค่า BOD, SS, TKN และ Sulfide ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้ง
จากอาคารประเภท ค และคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 4 มีค่า BOD
และ TKN ไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค ส่วนคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่าน
ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร ชุดที่ 2 มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้ง
จากอาคารประเภท ค ดังนั้น ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ต้องดำเนินการดังนี้

3.1) ต้องตรวจสอบการทำงานของเครื่องเติมอากาศ และอุปกรณ์ต่างๆ ในระบบบำบัดน้ำเสีย
เป็นประจำทุกเดือน

3.2) ต้องเร่งทำการซ่อมแซมเครื่องเติมอากาศที่ชำรุด

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

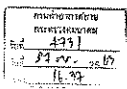
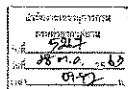
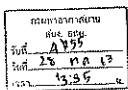
หนังสือแจ้งผลการพิจารณาเห็นชอบ
รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

n-5

การวางที่ 5.2 แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

n-6

n7-6



ที่ พล (กพร) ๑๐๐๙/ว ๑ ๕ ๑ ๕ ๕ ๕

๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๓

เรื่อง บริษัทคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓

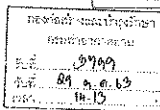
๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย: ผลการประเมินคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๓ มีมติเห็นชอบให้กรมการศึกษานานาชาติ จำนวน ๑ เรื่อง คือ ร่างระเบียบว่าด้วยการประเมินผลและรายงานผลการดำเนินงานโครงการศึกษานานาชาติของหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยกรมการศึกษานานาชาติจะดำเนินการประเมินผลและรายงานผลการดำเนินงานโครงการศึกษานานาชาติของหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ขอเรียนว่า คณะกรรมการฯ ได้ดำเนินการประเมินผลและรายงานผลการดำเนินงานโครงการศึกษานานาชาติของหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และจะดำเนินการประเมินผลและรายงานผลการดำเนินงานโครงการศึกษานานาชาติของหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป



๒) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

๑) เรียน อธิบดีกรมการศึกษานานาชาติ

เพื่อโปรดพิจารณา

กฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น

รายงานการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓

วันที่ ๒๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๓ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ห้องประชุม ๓๐๑ อาคาร ๑ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้แทนประมุข

- พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ ประธานกรรมการ
- รองนายกรัฐมนตรี
- นายชาติ ศักดิ์เศรษฐ์ รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
- ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี
- แทน รองนายกรัฐมนตรี (นายจรินทร์ ลักษณวิศิษฎ์)
- นายวราวุธ ศิลปอาชา รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา กรรมการ
- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
- นายนาถวัฒน์ แก้วทอง กรรมการ
- ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- นายวิเชษฐ์ พินทุณย์ กรรมการ
- ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
- แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
- นายวิเชษฐ์ ศิริธรรม กรรมการ
- เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
- แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
- พลเรือเอก สมประสงค์ นิลสมัย กรรมการ
- รองเลขาธิการกระทรวงกลาโหม
- แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
- นายสมคิด ริมสาร กรรมการ
- รองปลัดกระทรวงการคลัง
- แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
- นางรศกัญญา สันตสุข กรรมการ
- รองปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
- แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ

- นายวันชัย พนมชัย กรรมการ
- เลขาธิการสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
- แทน กระทรวงอุตสาหกรรม
- นางเปี่ยมมา เจริญกิจสกุล กรรมการ
- รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- แทน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ กรรมการ
- รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- นายภูมิรักษ์ ชนแสง กรรมการ
- รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
- แทน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
- นายชัยชน อรรถกัญญา กรรมการ
- ผู้ทรงคุณวุฒิ
- นายสุรศักดิ์ สุวณิกกุล กรรมการ
- ผู้ทรงคุณวุฒิ
- นายเดวิดศักดิ์ สุขวิบูลย์ กรรมการ
- ผู้ทรงคุณวุฒิ
- นายอรรถ ศิริชัย กรรมการ
- ผู้ทรงคุณวุฒิ
- นายปานเทพ รัตนากร กรรมการ
- ผู้ทรงคุณวุฒิ
- นายอนรรฆ พิทักษ์ใหญ่ กรรมการ
- ผู้ทรงคุณวุฒิ
- นายวีรวัฒน์ ภูริเดช กรรมการและเลขานุการ
- เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ทำหน้าที่แทน ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้ช่วยประมุข

- นางบรรณิณีโชติ แสงวิชัย กรรมการ
- ผู้ทรงคุณวุฒิ
- นายอดิศักดิ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา กรรมการ
- ผู้ทรงคุณวุฒิ

ผู้เข้าร่วมประชุม

- นายเฉลิมศักดิ์ เพ็ชรสุวรรณ รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ แทน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
- นายประทีป วงศ์ศิริวัฒนกุล รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
- นางทิพญา เมืองนาร รองอธิบดีกรมประชาสัมพันธ์
- นายเชษฐา โมสิกรัตน์ รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- นายสันติธร ยิ้มละมัย รองอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
- นายคณิต ชื่นวิชา รองอธิบดีกรมอนามัย
- คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) จำนวน ๓๒ คน
- คณะทำงานรองประธานคนที่ ๑ จำนวน ๒ คน
- เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย จำนวน ๑๑ คน
- เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม จำนวน ๓ คน
- เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช จำนวน ๕ คน
- เจ้าหน้าที่กระทรวงศึกษาธิการ จำนวน ๑ คน
- เจ้าหน้าที่กระทรวงสาธารณสุข จำนวน ๔ คน
- เจ้าหน้าที่กรมประชาสัมพันธ์ จำนวน ๓ คน
- เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง จำนวน ๑ คน
- เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม จำนวน ๑ คน
- เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จำนวน ๓ คน
- เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม จำนวน ๑ คน
- เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ จำนวน ๙ คน
- เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑ คน
- เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน ๒๕ คน

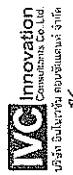
ผู้เข้าร่วมพิธี

- นายสมเกียรติ มณีสิทธิ์ รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน กรมท่าอากาศยาน
- นายสรณ์ วัจน์ พิธีกรผู้ดำเนินรายการสิ่งแวดล้อม กรมท่าอากาศยาน
- นายเช็ง สิวประภาสพร พิธีกรผู้ดำเนินรายการ กรมท่าอากาศยาน
- นายธนรัช ไกล่กลาง ผู้ประสานงานโครงการ มูลนิธิข้าวขวัญ
- นางเหรียญ ไกล่กลาง คณะกรรมการดำเนินโครงการ มูลนิธิข้าวขวัญ
- นางเบญจมาศ ศิริภัทร รองประธาน มูลนิธิชุมชนท้องถิ่นพัฒนา

เริ่มประชุมเวลา ๑๐.๐๐ น.

แนบรายการแสดงภาระหนี้วงเงินที่ค้างชำระ โดยที่แนบมาทั้งแนบภาระหนี้วงเงินที่ค้างชำระและแนบภาระหนี้วงเงินที่ค้างชำระ

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่)	
องค์ประกอบภาระหนี้วงเงินและมูลค่าค้างชำระ	ภาระหนี้วงเงินที่ค้างชำระ
มูลค่าหนี้	มูลค่าหนี้
1. มูลค่าหนี้วงเงินที่ค้างชำระ	มูลค่าหนี้วงเงินที่ค้างชำระ
1.1. กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ	กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ
ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์
1.2. กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ	กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ
ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์
1.3. กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ	กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ
ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์



นาย.....
(นาย.....)
รองผู้อำนวยการ
บริหารท่าอากาศยานบุรีรัมย์

นาย.....
(นาย.....)
รองผู้อำนวยการ
บริหารท่าอากาศยานบุรีรัมย์

นาย.....
(นาย.....)
รองผู้อำนวยการ
บริหารท่าอากาศยานบุรีรัมย์

แนบรายการแสดงภาระหนี้วงเงินที่ค้างชำระ โดยที่แนบมาทั้งแนบภาระหนี้วงเงินที่ค้างชำระและแนบภาระหนี้วงเงินที่ค้างชำระ

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) (ต่อ)	
องค์ประกอบภาระหนี้วงเงินและมูลค่าค้างชำระ	ภาระหนี้วงเงินที่ค้างชำระ
มูลค่าหนี้	มูลค่าหนี้
1.3. กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ	กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ
ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์
1.4. กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ	กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ
ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์
1.5. กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ	กรมท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์) และ
ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์	ที่ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์



นาย.....
(นาย.....)
รองผู้อำนวยการ
บริหารท่าอากาศยานบุรีรัมย์

นาย.....
(นาย.....)
รองผู้อำนวยการ
บริหารท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องอื่น ๆ

๕.๑ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ของ กรมท่าอากาศยาน

กรมการและเลขานุการ รายงานสรุปข้อที่ประชุมว่า รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ได้มีความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (สผ.) เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๓ โดยท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เปิดดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๘ อาคารที่พักผู้โดยสารเดิมมีพื้นที่ใช้สอยประมาณ ๓,๕๐๐ ตารางเมตร มีขนาดเล็กน้อยไม่เพียงพอมาเป็นระยะเวลานาน ซึ่งไม่สามารถรองรับการก่อสร้างเสริมอาคารโครงการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการท่าอากาศยาน หรือช่วงที่มีการแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่นได้เพียงพอ อาคารที่พักผู้โดยสารเดิมไม่มีพื้นที่ใช้สอยรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ และไม่สามารถปรับปรุงขยายอาคารเดิมให้รองรับความต้องการใช้งานได้ กรมท่าอากาศยานจึงมีแผนงานการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ให้สอดคล้องกับการใช้งานและจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รองรับเที่ยวบินทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

โครงการตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าโคกโศก ตำบลหนอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ห่างจากตัวเมืองบุรีรัมย์ประมาณ ๓๐ กิโลเมตร อาคารผู้โดยสารหลังใหม่ ขนาดพื้นที่ใช้สอย ๒๓,๐๐๐ ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสาร ๑,๐๐๐ คนต่อชั่วโมง หรือประมาณ ๓.๔ ล้านคนต่อปี พร้อมปรับปรุงขยายลานจอดรถรอบตัว ปรับปรุงถนนภายในท่าอากาศยานให้มีเส้นทางเดินรถสอดคล้องกับการใช้งานของอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ พร้อมทั้งเพิ่มความสามารถในการผลิตน้ำประปาให้อาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิมและหลังใหม่ ๔๐๐ ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย และห้องพักขยะที่อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และก่อสร้างที่จอดรถเพิ่มขึ้นอีก ๓ แห่ง สามารถจอดรถได้ ๑๓๘ คัน กรมท่าอากาศยาน ได้จัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าวเพื่อดำเนินการในงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ส่วนการขยายทางวิ่ง (Run way) อยู่ระหว่างการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในฐานะหน่วยงานอนุญาโต ได้แจ้งผลการพิจารณา รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) นำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ กรมท่าอากาศยาน โดยให้กรมท่าอากาศยาน ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด และให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อทราบความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ต่อไป โดยมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ เช่น ด้านคุณภาพอากาศเสียง ความสั่นสะเทือน ด้านสังคม และทรัพยากรจึงเป็นต้น

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ กรมท่าอากาศยาน ในการประชุมครั้งที่ ๒๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๓ ในการให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ (โครงการปรับปรุงกายภาพและก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่) ของ กรมท่าอากาศยาน โดยให้กรมท่าอากาศยาน ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับมติที่ประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

เลิกประชุมเวลา ๑๓.๐๐ น.

นาย.....
(นายไชยพันธ์ เทพศิริสุนทร)

นางสาว.....
(นางสาวณิรัตน์ ห่อหมก)

นาย.....
(นายวีรวัฒน์ กุริเดช)

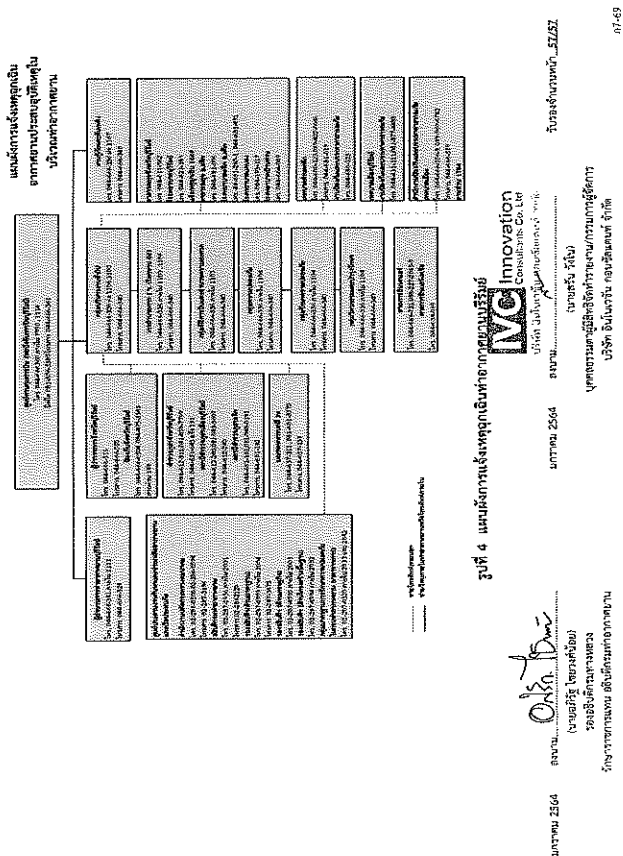
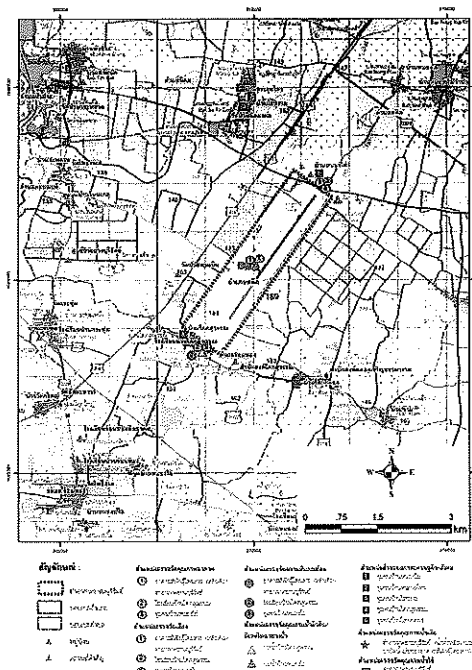
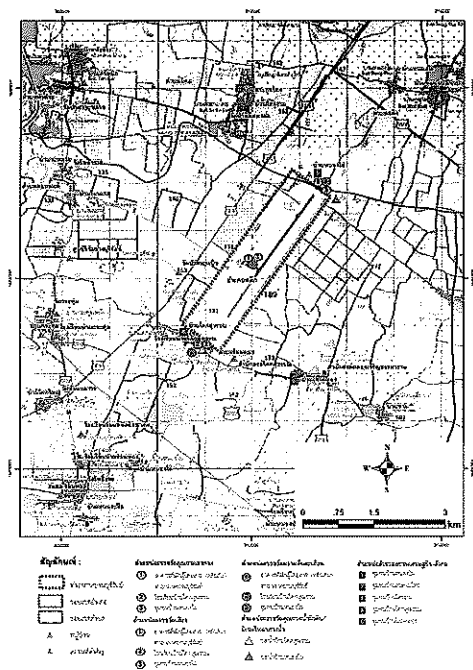
ผู้ตรวจราชการประชุม

แบบรายการแสดงสถานะหนี้เงินอุดหนุนข้างต้น และหนี้เงินอุดหนุนข้างต้นจะแสดงผลกระทบถึงงวดถัดมา

แบบราชการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาจากการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากการใช้ที่ดินของโครงการให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมของจังหวัดขอนแก่น ราชานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในบางงานภายใต้จากผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แบบรายการแสดงผลการประเมินเชิงประจักษ์และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการที่ขอแสดงผลการประเมินเชิงประจักษ์





รายงานการประชุม
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๕
วันศุกร์ที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๕ เวลา ๑๐.๐๐ น.
ณ ศูนย์ข้อมูลบิ๊กดาต้าของ ๕ จังหวัด ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ Cisco Webex Meetings

กรรมการผู้ร่วมประชุม

๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
๒. นายจิรพันธุ์ ศักดิ์เศรษย์ ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี แทน รองนายกรัฐมนตรี (นายจุรินทร์ ลักษณวิศิษฐ์)	รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
๓. นายวราวุธ ศิลปอาชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
๔. พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๕. นายสันติ พร้อมพัฒน์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ
๖. นายวีรพงศ์ ตรีจิตสุวรรณ เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
๗. พลเอก ธนะชนก สัตย์จันทร์ ปลัดกระทรวงกลาโหม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
๘. นายอรุณพล สังขชาติ ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
๙. นายประยูร อินสกุล ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
๑๐. นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน รองปลัดกระทรวงคมนาคม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๑๑. นายสุเทพ พันธ์ ตรีศรี อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ

ก7-74

๒

๑๒. นายวิษณุวาท พญาคิต รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แทน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
๑๓. นายอนันต์ แก้วกานิต รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ แทน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ	กรรมการ
๑๔. นายอนุชา ฤกษ์พันธุ์ ที่ปรึกษาด้านการลงทุน แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	กรรมการ
๑๕. นายเชษฐาธิ วัฒน ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๖. นายจักรกฤษณ์ ศุภะเดชาเทพ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๗. นางสาวศศิวิทย์ คำภา ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๘. นายธนวัฒน์ พินธุเสถียร ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๙. นายสันติ บุญประคับ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๒๐. นายประภากรรัตน์ สุขุมลาคา ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๒๑. นายเกรก ศรีสิทธิ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๒๒. นายจุฑาร บุญพัฒน์ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ร่วมประชุม

๑. นายสุมนต์ อรุณพรรัตน์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
---	---------

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายวิฑูรย์ สัยยะสิทธิ์พานิช	เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๒. นายอรรถพล เจริญชันษา	อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
๓. นายปิ่นสักก์ สุรัสวดี	อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๔. นางสาวปวีณา สุวรรณเกษ	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ
๕. นายจิรวัฒน์ รัชสีนทร	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖. นางอินทิรา เอี่ยมฉัตร	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๗. นายธีระชน บุญสิทธิ์	รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำ

ก7-75

๘. นางรุ่งนภา พัฒนวิบูลย์	รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
๙. นายวิชัย จิระนครสุโข	รองอธิบดีกรมป่าไม้
๑๐. นายอรรถพล แก้วสัมฤทธิ์	รองอธิบดีกรมอนามัย
๑๑. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)	จำนวน ๔ คน
๑๒. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒ คน
๑๓. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	จำนวน ๒ คน
๑๔. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำ	จำนวน ๕ คน
๑๕. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้	จำนวน ๑ คน
๑๖. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๕ คน
๑๗. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	จำนวน ๕ คน
๑๘. เจ้าหน้าที่กรมโรงงานอุตสาหกรรม	จำนวน ๑ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ	จำนวน ๑๒ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒๒ คน

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายสมศรี เลขาสุภรณ์	รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ กรมทางหลวง
๒. นายสุชาติ จักรินทร์	รองอธิบดีกรมชลประทาน กรมชลประทาน
๓. นายกิตติ อินทกุล	รองอธิบดีกรมพัฒนาสังคมและสวัสดิการ กรมพัฒนาสังคมและสวัสดิการ
๔. นายทรงกร อุทัยวิท	ผู้อำนวยการ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
๕. นายวีระเดช ชิวพัฒนาม่วงค์	วิศวกรใหญ่ กรมทางหลวงชนบท
๖. นายอาทิตย์ วิจิตร	ผู้อำนวยการกองก่อสร้างและบำรุงรักษา กรมท่าอากาศยาน
๗. นายชาญศักดิ์ ชื่นชม	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่วิศวกรรมและโครงสร้างพื้นฐาน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
๘. นายสุพจน์ ภิรมย์	ผู้อำนวยการกองบริหารสิ่งแวดล้อม กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
๙. นางกาญจนาธิมา วิสุทธิโชติ	กรรมการผู้จัดการ บริษัท จีทีพีเอส 2010 จำกัด

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

๔.๒ โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลสิ่งแวดล้อมจังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร ของกรมทางหลวงชนบท
กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
สิ่งแวดล้อม รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการฯ เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน EIA ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ลำดับที่ ๒๐๖ ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่แห่งนั้นของโลกที่ขึ้นบัญชีแห่งนั้นของโลกตามอนุสัญญาว่าด้วยทางหลวงระหว่างประเทศ ในระยะทาง ๒ กิโลเมตร
โครงการถนนตามผังเมืองสาย ๑ มังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร
เป็นถนนตามผังเมืองสาย ๑ มังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร
พ.ศ. ๒๕๖๒ เป็นส่วนต่อขยายกับถนนสายเมืองกำแพงเพชร เพื่อให้โครงข่ายของถนนสายเมืองมีความสมบูรณ์

ก7-76

๔

เป็นรูปแบบระบบถนนวงแหวน (Ring Road) รองรับการเดินทางที่ต่อเนื่องผ่านเมืองกำแพงเพชรด้านทิศเหนือ จากทางหลวงหมายเลข ๑ และทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ให้สามารถกระจายการเดินทางโดยใช้โครงข่ายถนนวงแหวนไปยังทางหลวงหมายเลข ๑๑๕ และทางหลวงหมายเลข ๑๑๖ โดยมีจุดผ่านที่ต่อเนื่องซึ่งปัจจุบันมีปริมาณการจราจรคับคั่ง โดยมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) บริเวณ กม.๔๖+๕๐๐ ในเขตตำบลหนองทราย อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ กม.๒๖+๕๐๐ และทางหลวงหมายเลข ๑๑๖ (ถนนสายเมืองกำแพงเพชร) กม.๑๓+๐๖๕ ในเขตตำบลหนองเต็ง อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทาง ๒.๕๑๐ กิโลเมตร โดยถนนโครงการเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด ๔ ช่องจราจร มีสะพานข้ามแม่น้ำปิง จุดกึ่งกลาง (At-Grade) จำนวน ๔ แห่ง และมีทางแยก จำนวน ๒ แห่งทั้งนี้ โครงการฯ มีพื้นที่ถนนที่ต่อเนื่องตลอดระยะทาง ๒.๕๑๐ กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าแม่ระการะยะทางประมาณ ๑.๔๕ กิโลเมตร (๒) อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ ๕ ระยะทาง ๕๐๐ เมตร (๓) อยู่ห่างจากแหล่งมลพิษ อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร ระยะทาง ๗๐๐ เมตร โดยมีแหล่งโบราณสถานในระยะ ๑ กิโลเมตร ๒ แห่ง (วัดกัศยาราม และวัดวิจิตรนิคม) และแหล่งโบราณสถานในระยะถัดจาก ๑ - ๒ กิโลเมตร มีจำนวน ๒๔ แห่ง ทั้งนี้ มีการเวนคืนที่ดินของประชาชน จำนวน ๑๔ แปลง พื้นที่รวม ๕๐-๖๐-๗๐-๘๐ ไร่ ร้อยแปลงปลูกสร้าง ๒๓ หลัง ผู้ได้รับผลกระทบ ๔๐ ราย ปัจจุบันเป็นพื้นที่ถูกเวนคืนเป็นพื้นที่เกษตรกรรมบ้านพักอาศัย สถานที่ราชการ และต้องมีการขอใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนป่าแม่ระการะพื้นที่ ๕๕-๖๕-๗๕-๘๕ ไร่

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาแผนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลสิ่งแวดล้อมทางอากาศ พิจารณารวม ๓ ครั้ง โดยครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕ มีมติให้ทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการถนนตามผังเมืองสาย ๑ มังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร จังหวัดกำแพงเพชร ของกรมทางหลวงชนบท ที่ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโครงข่ายเพื่อเชื่อมจุดตามความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ โครงการโครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลสิ่งแวดล้อมทางอากาศแล้ว เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบพิจารณาและพิจารณาต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านทรัพยากรดิน ก่อสร้างกำแพงกันดินแบบเสาเข็มปลายยื่น บริเวณริมถนนฝั่งน้ำปิงทั้ง ๒ ฝั่ง เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของมวลดินลงสู่แม่น้ำปิงด้านซ้าย ดัดโค้งกำแพงกันดินช่วงบริเวณบริเวณพื้นที่ชุมชน ๖ แห่ง และหน่วยราชการ ๓ แห่ง และกำแพงกันดินเพื่อวางบริเวณเขตทางที่ติดกับโรงเรียนชุมชนบ้านหนองลิ้น (นาอุบลรัตน์) ด้านการโยกย้ายและการเวนคืนดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. ๒๕๖๒ และ ด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี ระหว่างการก่อสร้างทางถนนโบราณวัตถุหรือสิ่งสำคัญทางโบราณคดีใด ๆ ต้องขุดค้นสร้างพื้นที่ และรับแจ้งกรมทางหลวงชนบท สำนักศิลปากรที่ ๖ สุโขทัยและอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชรโดยเร็ว รวมถึงได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ เก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางตัดผ่าน จำนวน ๔ สถานี โดยตรวจวัดปีละ ๒ ครั้ง ตลอดจนการก่อสร้าง ตระเวนวัดคุณภาพอากาศและเสียง จำนวน ๔ สถานี ปีละ ๒ ครั้ง ใน ๑ ปีแรกเปิดดำเนินการ

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นที่ประชุม

ที่ประชุมฯ พิจารณาและเห็นชอบโครงการฯ แล้ว มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

ก7-77

ทิศทางลม เสียง ความสั่นสะเทือน ดำเนินการตรวจวัดความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) จำนวน ๒ สถานี สัปดาห์แรกตรวจวัดถึงลม และสัปดาห์ที่ ๑๑ ครั้ง ค่อยเป็นระยะเวลา ๓ ปี หลังจากขึ้นดำเนินการทุก ๕ ปีจนถึงปีที่ ๑๐ และการติดตามสถิติและการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน และการป้องกันมิให้ผลกระทบของปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ความถี่ปีละ ๑ ครั้ง ตลอดอายุโครงการในระยะดำเนินการ

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมทางหลวง ดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ ที่ฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕ ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนานนทบุรีและนครปฐมของกรมทางหลวง โดยให้กรมทางหลวงดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อนานนทบุรีและนครปฐมของกรมทางหลวง ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕ อย่างเคร่งครัด

๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามมาตรา ๕๙ และ มาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว

๕๔ โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ของกรมทางหลวงชนบท

กรรมการและเลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานมติที่ประชุมว่า โครงการฯ เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน EIA ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๑ ลำดับที่ ๒๐.๑ ทางหลวงหรือถนน ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ลุ่มน้ำและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ความกฎหมายว่าด้วยการสวนและคุ้มครองสัตว์ป่า ลำดับที่ ๒๐.๕ อยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะเวลา ๕๐ เมตร พังจากกระแสน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ และมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี (เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๓ และ วันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๓)

เกาะลันตา มีศูนย์กลางความเจริญและธุรกิจท่องเที่ยวอยู่ที่เกาะลันตาใหญ่ซึ่งมีนักท่องเที่ยวทั้งต่างประเทศและภายในประเทศเข้ามายังพื้นที่อย่างคึกคัก ปัจจุบันการเดินทางไปยังเกาะลันตาใช้เฟรมบานยนต์ข้ามฝั่ง ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดด้านระยะเวลาของการให้บริการ จึงมีความจำเป็นต้องก่อสร้างสะพานเชื่อมเกาะลันตา เพื่อให้โครงข่ายคมนาคมในพื้นที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยโครงการฯ ตั้งอยู่ที่ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ มีจุดเริ่มต้นโครงการ กม.๐+๐๐๐ เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๕๖๐๖ (กม.๒๐+๒๐๖) บริเวณบ้านบันหวิน ตำบลเกาะกลาง อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ และจุดสิ้นสุดโครงการ กม.๒+๕๐๙ เชื่อมต่อกับทางหลวงชนบท กม.๕๐๙ บริเวณบ้านทุ่งสีละหม ในพื้นที่ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ รวมระยะทาง ๒.๕๐๙ กิโลเมตร ประกอบด้วย โครงสร้างสะพานคาบเชิง และโครงสร้างสะพานคานยื่น จุดกลับรถ ๒ จุด พร้อมที่มีจุดชมวิวบนสะพานโครงการ จำนวน ๒ จุด ซึ่งในการศึกษาเส้นทางโครงการฯ ได้ออกแบบเพื่อเชื่อมแนวปะการังรอบเกาะปริง โครงการฯ ใช้งบประมาณในการก่อสร้างจำนวน ๑,๕๐๐ ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ต่างประเทศ (World Bank) ร้อยละ ๗๐ และเป็นเงินงบประมาณแผ่นดินร้อยละ ๓๐

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาแผนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณารวม ๓ ครั้ง โดยครั้งที่ ๙/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๕ มติได้ให้นายกกรรมการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบท ที่ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดข้อมูลความความเห็นของกรรมการผู้ชำนาญการฯ โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศแล้วเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้ความเห็นประกอบการศึกษาของคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยรายงานฯ ได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ด้านคุณภาพน้ำและเสียงสมุทรศาสตร์ ให้ทำการล้อมม่านดักตะกอน โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง โดยคลุมถึงพื้นท้องน้ำ ด้านเสียงให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว ตั้งงบประมาณให้กรมป่าไม้ และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ปลูกป่าทดแทน ๓ เท่า และ ๒๐ เท่าของพื้นที่ป่าไม้ที่ต้องสูญเสียไป ด้านสัตว์หายาก หากพบเห็นในแนวข้ามน้ำในที่ก่อสร้าง ให้หยุดกิจกรรมก่อสร้างโครงการที่อยู่ในเขตนั้น ด้านเศรษฐกิจ สังคม ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการให้ประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย ๑ เดือน และให้มีช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน โดยต้องแจ้งผลการดำเนินการเป็นระยะจนกว่าเรื่องร้องเรียนนั้นจะได้รับการชี้แจง รวมถึงได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเล ตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดจำนวนและสภาพการเจริญเติบโตของต้นไม้ที่ปลูกทดแทน ๑ ครั้ง/ปี ตรวจวัดความหลากหลายของสัตว์ในบริเวณแนวการพังทะลายของสัตว์ในพื้นที่ศึกษาระยะ ๕๐๐ เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ๒ ครั้ง/ปี และสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการ ๑ ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง และในระยะดำเนินการ ๑ ครั้ง/ปี

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดพิจารณา

ข้อสั่งการประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

ให้กรมทางหลวงชนบท ดำเนินการตามมาตรการฯ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ อย่างเคร่งครัด และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมต่อไป

มติที่ประชุม

เห็นชอบความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาแผนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๕


รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบท โดยให้กรมทางหลวงชนบทดำเนินการ ดังนี้


๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการสะพานเชื่อมเกาะลันตา ตำบลเกาะกลาง - ตำบลเกาะลันตาน้อย อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ ของกรมทางหลวงชนบทซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาแผนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๕ อย่างเคร่งครัด


๒. ตั้งงบประมาณ เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้


๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามมาตรา ๕๙ และ มาตรา ๕๑/๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้รับรองมติที่ประชุมดังกล่าวในที่ประชุมแล้ว


(นายอนันต์ นพศิริกุลบุตร)


(นายพิชญ์ สืบยะสิทธิ์พานิช)


(นางสาวมีนพนา สิริวรรณ)
ผู้ตรวจราชการประจำเขต


(นายจุฑาร บุญพัฒน์)
ผู้ตรวจราชการประจำเขต



สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๓๔/๒ อาคารบีทีบี ๒ ถนนพหลโยธินที่ ๒
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๐๐

๖ ธันวาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ผลการพิจารณาความความประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของท่าอากาศยาน

เรียน อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ พส ๑๐๑๐/๔/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๔

๒. หนังสือกรมท่าอากาศยาน ที่ ศก ๐๑๐๒/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณาความความประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของท่าอากาศยาน ในการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ครั้งที่ ๒๐/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๖๔ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้กรมท่าอากาศยาน ปรับปรุง แก้ไข และเสนอข้อมูลเพิ่มเติม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ที่ ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ ตามแนวทาง รายละเอียด ปริมณฑล หรือหรือข้อใดคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด และส่วนหนึ่งคือที่อ้างถึง ๒ กรมท่าอากาศยาน ได้เสนอ รายงานชี้แจงเพิ่มเติม ของโครงการดังกล่าว จัดทำรายงานโดย บริษัท อีบีไอ จำกัด (มหาชน) จึงได้ ให้สำนักงานนโยบายฯ ดำเนินการขอข้อมูลการพิจารณาความ ความละเอียดแล้ว กับ

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้เสนอรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ปรับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน ที่ได้ดำเนินการปรับปรุง แก้ไขรายละเอียดข้อมูลความความเห็นผลกระทบการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศแล้ว เสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เพื่อให้พิจารณาเห็นชอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป อนึ่ง ข้อมูลที่กรมท่าอากาศยาน จัดส่งรายงานฉบับ สมบูรณ์ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน ฉบับสุดท้าย จำนวน ๒ เล่ม ฉบับผู้บริหาร จำนวน ๔๔ เล่ม พร้อมแนบไปไฟล์ข้อมูล (CD-R/D) จำนวน ๔๓ แผ่น ซึ่งบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับรายงานฉบับแก้ไขปรับปรุง Portable Document (PDF File)

เลขาฯ...

๓7-85

เสนอต่อสำนักงานนโยบายฯ ภายในเวลา ๔๕ วัน เพื่อให้สำนักงานนโยบายฯ ทำผลคณะกรรมการ ที่เกี่ยวข้องและร่างข้อบัญญัติ สำนักงานนโยบายฯ ได้มีมติอนุมัติจึงปฏิบัติ ฉบับร่างขึ้น ลงนามสั่งลงนามฯ จ. พส เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป (โดยด่วน)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

๒๖

นายสุรทิน สันติสุขภานิช

เลขาธิการ

สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดบุรีรัมย์

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๖๒๔ ๒๕๐๐ กด ๒ ต่อ ๒๕๐๔ (สุรทิน)

โทรสาร ๐ ๒๖๒๔ ๒๖๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์: rasana@doae.go.th

แบบ สผ.1

แบบรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
มาจากการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม และองค์การ ที่เกี่ยวข้อง	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป		1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่กรมท่าอากาศยาน ได้จัดทำไว้ 1.1 กรมท่าอากาศยานจะขอเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องมาหารือถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นในโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ และขอความร่วมมือ ผู้เกี่ยวข้องจากหน่วยงาน อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ และผู้เกี่ยวข้องจาก ผู้รับราชการฯ ดำเนินการตามโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน โดยดำเนินการตามขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับ การปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และที่ผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการและเป็นผู้เกี่ยวข้องในโครงการ ที่เกี่ยวข้องในโครงการ 1.2 กรมท่าอากาศยาน จะจัดทำคู่มือและจัดทำให้รู้ทั่วถึง แก่เจ้าหน้าที่และ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน และดำเนินการตามโครงการ ปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยดำเนินการตามขั้นตอนการดำเนินงาน และขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและแผนกที่เกี่ยวข้อง การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ที่ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ลงนาม... (นายสุรทิน สันติสุขภานิช)
นายสุรทิน สันติสุขภานิช
เลขาธิการ

ลงนาม... (นายสุรทิน สันติสุขภานิช)
นายสุรทิน สันติสุขภานิช
เลขาธิการ

ลงนาม... (นายสุรทิน สันติสุขภานิช)
นายสุรทิน สันติสุขภานิช
เลขาธิการ

NC Innovation
Consultants Co., Ltd.
บริษัท อีบีไอ จำกัด (มหาชน)

แบบ สผ.1

แบบรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
มาจากการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม และองค์การ ที่เกี่ยวข้อง	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
มาตรการทั่วไป (๒)		1.3 กรมท่าอากาศยาน จะขอเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องมาหารือถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นในโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ และขอความร่วมมือ ผู้เกี่ยวข้องจากหน่วยงาน อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ และผู้เกี่ยวข้องจาก ผู้รับราชการฯ ดำเนินการตามโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน โดยดำเนินการตามขั้นตอนการดำเนินงาน และขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและแผนกที่เกี่ยวข้อง การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ของกรมท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ที่ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ลงนาม... (นายสุรทิน สันติสุขภานิช)
นายสุรทิน สันติสุขภานิช
เลขาธิการ

ลงนาม... (นายสุรทิน สันติสุขภานิช)
นายสุรทิน สันติสุขภานิช
เลขาธิการ

NC Innovation
Consultants Co., Ltd.
บริษัท อีบีไอ จำกัด (มหาชน)

๓7-87

๓7-88

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
ตามมาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

<p>องค์ประกอบ ซึ่งจะกลั่น และจัดทำ นิตยสาร นิตยสาร นิตยสาร</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อสังคม และเศรษฐกิจ</p>	<p>การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อสังคมและเศรษฐกิจ</p>	<p>การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อสังคมและเศรษฐกิจ</p>	<p>การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อสังคมและเศรษฐกิจ</p>
--	--	---	---	---

[illegible]

แบบรายการเสด็จมณฑลพะโล้ง (เขตที่มีสำคัญ
มาตราการป้องกันและแก้ไขลักษณะสิ่งผิดและแนวทางการติดตามตรวจสอบและการแจ้งเตือน
โครงการปรับปรุงชุมชนท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์)

[illegible][illegible]

แนวทางการแสดงละครเวทีถึงแม้ว่าพื้นที่เวที
มาดราปาก้องกันและจะมีนักแสดงและมาดราที่คิดตามบรรดองแสดงเวทีถึงแม้ว่าเวที
โครงการนี้เพื่อที่จะบอกเล่าจากประสบการณ์จริงของสังคม

[illegible][illegible]

แบบบทรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เข้าถึ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ควรพิจารณาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทางสังคมของและกลุ่มต่างๆ	ผลกระทบที่มีต่อกลุ่มเป้าหมาย	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผลกระทบทางสังคม	ผลกระทบที่มีต่อกลุ่มเป้าหมาย	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการจัดการมลพิษที่หลักๆ

[illegible][illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์


[illegible][illegible]

แนวทางการแสดงละครเวทีเชิงวัฒนธรรมที่สำคัญ
มาดการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาโครงการแสดงละครเวที
โครงการปรับปรุงอาคารสยามเซ็นเตอร์ จังหวัดภูเก็ต

[illegible][illegible]

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ซ้ำเติม
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อม และสุขภาพต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.1 สภาพภูมิประเทศ (ตล)	การปลูกพืชแบบถาวรบนพื้นที่ เดิมซึ่งเดิมทีใช้ปลูกข้าวเหนียว ดินชั้นดีซึ่งอุดมสมบูรณ์ประมาณ 32,500 ไร่.น.น. โดยจะนำดิน ไปใช้ปลูกกล้วย กล้วย ทำอาหารตามแผนแม่บทด้านต่างๆ บริเวณพื้นที่ซึ่งทางเกษตรอินทรีย์ 192 ไร่.น. ซึ่งใช้ตามการขอ รวมที่ดินตามโครงการเดิมได้ใช้ (338 ไร่.น) ทำให้สามารถขอ รวมได้ 530 ไร่.น ซึ่งหาก วัตถุประสงค์ที่เดิมของโครงการ มีสภาพเป็นดินแล้ว ซึ่งถูกขุด พื้นที่ซึ่งถูกขุดตามโครงการเดิม ทำให้ได้กลายเป็นดินเก่าที่มี ประเพณีดั้งเดิมที่จะใช้ปลูกใน เขตเพาะปลูกตามพื้นที่ ซึ่ง		

<p>  นายไชยพร พงษ์ทอง (นายวิชาญ พงษ์ทอง) ผู้จัดการฝ่ายบริหาร บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลตัน จำกัด โทร. 02-2556 </p>	<p> บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลตัน จำกัด INVC Innovation Consultants Co., Ltd. </p>
<p> วันที่ ๒๕๕๖ (นายวิชาญ พงษ์ทอง) ผู้จัดการฝ่ายบริหาร บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลตัน จำกัด โทร. ๐๒-๒๕๕๖ </p>	<p> วันที่ ๒๕๕๖ บริษัท อินโนเวชัน คอนซัลตัน จำกัด โทร. ๐๒-๒๕๕๖ </p>

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แนวทางการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปริมย์ จังหวัดปทุมธานี
แบบรายการแสดงผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

<p>องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม และตัวกลาง ๆ</p>	<p>1.2. ความหลากหลาย (biodiversity)</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p>	<p>มาตรการลดผลกระทบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>
		<p>> การทำเหมืองบนพื้นที่ (CO) พื้นที่ 8 ไร่ 5 งาน ปี พ.ศ. 2562 ถึง ปี พ.ศ. 2575 และปี พ.ศ. 2585 มีค่าเฉลี่ย ความสูง</p> <p>> การทำเหมืองบนพื้นที่ (CO) 1 ไร่ 5 งาน ปี พ.ศ. 2562 ปี พ.ศ. 2575 และปี พ.ศ. 2585 มีค่าเฉลี่ยความสูง</p> <p>จะเห็นว่า ผลการประเมิน ความหลากหลายของถิ่นฐาน สัตว์ป่าในโครงการฯ และ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้าน ความหลากหลายของถิ่น ฐานสัตว์ป่าโดยโครงการฯ มีผล ดังนี้</p>	<p>• ปลูก • ความรู้และศักยภาพ • ความรู้ จะจริง ๆ ทั้งศูนย์ ปีละ 2 ครั้ง ระยะทาง 2 กิโลเมตร (ดูแผนที่แนบท้าย)</p> <p>• ฝึกอบรม ทั้งนี้จากผลการศึกษานี้ ไว้</p>	<p>มาตรการลดผลกระทบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>

67-102

แนวทางการแสดงละครหุ่นซึ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาจากการป้องกันและแก้ไขปัญหาการติดสารเสพติดของสหประชาชาติ
โดยการปรับปรุงชุมชนท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible][illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำกับ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรับบริจาคขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

องค์การบริหารส่วนเมือง เชียงใหม่	ผลการดำเนินงานตามแผน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ผลการดำเนินงานตามแผน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ผลการดำเนินงานตามแผน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓	ผลการดำเนินงานตามแผน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
1.3	1.3	1.3	1.3	1.3

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แนวทางการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้อง
โครงการปรับปรุงอาคารศูนย์วิจัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

[illegible][illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไว้แล้ว

องค์การบริหารส่วนตำบล บ้านดอน	1.3 แผน/โครงการ/กิจกรรม ประจำปี ๖๖	ผลการดำเนินงานที่ ได้บรรลุ	ความคืบหน้า/ผล ที่ได้รับ	มาตรการป้องกันและ แก้ไขปัญหา	มาตรการป้องกันและ แก้ไขปัญหา	มาตรการป้องกันและ แก้ไขปัญหา	มาตรการป้องกันและ แก้ไขปัญหา
องค์การบริหารส่วนตำบล บ้านดอน	1.3 แผน/โครงการ/กิจกรรม ประจำปี ๖๖	ผลการดำเนินงานที่ ได้บรรลุ	ความคืบหน้า/ผล ที่ได้รับ	มาตรการป้องกันและ แก้ไขปัญหา	มาตรการป้องกันและ แก้ไขปัญหา	มาตรการป้องกันและ แก้ไขปัญหา	มาตรการป้องกันและ แก้ไขปัญหา

[illegible]

แบบรายงานแสดงผลองค์การหนังสือเวียนเพื่อสัปดาห์
ผลการปฏิบัติงานและแก้ไขผลกระทบจากกรณีศึกษาตรวจสอบผลการปฏิบัติงานแต่ละ
โครงการประจำปีและแก้ไขผลกระทบจากกรณีศึกษาประจำปี จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible][illegible]

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible][illegible]

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากการศึกษาวิจัย จังหวัดบุรีรัมย์
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible][illegible]

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้น จังหัดบุรีรัมย์

[illegible]

วันที่ ๒๕
กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

(นาย) กนกนัทธ์ ขันแก้ว
นายก อบจ.บุรีรัมย์

นางสาว นภาพร ขันแก้ว
รองนายก อบจ.บุรีรัมย์

แบบปรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาดการป้องกันและแก้ไขผลกระทบตามบรรทัดฐาน
โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

<p>องค์ประกอบงาน สำคัญที่มี และสำคัญ 1.3 แผนการดำเนินงาน</p>	<p>ผลการดำเนินงาน สำคัญ</p>	<p>แผนการดำเนินงาน สำคัญ</p>	<p>มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม</p>
<p>(ก)</p>	<p>แผนการดำเนินงาน สำคัญ</p>	<p>แผนการดำเนินงาน สำคัญ</p>	<p>มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม</p>


IVC
 ไทย
 Consumer

ภาพการถ่ายภาพกันและกันของสิ่งมีชีวิตตามธรรมชาติของทะเลที่ปะทุขึ้น

[illegible][illegible]

มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

[illegible]

นวัตกรรม
Consultants Co., Ltd.

แนวทางการแสดงผลการปฏิบัติงานเชิงพื้นที่ที่สำคัญ

องค์ประกอบฯ และเงื่อนไข ประการที่ ๖	ผลการปฏิบัติงานที่ส่งท้าย	มาตรการป้องกันและแก้ไขกรณีฉุกเฉิน	หมายเหตุที่คณะกรรมการ แผนระดับท้องถิ่น
1.4 ความปลอดภัย (ก)	ระบบป้องกันภัยธรรมชาติ จากน้ำท่วมได้ 120 คน./ปี จัดระบบป้องกันภัยธรรมชาติ อย่างมีประสิทธิภาพได้ ๑๐๐% จาก ความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้น คณะกรรมการป้องกันภัย พิบัติระดับจังหวัดประชุม จัดตั้งระบบป้องกันภัย ภัย 3๘.2 คน./ปี หรือ 40 คน./ปี นอกจากนี้ สามารถขอระบบป้องกัน น้ำในสถานการณ์ภัย น้ำได้ในปี พ.ศ. 2576		<ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงซ่อมแซมคันกั้นน้ำ - ทดสอบ TTS - ปีละ ๑ ครั้ง - ปีละ 1 ครั้ง - จัดทำ (Map) - ให้ความรู้ - 2๐ and ๑๐๐ - ความ - ความรู้ 2 ครั้ง หรือ ๑ 2 คน (ผู้ดูแลภัย) - ผู้รับผิดชอบ - ผู้ป้องกันภัยจากน้ำ

[illegible]

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible][illegible]

แบบรายการแสดงภาระสิ่งแวดลอมที่สำคัญ
 มาตราว่าปองแกแลนไชนะลกรทพษังเจดอ้อมและพการิตตคตมตรงสงมลกรทพษังเจดอ้อม
 ทรมการรืปรุขษยทพษังอการศษณนบุรีรย จัหวลบุรีนัษ

องค์กร/หน่วยงาน ที่รับผิดชอบ และพื้นที่ศึกษา	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.4 ภูมิภาค/จังหวัด (กบ)	<p>- เขตที่ 2 ความกังวลหลักของกบใน ภาคเกษตรและเจ้าหน้า ที่โครงการทั้งหมดประมาณ 300 คน (เขตที่ 1 และ 2) บริเวณ รังไข่ของโครงการอาจมีผลกระทบ สิ่งแวดล้อมระดับปานกลาง</p> <p>- เขตที่ 3 ความกังวลหลักของกบใน ภาคเกษตรประมาณ 100 คน และคนอาศัยใกล้เคียงใน โครงการประมาณ 50 คน บริเวณรังไข่ของโครงการอาจ มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม เล็กน้อย ส่วนผลกระทบใน ระดับสูง</p>		

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการแล้ว
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบของ สิ่งประกอบ ตามข้อ 4.1 ก	รายละเอียด (ข้อ)	รายละเอียดเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้อง	หมายเหตุ/ข้อควรพิจารณา
1.4 (ศูนย์การค้า/ห้างสรรพสินค้า)	รายละเอียดเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียดเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้อง	หมายเหตุ/ข้อควรพิจารณา

[illegible]

แนวทางการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการที่ประชุมฯ ยกข้อสังเกตข้อที่ ๖ เรื่อง จ้างได้โปรดมี

<p>ชื่อผู้ประกอบการ ชื่อร้านค้า และผลิตภัณฑ์</p>	<p>ผลการเป็นผลิตภัณฑ์ที่ดี</p>	<p>ภาพรวมของผลิตภัณฑ์</p>	<p>หมายเหตุ/ข้อเสนอแนะ</p>
<p>3. คุณค่าที่ได้รับจากงานวิจัย</p>	<p>ประโยชน์ที่ได้รับ</p>	<p>ประโยชน์ที่ได้รับ</p>	<p>ข้อเสนอแนะ</p>
<p>3.1 การเป็นผลิตภัณฑ์</p>	<p>ประโยชน์ที่ได้รับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประโยชน์ที่ได้รับ 2 ประโยชน์ที่ได้รับ - ประโยชน์ที่ได้รับ 3 ประโยชน์ที่ได้รับ 	<p>ประโยชน์ที่ได้รับ</p>	<p>ข้อเสนอแนะ</p>

[illegible]

องค์ประกอบฯ สิ่งสำคัญ การป้องกัน ๑	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.1 การป้องกันที่ดิน (คส)	ระยะที่ 1 กิจกรรมตามแผนการส่งเสริมการเกษตรของเกษตรกรในพื้นที่ ระยะที่ 2 และระยะที่ 3 โครงการจากกลุ่มบริษัทเอกชน โครงการปลูกข้าวโพด โครงการปลูกยางพารา โครงการปลูกทุเรียน โครงการปลูกผลไม้เมืองร้อน ระยะที่ 4 โครงการปลูกข้าวโพด โครงการปลูกยางพารา โครงการปลูกผลไม้เมืองร้อน ระยะที่ 5 โครงการปลูกข้าวโพด โครงการปลูกยางพารา โครงการปลูกผลไม้เมืองร้อน	ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และระยะที่ 3 ระยะที่ 4 ระยะที่ 5	ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และระยะที่ 3 ระยะที่ 4 ระยะที่ 5

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

องค์ประกอบ: เป็นรายข้อ แสดงคุณค่า ๑	ผลการประเมินที่ทำได้	ผลการประเมินที่ประเมินได้	เกณฑ์การพิจารณา	เกณฑ์การพิจารณา
2.1.2.1	การประเมิน (ตาม)	การประเมินที่ทำได้	การประเมินที่ประเมินได้	เกณฑ์การพิจารณา

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจากการตัดถนนวงรอบสองฝั่งทะเลวัดลุ่ม
โค้งการปรับปรุงชายฝั่งอ่าวทอนบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

<p>องค์ประกอบของ โปรแกรม และบทกวีต่าง ๆ</p>	<p>ระยะเวลา 3.3 สัปดาห์</p>	<p>กิจกรรมที่ 1) การเขียนบทกวี</p>	<p>วัตถุประสงค์ 1) การเขียนบทกวี</p>	<p>วัตถุประสงค์ 1) การเขียนบทกวี</p>	<p>วัตถุประสงค์ 1) การเขียนบทกวี</p>	<p>วัตถุประสงค์ 1) การเขียนบทกวี</p>	<p>วัตถุประสงค์ 1) การเขียนบทกวี</p>	<p>วัตถุประสงค์ 1) การเขียนบทกวี</p>
---	---------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

[illegible]

แบบราชการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

<p>องค์ประกอบ สิ่งทอเดิม และอุปกรณ์ ๗</p>	<p>ผลการประเมินที่สอดคล้อง</p>	<p>มาตรการป้องกันและเฝ้าระวังโรค</p>	<p>มาตรการติดตามทางห้อง ปฏิบัติการและเฝ้าระวัง</p>
<p>3.3 ตารางบันทึก</p>	<p>1) การติดตามไข้ (ต่อ)</p>	<p>ระยะที่ 2</p> <p>คนงานก่อสร้างที่พักอาศัย ในที่พักชั่วคราว และเจ้าหน้าที่ โสตศอนาสิกประมาณ 200 คน (ระยะที่ 1 และ 2) เริ่มมาไข้ ของโรงงาน ความสัมพันธ์ ตั้งแต่การประเมินถึงสังเกตพบ ในระลอก</p>	<p>ระยะที่ 3</p> <p>คนงานก่อสร้างที่พักอาศัยใน พักชั่วคราวประมาณ 100 คน ผลลงงานดีไปได้ทั้งใน พักชั่วคราวประมาณ 50 คน บริเวณน้ำใต้ของโครงการความ เกี่ยวข้อง ตั้งแต่การประเมินถึง การพบในระลอก</p>

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

[illegible][illegible]

แบบรายการแสดงผลการปฏิบัติงานเชิงพื้นที่สำคัญ
มาจากการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามวรรคสองและการปรับปรุงแวดล้อม
โครงการไว้บ่งบ่งชี้จากศูนย์วิจัย จัตุจักรวิจัย

องค์ประกอบงาน และข้อมูล และข้อจำกัดต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการศึกษาตรวจสอบผลกระทบเบื้องต้น
5.2 การควบคุมแหล่งกำเนิดมลพิษ (กบ)	ปริมาณการปล่อยน้ำในท่อใต้: ถังเก็บ 630 m ³ /คน.วัน เมื่อคำนวณ ปริมาณการระบายจากโครงการนี้ บริเวณทางแยกสี่แยกวัดเทียมเป็น 1,703 ลิตร/PCU/วัน. ซึ่งต่ำกว่าค่า ที่ VC Biotex กำหนดเป็น 9.24 ลบ.ม. การวัดอัตราการไหลของน้ำลง หนองเตย 239 บาริวัน คน.ลิ. 118+82 มีการใช้เครื่อง (LOS) เพื่อจับยิบี่ในระดับ 8 เมตรจากพื้น ระดับหน้าสถานีสูบน้ำสู่ประปาตึกห้า	6) เก็บมูลตามร่องระบายน้ำจากอาคารภายในตัวเมืองตรวจไม่พบ มีกลิ่นเหม็น	

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

องค์ประกอบตาม แผนพัฒนา และแผนต่าง ๆ	ผลการปฏิบัติงานที่กำกับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขโครงการสืบหาข้อมูล	มาตรการป้องกันและ แก้ไขโครงการสืบหา ข้อมูล
3.3 ตารางข้อมูล	3) การกำหนดระยะ (สัปดาห์)	<ul style="list-style-type: none"> • ทดสอบประสิทธิภาพ โดยกำหนดให้ใช้เวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน • จัดให้มีการตรวจสอบของทางวิชาการจากผู้เกี่ยวข้อง 1 ครั้ง เพื่อป้องกันความผิดพลาดและข้อบกพร่อง • จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบงานในส่วนการกำหนดผู้ประสานงานกับนักวิจัยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง • ผลสัมฤทธิ์ของการจัดตั้งศูนย์สืบหาข้อมูล <ul style="list-style-type: none"> • ชำรงตำแหน่งผู้บังคับ และผู้ปฏิบัติงานส่วนบริหารงานได้หมด โดยสามารถอยู่ในตำแหน่งได้ไม่น้อยกว่า 3 วัน • ผลสัมฤทธิ์ของโครงการ โดยสามารถบรรลุเป้าหมายไม่น้อยกว่า 15 % • ผลสัมฤทธิ์ของงานวิจัยมีผลดี เพื่อป้องกันความผิดพลาดที่เกิดจากภายนอก โดยจะเป็นประโยชน์แก่ประเทศและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง • จัดให้มีโครงการวิจัยที่สอดคล้องกับแผนงานและแผนยุทธศาสตร์ 	

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการติดการคิดความรุนแรงของผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 แผนรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ส่งผ่าน
 โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาการติดการคิดความรุนแรงของผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาการติดการคิดความรุนแรงของผลกระทบสิ่งแวดล้อม

[illegible][illegible]

มาตรการป้องกันและขจัดมลพิษสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
โครงการปรับปรุงภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์
โครงการปรับปรุงภายในท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบทาง สิ่งแวดล้อม และภูมิสังคม ๑	ผลกระทบทางสังคมที่ เกี่ยวข้อง	มาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อม - จัดให้มีการศึกษาและจัดทำแผนอย่างเหมาะสมโดยมีค่าเงิน 1 หรือ 2 หรือ 3 ขึ้นกับขนาดของเงินลงทุน - จัดให้มีระบบควบคุมการดำเนินงานให้เป็นไปตาม น้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสีย • ปรับปรุงสภาพพื้นที่ - ศึกษาค้นคว้าวิจัยอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับขนาด 100 ปี การอนุรักษ์และฟื้นคืนสภาพพื้นที่ - ประเมินความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมที่จะกระทบกับระบบ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่มีการขยายตัวก่อนไปถึง บริเวณเขตพัฒนา	มาตรการป้องกันและบรรเทา ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่
3.3 ตารางภูมิประเทศ 3) การพิจารณา (66)	ผลกระทบทางสังคมที่ เกี่ยวข้อง	มาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อม - จัดให้มีการศึกษาและจัดทำแผนอย่างเหมาะสมโดยมีค่าเงิน 1 หรือ 2 หรือ 3 ขึ้นกับขนาดของเงินลงทุน - จัดให้มีระบบควบคุมการดำเนินงานให้เป็นไปตาม น้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสีย • ปรับปรุงสภาพพื้นที่ - ศึกษาค้นคว้าวิจัยอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับขนาด 100 ปี การอนุรักษ์และฟื้นคืนสภาพพื้นที่ - ประเมินความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมที่จะกระทบกับระบบ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่มีการขยายตัวก่อนไปถึง บริเวณเขตพัฒนา	มาตรการป้องกันและบรรเทา ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่
3.3 ตารางภูมิประเทศ 4) ไม่ทำ	ผลกระทบทางสังคมที่ เกี่ยวข้อง	มาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อม - จัดให้มีการศึกษาและจัดทำแผนอย่างเหมาะสมโดยมีค่าเงิน 1 หรือ 2 หรือ 3 ขึ้นกับขนาดของเงินลงทุน - จัดให้มีระบบควบคุมการดำเนินงานให้เป็นไปตาม น้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสีย • ปรับปรุงสภาพพื้นที่ - ศึกษาค้นคว้าวิจัยอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับขนาด 100 ปี การอนุรักษ์และฟื้นคืนสภาพพื้นที่ - ประเมินความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมที่จะกระทบกับระบบ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่มีการขยายตัวก่อนไปถึง บริเวณเขตพัฒนา	มาตรการป้องกันและบรรเทา ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่

วันที่ 25/05/2565
 (นายวิชาญ หิรัญกุล)
 นายวิชาญ หิรัญกุล
 ผู้อำนวยการศูนย์
 การศึกษาและพัฒนา
 วิทยาลัยอาชีวศึกษา
 นครราชสีมา

มหาวิทยาลัยป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงยานพาหนะอากาศยานไร้คนขับ จังหวัดสุรินทร์

<p>จังหวัดขอนแก่น เมืองขอนแก่น เขตเทศบาลเมืองขอนแก่น</p>	<p>ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน ตามตัวชี้วัดที่ 3.3</p>	<p>ผลการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2561</p>	<p>7) จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2561 8) ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2561 9) จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2561 10) ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2561 11) จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2561 12) จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2561 13) จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2561 14) จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2561</p>	<p>ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน ตามตัวชี้วัดที่ 3.3</p>	<p>ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน ตามตัวชี้วัดที่ 3.3</p>	<p>ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน ตามตัวชี้วัดที่ 3.3</p>	<p>ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน ตามตัวชี้วัดที่ 3.3</p>	<p>ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน ตามตัวชี้วัดที่ 3.3</p>	<p>ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของงาน ตามตัวชี้วัดที่ 3.3</p>
--	---	--	---	---	---	---	---	---	---

[illegible]

[illegible][illegible][illegible]

แบบบวชการปกครองระบบท้องถิ่นที่สำคัญ

องค์การมหาชน วิสาหกิจ และภาคีต่าง ๆ	นิตยสารธุรกิจและแผนการตลาดฉบับรายเดือน	นิตยสารที่จัดทำขึ้นโดย กระทรวงพาณิชย์
บริษัทมหาชน จำกัด (ปชช.)	นิตยสารธุรกิจและแผนการตลาดฉบับรายเดือน	นิตยสารที่จัดทำขึ้นโดย กระทรวงพาณิชย์
วิสาหกิจชุมชน และภาคีต่าง ๆ	นิตยสารธุรกิจและแผนการตลาดฉบับรายเดือน	นิตยสารที่จัดทำขึ้นโดย กระทรวงพาณิชย์
วิสาหกิจชุมชน และภาคีต่าง ๆ	นิตยสารธุรกิจและแผนการตลาดฉบับรายเดือน	นิตยสารที่จัดทำขึ้นโดย กระทรวงพาณิชย์

[illegible]

มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์บุรีรัมย์
 แผนกวิชาช่างเทคนิค
 สาขาวิชาช่างเทคนิค
 วิทยาลัยเทคนิคบุรีรัมย์

<p>องค์การอาหาร และยา สหรัฐอเมริกา 3.5 ตารางกิโลเมตร 4) ไร่ (60)</p>	<p>สถานประกอบการมีพื้นที่อยู่ ทางทิศใต้ของถนน ถนนหมายเลข 1 ถนนสาย 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไปทางทิศใต้ของถนนสาย 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง</p>	<p>ขนาดพื้นที่ในและนอกอาคารเป็นตารางเมตร</p>	<p>รายละเอียด พื้นที่</p>
--	--	--	-------------------------------

[illegible]

มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงชุมชนท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

องค์ประกอบฯ สืบย้อน กลับถึงต้น 3.4 การรวมกัน ปัจจัยต่างๆ	ผลกระทบที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย วิสัยทัศน์	ผลกระทบที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย วิสัยทัศน์	ผลกระทบที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย วิสัยทัศน์	ผลกระทบที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย วิสัยทัศน์	ผลกระทบที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย วิสัยทัศน์
องค์ประกอบฯ สืบย้อน กลับถึงต้น	ผลกระทบที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย วิสัยทัศน์	ผลกระทบที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย วิสัยทัศน์	ผลกระทบที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย วิสัยทัศน์	ผลกระทบที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย วิสัยทัศน์	ผลกระทบที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย วิสัยทัศน์

วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๕
 ณ กรุงเทพมหานคร
 ผู้แทนฝ่ายผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
 พลตำรวจเอก อัษฎินันท์ จิตรภูมิพงษ์
 พลตำรวจเอก อัษฎินันท์ จิตรภูมิพงษ์

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

[illegible][illegible]

แนวทางการป้องกันและบรรเทาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

[illegible]

วันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๕
 ณ กรุงเทพมหานคร
 (นางสาว นิตยา นิตยา)
 รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
 อธิบดีกรมการศาสนา
 ๒๕๖๕

แนวทางการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดมลพิษทางอากาศ
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

[illegible][illegible]

มาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 แผนขยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับพื้นที่สำคัญ
 โครงการปรับปรุงอาคารสำนักงาน บริษัท จำกัด กรุงเทพมหานคร

องค์ประกอบ ทางสิ่งแวดล้อม และภูมิทัศน์	ผลกระทบทางกายภาพ และทางสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบทางสังคมและ เศรษฐกิจ	ผลกระทบทางสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ	ผลกระทบทางสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม
องค์ประกอบ ทางสังคม	ผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ	ผลกระทบทางสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ	ผลกระทบทางสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ
องค์ประกอบ ทางเศรษฐกิจ	ผลกระทบทางเศรษฐกิจ และสังคม	ผลกระทบทางสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ	ผลกระทบทางสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ
องค์ประกอบ ทางวัฒนธรรม	ผลกระทบทางวัฒนธรรม และสังคม	ผลกระทบทางสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ	ผลกระทบทางสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ
องค์ประกอบ ทางเทคโนโลยี	ผลกระทบทางเทคโนโลยี และสังคม	ผลกระทบทางสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ	ผลกระทบทางสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบทางสังคม และเศรษฐกิจ

[illegible]

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่โครงการพิจารณาไว้มี จ้างดับปริมัย
โครงการที่ปรับปรุงภายหลังการขออนุญาตแล้ว

จุดประสงค์การเรียนรู้ ตามมาตรฐาน และตัวชี้วัด	ผลการประเมินตามตัวชี้วัด	มาตรการป้องกันและเฝ้าระวังการปนเปื้อน	มาตรการติดตามตรวจสอบ และการแก้ไข
4.2 ขงรายบท/ อาจารย์แนะ แนะรายจุดเน้น (40)	นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ การปนเปื้อนของดินและน้ำ และสามารถอธิบาย การปนเปื้อนของดินและน้ำ ได้	<ol style="list-style-type: none"> 1) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ 2) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ 3) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ 4) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ 5) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ 6) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ 	<ol style="list-style-type: none"> 1) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ 2) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ 3) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ 4) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ 5) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ 6) จัดทำสื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับดินและน้ำ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ

67-175

วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๕
นายวิชาญ นาคดี (ผู้ส่งมอบ)
นางชนิดดี ปุณณิศา (รับมอบ)
ผู้ดำเนินการทวงถามหนี้

IVC **ไทย**
Consul General

www.sscw.1

มาตรการป้องกันและแก้ไขสภาวะเพลิงไหม้และมลพิษทางอากาศตามตรวจสอบและตรวจพบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

<p>จุดรับมอบ ทรัพย์สิน และมูลค่าต่าง ๆ</p>	<p>ผลการดำเนินงานที่ส่งข้อมูล</p>	<p>ผลการปฏิบัติงานและประเด็นการปฏิบัติงาน</p>	<p>หมายเหตุ/คำอธิบาย เอกสารเป็นหลักฐาน</p>
<p>4.2 ตาราง/ฯ/ อัตราหน่วย และสาขาโดยเฉลี่ย (ต่อ)</p>	<p>7) ปีงบประมาณที่ส่งข้อมูลให้กองฯยังไม่ได้อัปโหลดขึ้นระบบ 2 ครั้ง เช่นเคยเป็น) ในกรณีที่มีการบันทึกก่อให้เกิดขึ้นของเงินบาท ให้สามารถมีการบริหารเงินได้จนกว่าจะหมด</p> <p>8) จัดให้มีทั้งระบบการเงินที่ส่งข้อมูลให้กองฯ ไม่ให้ข้อมูลหรือ ข้อมูล เชื่อมโยงกันตามมติมติ</p> <p>9) ในกรณีของงบเงิน/งบส่วน ซึ่งได้รับงบจากสำนักงานสถิติ ผู้ที่เกี่ยวข้องในการส่งข้อมูลให้กองฯยังไม่ได้อัปโหลด นำข้อมูลไปใช้แล้ว และหากมีการแจ้งให้กองฯยังไม่ได้อัปโหลด ไปแต่มีข้อมูลยังไม่ได้อัปโหลด 5% (จากงบของกองฯ)</p> <p>10) เมื่อมีการขึ้นข้อมูลแล้วเสร็จ ทีมที่คิดจะได้นำงบไปปรับระบบ ไม่ให้ สามารถขึ้นระบบและมีการบันทึกข้อมูล เพื่อเป็นการตรวจสอบข้อมูล</p>	<p>7) ปีงบประมาณที่ส่งข้อมูลให้กองฯยังไม่ได้อัปโหลดขึ้นระบบ 2 ครั้ง เช่นเคยเป็น) ในกรณีที่มีการบันทึกก่อให้เกิดขึ้นของเงินบาท ให้สามารถมีการบริหารเงินได้จนกว่าจะหมด</p> <p>8) จัดให้มีทั้งระบบการเงินที่ส่งข้อมูลให้กองฯ ไม่ให้ข้อมูลหรือ ข้อมูล เชื่อมโยงกันตามมติมติ</p> <p>9) ในกรณีของงบเงิน/งบส่วน ซึ่งได้รับงบจากสำนักงานสถิติ ผู้ที่เกี่ยวข้องในการส่งข้อมูลให้กองฯยังไม่ได้อัปโหลด นำข้อมูลไปใช้แล้ว และหากมีการแจ้งให้กองฯยังไม่ได้อัปโหลด ไปแต่มีข้อมูลยังไม่ได้อัปโหลด 5% (จากงบของกองฯ)</p> <p>10) เมื่อมีการขึ้นข้อมูลแล้วเสร็จ ทีมที่คิดจะได้นำงบไปปรับระบบ ไม่ให้ สามารถขึ้นระบบและมีการบันทึกข้อมูล เพื่อเป็นการตรวจสอบข้อมูล</p>	<p>หมายเหตุ/คำอธิบาย เอกสารเป็นหลักฐาน</p>

กำนันชุมชน 2565
 ช.ร.น.
 (นายวิรัช สักดิ์สิงห์)
 ทางหลวงที่ ๖ (จังหวัดราชบุรี)
 องค์การบริหารส่วนตำบล

บริษัท อินโฟคอน จำกัด

แนวทางการแสดงละครเวทีแนวท้องถิ่นที่สำคัญ
คือการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานวิบูลย์ จังหัดบุรีด้วย

องค์ประกอบ ทางวัฒนธรรม และพฤติกรรม ๗	ผลการดำเนินงานที่ผู้วิจัย ได้ดำเนินการ	รายละเอียด เชิง เนื้อหา	รายละเอียด เชิง บริบท	รายละเอียด เชิง เนื้อหา	รายละเอียด เชิง บริบท
4.2. ความสำเร็จ และบทสรุป ๗	ความสำเร็จ และบทสรุป (๕๐)	ความสำเร็จ และบทสรุป (๕๐)	ความสำเร็จ และบทสรุป (๕๐)	ความสำเร็จ และบทสรุป (๕๐)	ความสำเร็จ และบทสรุป (๕๐)

07-175


ฉบับที่ 255
ลงนาม... ๒๕๕
(นายวิฑูรย์ รักสันติพิเชษฐ)
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมสุขภาพจิต

IVC Innovation
Consultants Co., Ltd.

แบบ สผ. ๒

แบบปรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามบรรทัดฐาน
โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

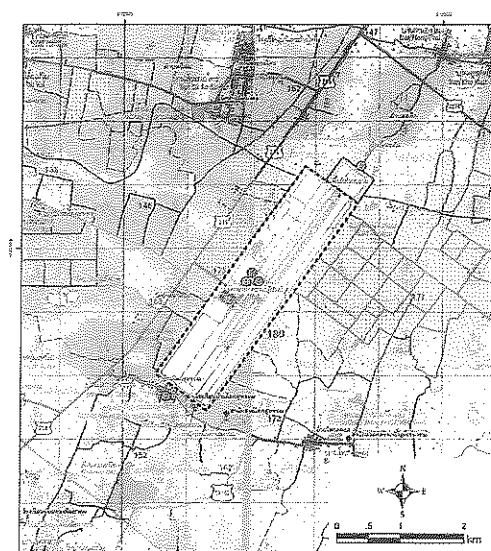
[illegible]

ลงนาม:  (นายวิโรจน์ วิโรจน์วงศ์)
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมบริหารยาเสพติด

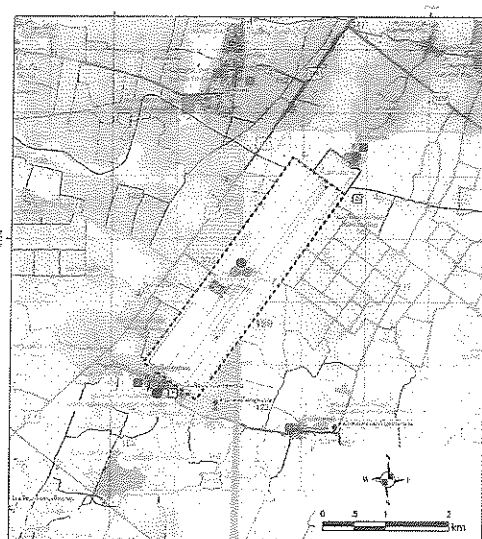
รศ.ดร. วชิรพงษ์
คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

<p>ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบ แอปพลิเคชัน 4.5 การพัฒนาระบบ บริหารงาน (ต่อ)</p>	<p>ผลการปฏิบัติงานที่พึงพอใจ ประสิทธิภาพ การให้บริการของหน่วยงาน พยายามทำให้งานมีประสิทธิภาพ และลดข้อผิดพลาด</p>	<p>มาตรการป้องกันและลดผลกระทบ ประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ</p>	<p>มาตรการป้องกันและลดผลกระทบ ประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ</p>
--	--	---	---

วันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๕๖
 นาย.....
 (นายวิชาญ นันทวัฒน์กุล)
 รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
 อธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

[illegible]

รูปที่ ๓ : ต้นแบบการวัดคุณภาพทางสิ่งแวดล้อมของโครงการ ระยะเบื้องต้น

[illegible]

กันยายน 2565


รณานิธิ

(นายวิฑูรย์ รักสินีสกุล)

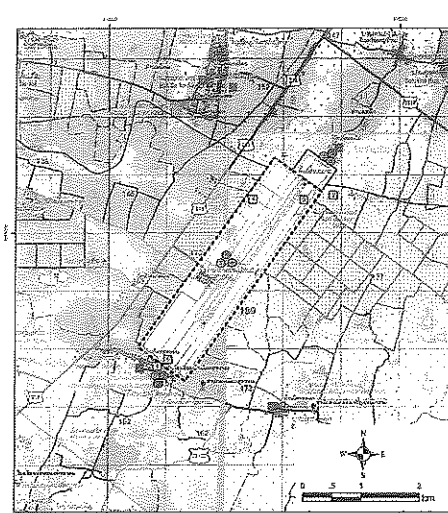
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน

อธิบดีกรมเจ้าท่า

รับรองจำนวนหน้า
กิตติยาน 2563

ลายมือชื่อ : 
(นันทพงษ์ วังสี)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิเข้าทำรายการ/
กรรมการผู้จัดการ บริษัท อินโนเวชั่น คอมพิวเตอร์ จำกัด

[illegible]

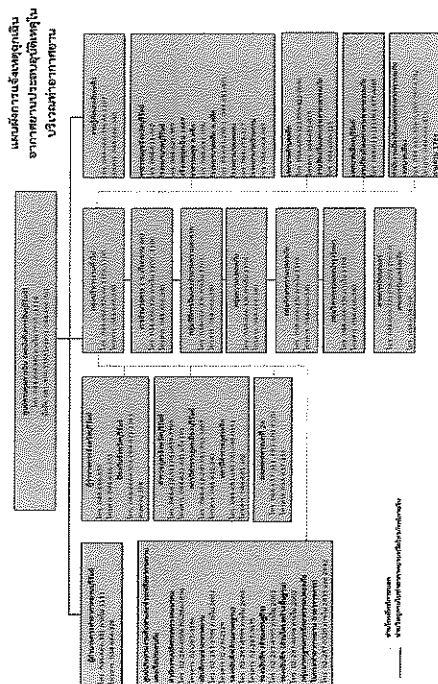
กิตติยาพร 2565
 ศึกษานิเทศก์
 (นางสาววิภาวดี ด้วงสิงห์แก้ว)
 หน่วยงาน: ปฏิบัติราชการแทน
 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ก้นยาน Z56S

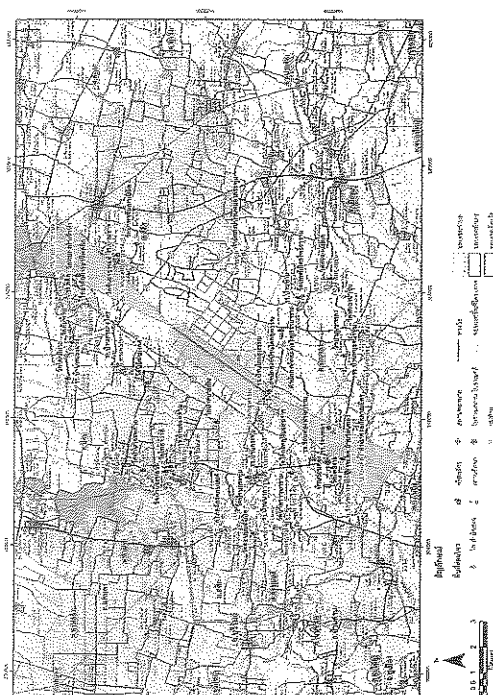
โรงเรียนจิตรลดา

(นายสุรินทร์ วิโรจน์)

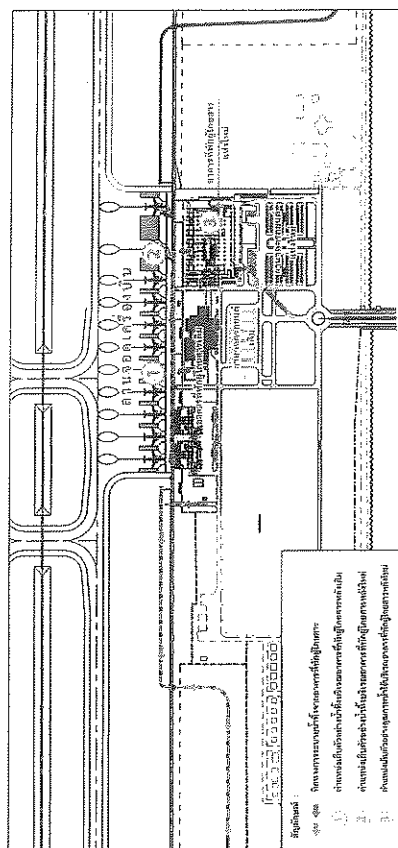
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิออกใบรายงาน/
หน่วยงานผู้จัดการ บริษัท อีโนเวชั่น คอนสลิแตนท์ จำกัด



รูปที่ 6 แผนผังการแจ้งเหตุฉุกเฉินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

[illegible]

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, กรุงเทพมหานคร, 10130

[illegible]

ปพที่ ๕ คำแห่งมติรวัจฉตฤภาพนาชอโรครงการ ระมะถาเป็นกการ

[illegible]

ภาคผนวก ข

เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียบสนามบินบุรีรัมย์
ในท้องที่อำเภอชุมพลบุรี จังหวัดสุรินทร์ และอำเภอสตึก
อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นเขตปลอดภัย

ในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

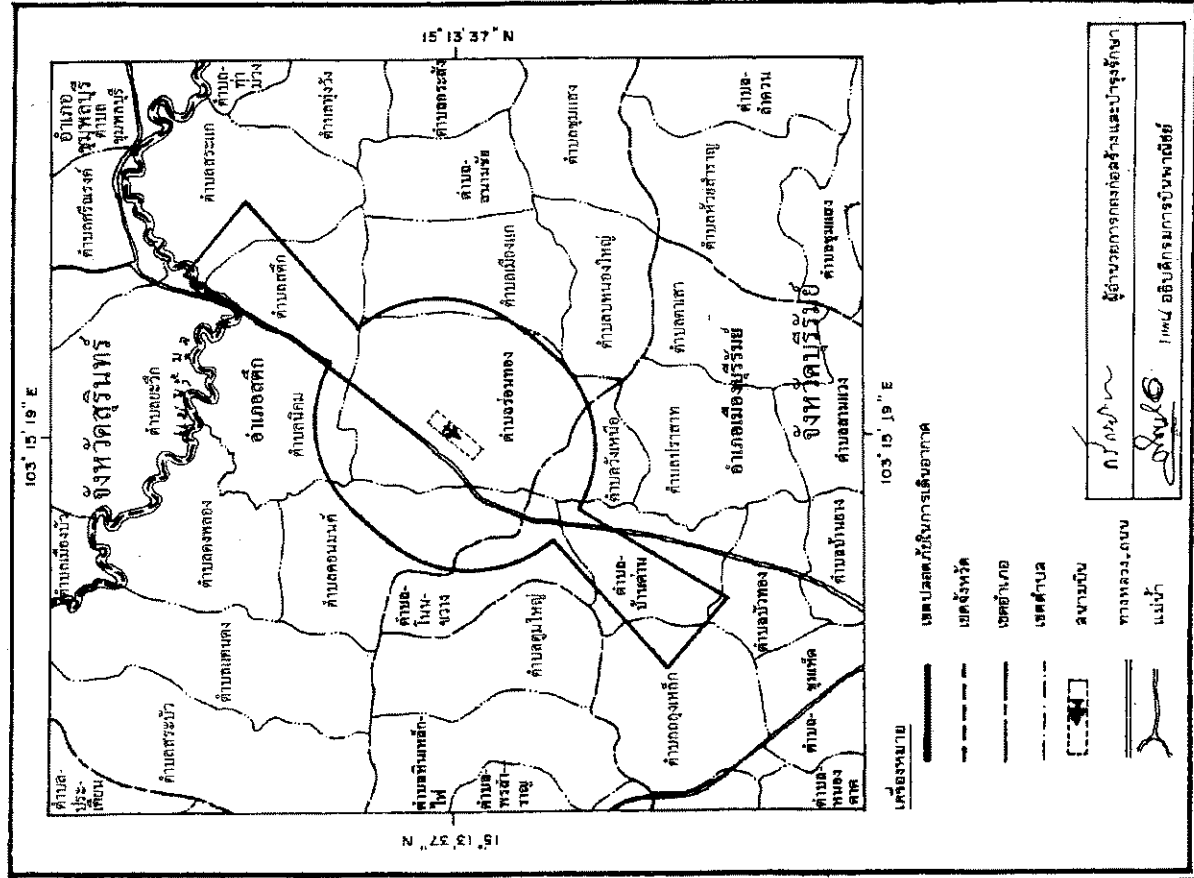
ให้เขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินบุรีรัมย์ ในท้องที่ตำบลชะวัย อำเภอบุพผบูรณ์ จังหวัดสุรินทร์ ตำบลสระแก ตำบลนิคม ตำบลสตึก ตำบลจอมมนต์ ตำบลร้อนทอง ตำบลเมืองแก อำเภอสตึก ตำบลโนนขวาง ตำบลวังเหนือ ตำบลบ้านด่าน ตำบล ถูงเหล็ก ตำบลบัวทอง อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์ ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายประกาศนี้ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๔๐

ตัวจัน ลิปตพัลลภ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



ภาคผนวก ค

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณพื้นที่ผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N
วันที่วิเคราะห์ : 9-23 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric

วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 23 เมษายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : A2404001
เลขที่รายงาน : RPA2404001

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mg/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀)
1-2/04/2567	0.128	0.064
2-3/04/2567	0.103	0.062
3-4/04/2567	0.120	0.060
4-5/04/2567	0.116	0.065
5-6/04/2567	0.116	0.063
6-7/04/2567	0.108	0.056
7-8/04/2567	0.107	0.057
มาตรฐาน*	0.330	0.120

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับพื้นที่ ฉบับที่ 26 พ.ศ. 2547) ใช้กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311115E 168257H
วันที่วิเคราะห์ : 9-23 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric

วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 23 เมษายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : A2404002
เลขที่รายงาน : RPA2404002

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mg/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀)
1-2/04/2567	0.108	0.078
2-3/04/2567	0.114	0.076
3-4/04/2567	0.115	0.081
4-5/04/2567	0.122	0.094
5-6/04/2567	0.116	0.076
6-7/04/2567	0.108	0.073
7-8/04/2567	0.120	0.082
มาตรฐาน*	0.330	0.120

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับพื้นที่ ฉบับที่ 26 พ.ศ. 2547) ใช้กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล : (นางสาววิศิษฐ์ เหมทองหงษ์)

1/1

* ห้ามมิให้คัดลอก หรือทำซ้ำ หรือเผยแพร่ข้อมูลใดๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากบริษัทฯ เป็นลายลักษณ์อักษร

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล : (นางสาววิศิษฐ์ เหมทองหงษ์)

1/1

* ห้ามมิให้คัดลอก หรือทำซ้ำ หรือเผยแพร่ข้อมูลใดๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากบริษัทฯ เป็นลายลักษณ์อักษร

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไม้
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958H
วันที่วิเคราะห์ : 9-23 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีเก็บตัวอย่าง : High Volume Air Sampler
วิธีวิเคราะห์ : Gravimetric

วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 23 เมษายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : A2404003
เลขที่รายงาน : RPA2404003

วันที่ตรวจวัด	ผลการวิเคราะห์ (mg/m ³)	
	ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศ (TSP)	ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศ (PM ₁₀)
1-2/04/2567	0.278	0.131
2-3/04/2567	0.356	0.202
3-4/04/2567	0.222	0.125
4-5/04/2567	0.213	0.123
5-6/04/2567	0.268	0.139
6-7/04/2567	0.295	0.169
7-8/04/2567	0.253	0.151
มาตรฐาน*	0.330	0.120

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับพื้นที่ ฉบับที่ 26 พ.ศ. 2547) ใช้กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณพื้นที่ผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N
วันที่วิเคราะห์ : 9-25 เมษายน พ.ศ.2567
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : CO NDIR Analyzer : Thermo Environmental Model 48C S/M 48C-71365-368
วิธีวิเคราะห์ : Non-Dispersive Infrared

วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 25 เมษายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : C2404004
เลขที่รายงาน : RPC2404004

Interval Time	CO Concentration (ppm)						
	1-2/04/67	2-3/04/67	3-4/04/67	4-5/04/67	5-6/04/67	6-7/04/67	7-8/04/67
11:00-12:00 น.	0.52	0.64	0.57	0.62	0.70	0.64	0.60
12:00-13:00 น.	0.62	0.39	0.58	0.67	0.68	0.63	0.61
13:00-14:00 น.	0.62	0.60	0.56	0.70	0.74	0.67	0.63
14:00-15:00 น.	0.67	0.57	0.62	0.63	0.66	0.73	0.73
15:00-16:00 น.	0.60	0.60	0.69	0.54	0.64	0.65	0.72
16:00-17:00 น.	0.56	0.68	0.54	0.58	0.71	0.73	0.64
17:00-18:00 น.	0.62	0.60	0.65	0.58	0.65	0.68	0.70
18:00-19:00 น.	0.60	0.62	0.61	0.66	0.58	0.71	0.65
19:00-20:00 น.	0.57	0.56	0.63	0.60	0.53	0.69	0.53
20:00-21:00 น.	0.53	0.54	0.51	0.50	0.53	0.62	0.57
21:00-22:00 น.	0.52	0.52	0.54	0.54	0.52	0.53	0.48
22:00-23:00 น.	0.54	0.46	0.49	0.52	0.52	0.50	0.50
23:00-24:00 น.	0.47	0.43	0.48	0.42	0.49	0.55	0.46
00:00-01:00 น.	0.53	0.40	0.47	0.43	0.46	0.48	0.41
01:00-02:00 น.	0.44	0.42	0.43	0.38	0.43	0.44	0.42
02:00-03:00 น.	0.44	0.47	0.41	0.47	0.40	0.42	0.41
03:00-04:00 น.	0.42	0.42	0.43	0.42	0.42	0.39	0.41
04:00-05:00 น.	0.46	0.42	0.48	0.43	0.40	0.39	0.42
05:00-06:00 น.	0.42	0.59	0.50	0.49	0.43	0.42	0.48
06:00-07:00 น.	0.37	0.51	0.57	0.50	0.47	0.40	0.52
07:00-08:00 น.	0.51	0.51	0.54	0.51	0.54	0.49	0.52
08:00-09:00 น.	0.55	0.52	0.59	0.59	0.57	0.54	0.56
09:00-10:00 น.	0.64	0.62	0.67	0.66	0.52	0.58	0.61
10:00-11:00 น.	0.63	0.65	0.72	0.69	0.59	0.62	0.64
24 Hour Average	0.54	0.54	0.55	0.55	0.55	0.56	0.55
8 Hour Average	0.60	0.61	0.62	0.63	0.64	0.64	0.64
1 Hour Maximum	0.67	0.68	0.72	0.70	0.74	0.73	0.73
1 Hour Minimum	0.42	0.40	0.41	0.38	0.40	0.39	0.41
1 Hour Standard*	30.00						
24 Hour Standard*	9.00						

หมายเหตุ : * ปริมาณค่ามาตรฐานการประเมินสิ่งแวดล้อมระดับพื้นที่ ฉบับที่ 30 พ.ศ. 2558) ใช้กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล : (นางสาววิศิษฐ์ เหมทองหงษ์)

1/1

* ห้ามมิให้คัดลอก หรือทำซ้ำ หรือเผยแพร่ข้อมูลใดๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากบริษัทฯ เป็นลายลักษณ์อักษร

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย)
ผู้จัดทำ : (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว)
ผู้รับรองผล : (นางสาววิศิษฐ์ เหมทองหงษ์)

1/1

* ห้ามมิให้คัดลอก หรือทำซ้ำ หรือเผยแพร่ข้อมูลใดๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากบริษัทฯ เป็นลายลักษณ์อักษร

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ขอบถนนหนองน้ำ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-25 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 25 เมษายน พ.ศ.2567
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : NO/NO2/NOx Analyzer : Thermo Environmental Model 42C S/N 42CLS-75946-381
วิธีวิเคราะห์ : Chemiluminescence เลขที่วิเคราะห์ : N2404006
เลขที่รายงาน : RPW2404006

Interval Time	NO _x Concentration (ppm)						
	1-2/04/67	2-3/04/67	3-4/04/67	4-5/04/67	5-6/04/67	6-7/04/67	7-8/04/67
10:00-11:00 น.	0.0082	0.0092	0.0093	0.0081	0.0096	0.0090	0.0086
11:00-12:00 น.	0.0097	0.0088	0.0083	0.0090	0.0081	0.0076	0.0092
12:00-13:00 น.	0.0082	0.0090	0.0081	0.0078	0.0097	0.0085	0.0089
13:00-14:00 น.	0.0093	0.0089	0.0071	0.0073	0.0077	0.0071	0.0090
14:00-15:00 น.	0.0090	0.0071	0.0096	0.0072	0.0071	0.0077	0.0079
15:00-16:00 น.	0.0075	0.0088	0.0084	0.0066	0.0068	0.0071	0.0075
16:00-17:00 น.	0.0063	0.0094	0.0071	0.0088	0.0068	0.0063	0.0082
17:00-18:00 น.	0.0085	0.0087	0.0071	0.0099	0.0071	0.0075	0.0081
18:00-19:00 น.	0.0074	0.0078	0.0085	0.0085	0.0085	0.0084	0.0098
19:00-20:00 น.	0.0096	0.0079	0.0092	0.0070	0.0071	0.0073	0.0085
20:00-21:00 น.	0.0087	0.0062	0.0076	0.0077	0.0072	0.0070	0.0074
21:00-22:00 น.	0.0074	0.0065	0.0066	0.0069	0.0065	0.0066	0.0062
22:00-23:00 น.	0.0068	0.0070	0.0064	0.0064	0.0057	0.0052	0.0065
23:00-24:00 น.	0.0070	0.0070	0.0080	0.0063	0.0067	0.0066	0.0052
00:00-01:00 น.	0.0057	0.0072	0.0065	0.0058	0.0069	0.0064	0.0055
01:00-02:00 น.	0.0068	0.0063	0.0067	0.0068	0.0056	0.0067	0.0053
02:00-03:00 น.	0.0054	0.0057	0.0070	0.0056	0.0060	0.0053	0.0053
03:00-04:00 น.	0.0052	0.0056	0.0068	0.0056	0.0049	0.0056	0.0058
04:00-05:00 น.	0.0059	0.0077	0.0053	0.0067	0.0067	0.0079	0.0061
05:00-06:00 น.	0.0059	0.0089	0.0078	0.0068	0.0066	0.0075	0.0069
06:00-07:00 น.	0.0073	0.0085	0.0088	0.0078	0.0074	0.0079	0.0075
07:00-08:00 น.	0.0075	0.0075	0.0080	0.0089	0.0076	0.0076	0.0076
08:00-09:00 น.	0.0086	0.0093	0.0087	0.0087	0.0080	0.0080	0.0080
09:00-10:00 น.	0.0097	0.0088	0.0091	0.0095	0.0086	0.0085	0.0088
24 Hour Average	0.0077	0.0078	0.0078	0.0075	0.0073	0.0072	0.0074
1 Hour Maximum	0.0097	0.0099	0.0098	0.0098	0.0097	0.0099	0.0098
1 Hour Minimum	0.0052	0.0056	0.0053	0.0056	0.0049	0.0052	0.0052
1 Hour Standard*	0.1700						

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการวิเคราะห์ของสารพิษ NO_x (พ.ศ. 2562) มีค่า 0.1700 ppm (ค่ามาตรฐานการวิเคราะห์ของสารพิษ NO_x (พ.ศ. 2562) มีค่า 0.1700 ppm)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

1/1
* สำเนาฉบับนี้ ให้ส่งให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องภายใน 15 วันนับจากวันที่ออกผลการวิเคราะห์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่ปลูกพืชโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2404001
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2404001

Time	1-2/04/2567		2-3/04/2567		3-4/04/2567		4-5/04/2567	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
11:00-12:00 น.	0.9	WSW	1.3	S	0.9	W	1.3	WNW
12:00-13:00 น.	1.8	WSW	1.3	WSW	1.3	WNW	0.9	WNW
13:00-14:00 น.	1.3	WSW	1.8	W	1.3	WNW	1.3	WNW
14:00-15:00 น.	1.3	WSW	1.3	W	1.3	WNW	1.3	WNW
15:00-16:00 น.	1.8	WSW	1.3	W	1.3	WNW	1.3	WNW
16:00-17:00 น.	1.3	WSW	0.9	WNW	1.3	WNW	1.3	NW
17:00-18:00 น.	0.9	WSW	0.9	WNW	0.9	WNW	0.9	NW
18:00-19:00 น.	0.4	WSW	0.9	NW	0.9	NW	0.4	NW
19:00-20:00 น.	0.4	WSW	0	NNW	0	NW	0	NNW
20:00-21:00 น.	0	W	0	NNW	0.4	S	0	NNW
21:00-22:00 น.	0	S	0.4	S	0.4	SSW	1.3	SSW
22:00-23:00 น.	0	SSW	0	W	0.4	WNW	0.4	SSW
23:00-24:00 น.	0.4	SW	0.4	WNW	0.4	WNW	0	W
00:00-01:00 น.	0.4	SW	0.9	WNW	0.4	W	0	W
01:00-02:00 น.	0.4	SW	0.9	WNW	0.4	WNW	0.4	WNW
02:00-03:00 น.	0.9	SW	0.4	WSW	0	W	0.4	WNW
03:00-04:00 น.	0.4	SSW	0.4	WSW	0.4	WNW	0.4	W
04:00-05:00 น.	0.4	S	0.4	WSW	0.4	NW	0	WSW
05:00-06:00 น.	0.4	S	0.9	WNW	0.4	NW	0	SW
06:00-07:00 น.	0.4	SW	0.9	WNW	0.4	WSW	0	W
07:00-08:00 น.	0.9	WSW	0.4	WNW	0.4	WSW	0.4	NW
08:00-09:00 น.	1.3	W	0.4	WNW	0.4	WSW	0.4	WSW
09:00-10:00 น.	1.8	W	0.9	WNW	0.9	WNW	0.9	NW
10:00-11:00 น.	1.3	WSW	0.4	W	0.9	WNW	0.9	NW

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการวิเคราะห์ของสารพิษ NO_x (พ.ศ. 2562) มีค่า 0.1700 ppm (ค่ามาตรฐานการวิเคราะห์ของสารพิษ NO_x (พ.ศ. 2562) มีค่า 0.1700 ppm)

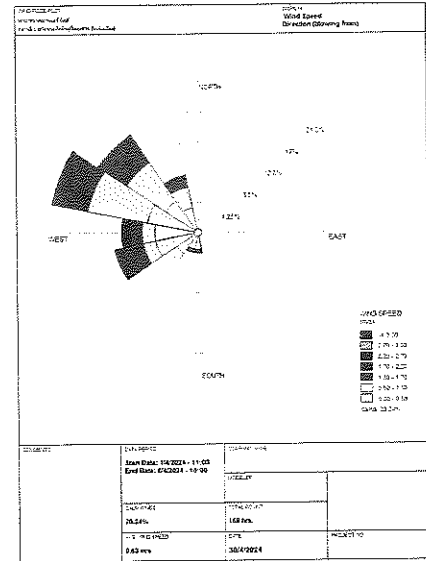
ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

2/4
* สำเนาฉบับนี้ ให้ส่งให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องภายใน 15 วันนับจากวันที่ออกผลการวิเคราะห์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่ปลูกพืชโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2404001
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2404001

Wind Speed and Direction
Frequency of Occurrence (%)



ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

1/4
* สำเนาฉบับนี้ ให้ส่งให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องภายใน 15 วันนับจากวันที่ออกผลการวิเคราะห์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณที่ปลูกพืชโดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311824E 1684370N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2404001
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2404001

Time	5-6/04/2567		6-7/04/2567		7-8/04/2567	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
11:00-12:00 น.	0.4	WNW	0.9	WNW	0.9	NW
12:00-13:00 น.	0.9	WNW	0.9	NW	1.3	NW
13:00-14:00 น.	1.3	NW	1.3	NW	1.8	NNW
14:00-15:00 น.	1.3	NW	1.3	NW	1.3	NNW
15:00-16:00 น.	1.3	NW	0.9	NW	1.3	NNW
16:00-17:00 น.	1.3	NW	0.9	NW	0.9	NNW
17:00-18:00 น.	0.9	WNW	0.4	NNW	0.9	NNW
18:00-19:00 น.	0.4	SW	0.4	NNW	0.9	N
19:00-20:00 น.	0.4	NW	0	N	0	N
20:00-21:00 น.	0	NW	0	SSW	0	SW
21:00-22:00 น.	0	SSW	0	SW	0.4	SSW
22:00-23:00 น.	0	SW	0	W	0.4	SW
23:00-24:00 น.	0	SW	0	W	0.9	SW
00:00-01:00 น.	0.9	NW	0.4	WNW	0	NW
01:00-02:00 น.	0.4	W	0.4	WNW	0	NNW
02:00-03:00 น.	0.4	W	0.4	NW	0	W
03:00-04:00 น.	0	WNW	0.4	W	0.4	NW
04:00-05:00 น.	0	WSW	0.4	W	0.4	NNW
05:00-06:00 น.	0.4	W	0	NW	0.4	NNW
06:00-07:00 น.	0	WSW	0.4	W	0	NW
07:00-08:00 น.	0.4	WSW	0.4	W	0.4	NW
08:00-09:00 น.	0.9	NW	0.4	NW	0.9	NNW
09:00-10:00 น.	0.9	W	0.4	NW	0.9	NNW
10:00-11:00 น.	0.9	W	0.9	NW	0.4	NNW

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานการวิเคราะห์ของสารพิษ NO_x (พ.ศ. 2562) มีค่า 0.1700 ppm (ค่ามาตรฐานการวิเคราะห์ของสารพิษ NO_x (พ.ศ. 2562) มีค่า 0.1700 ppm)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิไลวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

2/4
* สำเนาฉบับนี้ ให้ส่งให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องภายใน 15 วันนับจากวันที่ออกผลการวิเคราะห์

รายงานผลการวิเคราะห์

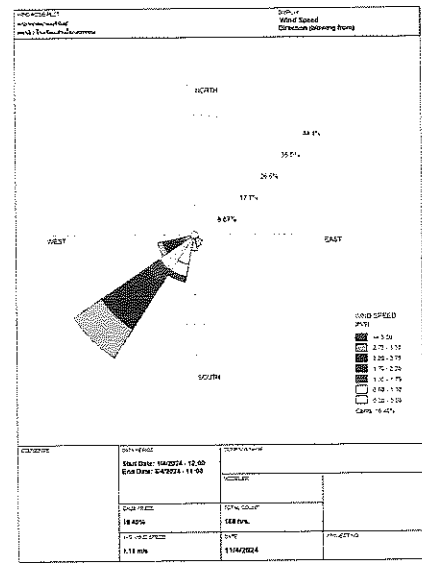
ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยามบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสูงพรหม
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 03111824E 1684370N
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : W2404001
เลขที่รายงาน : RPW2404001

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	
IF	0	1	0	0	0	0	0	1
NNE	0	0	0	0	0	0	0	0
NE	0	0	0	0	0	0	0	0
ENE	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0
S	4	0	1	0	0	0	0	5
SSW	4	0	1	0	0	0	0	5
SW	6	2	0	0	0	0	0	8
WSW	10	3	5	2	0	0	0	20
W	10	3	3	2	0	0	0	18
WNW	12	14	9	0	0	0	0	35
NW	9	11	8	0	0	0	0	28
NNW	6	5	2	1	0	0	0	14
รวม	61	39	29	5	0	0	0	134
Calm								34.00
Calm%								20.24
ร้อยละ	36.31	23.21	17.26	2.98	0.00	0.00	0.00	100.00

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยามบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสูงพรหม
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311115E 168257N
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer
วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : W2404002
เลขที่รายงาน : RPW2404002

Wind Speed and Direction
Frequency of Occurrence (%)

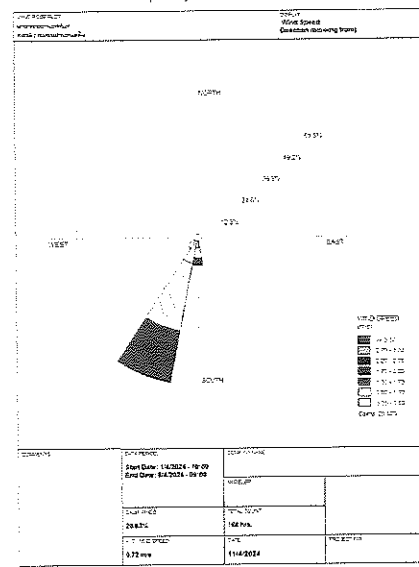
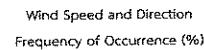


รายงานผลการวิเคราะห์

วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์ : W2404002
เลขที่รายงาน : RPW2404002

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N
วันที่วิเคราะห์ : 18-31 สิงหาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-17 สิงหาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 31 สิงหาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : W2308003
เลขที่รายงาน : RPW2308003



ผู้รับรองผล :
(นางสาวพิศสมร เหลืองทองคำ)

* ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ បានប្រកាសថា ប្រទេសកម្ពុជា បានបញ្ចប់ការបិទព្រំដែនជាមួយប្រទេសថៃ ហើយបើកព្រំដែនឱ្យបើកទៅវិញ។

ผู้รับรองผล :
(นางสาวกิตติมา เหลืองทองคำ)

* វិស័យសេវាសាងសង់ ៖ ក្រុមហ៊ុនសាងសង់ផ្ទះ ២០០០ គីឡូម៉ែត្រការ៉េ ក្នុងរយៈពេល ១០ ឆ្នាំ។

รายงานผลการวิเคราะห์

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-17 สิงหาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 31 สิงหาคม พ.ศ.2566
เลขที่วิเคราะห์ : W2308003
เลขที่รายงาน : RPW2308003

ชื่อโครงการ : ทำอาภาสยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไม้
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N
วันที่วิเคราะห์ : 18-31 สิงหาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer

วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-17 สิงหาคม พ.ศ.2566
วันที่รายงานผล : 31 สิงหาคม พ.ศ.2566
เลขหัตถ์วิเคราะห์ : W2308003
เลขที่รายงาน : RPW2308003

Time	5-6/04/2567		6-7/04/2567		7-8/04/2567	
	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction	Velocity (m/s)	Direction
10:00-11:00 u.	0.9	SSW	0.9	SSW	0.9	SSW
11:00-12:00 u.	0.9	SSW	1.3	SSW	1.3	SSW
12:00-13:00 u.	0.9	SSW	1.3	SSW	1.3	SSW
13:00-14:00 u.	0.9	SSW	1.3	SSW	1.3	SSW
14:00-15:00 u.	1.3	SSW	1.3	SSW	1.3	SSW
15:00-16:00 u.	1.3	SSW	0.9	SSW	1.3	SSW
16:00-17:00 u.	0.9	SSW	0.9	SSW	0.9	SSW
17:00-18:00 u.	0.9	S	0.4	S	0.9	W
18:00-19:00 u.	0.4	S	0	SW	0.4	W/SW
19:00-20:00 u.	0	S	0	—	0	—
20:00-21:00 u.	0	SW	0	—	0	—
21:00-22:00 u.	0	—	0	—	0	SE
22:00-23:00 u.	0	SSW	0	—	0	—
23:00-24:00 u.	0	SSW	0	SSW	0	—
00:00-01:00 u.	0.9	S	1.8	SSW	0.4	SSW
01:00-02:00 u.	0.9	SSW	1.8	S	0	SSW
02:00-03:00 u.	0.9	SSW	1.3	SSW	0.9	SSW
03:00-04:00 u.	0.4	SSW	1.3	S	0	SW
04:00-05:00 u.	0.9	SSW	1.3	S	0.4	SSW
05:00-06:00 u.	0.9	SSW	1.3	SSW	0.4	SW
06:00-07:00 u.	0.4	SSW	0.9	S	0.4	SSW
07:00-08:00 u.	0.9	SSW	0.9	S	0.9	SSW
08:00-09:00 u.	0.9	SSW	0.9	SSW	1.3	SSW
09:00-10:00 u.	0.9	SSW	0.9	SSW	1.3	SSW

ผู้รับพรหมผล :
(นางสาวพิศมมา เหลือทองคำ)

[illegible]

ผู้รับรองผล : นาย. ร.ร. ร.
(นางสาวพิศมร เกลือทองคำ)

* สำหรับกรณีอื่นๆ กรุณาแจ้งให้ทราบก่อนดำเนินการ

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไม้
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313330E 1685958N วันที่เก็บตัวอย่าง : 14-17 สิงหาคม พ.ศ.2566
วันที่วิเคราะห์ : 18-31 สิงหาคม พ.ศ.2566 วันที่รายงานผล : 31 สิงหาคม พ.ศ.2566
วิธีวิเคราะห์ : Anemometer เลขที่วิเคราะห์ : W2308003
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Davis Anemometer เลขที่รายงาน : RPW2308003

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	0	0	0	0	0	0	0	0
NNE	0	0	0	0	0	0	0	0
NE	0	0	0	0	0	0	0	0
ENE	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0
S	7	7	4	1	0	0	0	19
SSW	18	47	35	1	0	0	0	101
SW	6	3	0	0	0	0	0	9
WSW	1	1	0	0	0	0	0	2
W	1	1	0	0	0	0	0	2
WNW	0	0	0	0	0	0	0	0
NW	0	0	0	0	0	0	0	0
NNW	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	33	59	39	2	0	0	0	133
Calm								35.00
Calm%								20.83
ร้อยละ	19.64	35.12	23.21	1.19	0.00	0.00	0.00	100.00

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ นุ่มหมาย) (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) (นางสาวศศิธร เหลือบุญคำ)



ผลการตรวจวัดระดับเสียง ครั้งที่ 1

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311817E 1684396N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
 วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
 วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2404007
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222144 เลขที่รายงาน : RPS2404007
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

1-2/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	53.2	74.5	56.6	46.8	
12:00-13:00 น.	50.9	67.4	52.5	46.2	
13:00-14:00 น.	55.2	72.8	57.0	49.3	
14:00-15:00 น.	57.3	72.4	57.1	47.5	
15:00-16:00 น.	49.2	67.0	51.6	42.5	
16:00-17:00 น.	51.5	69.0	51.3	41.7	
17:00-18:00 น.	47.2	72.2	48.4	40.5	
18:00-19:00 น.	50.9	66.8	46.9	41.2	
19:00-20:00 น.	47.9	76.7	47.1	41.4	
20:00-21:00 น.	48.7	82.8	45.0	41.5	
21:00-22:00 น.	46.9	70.4	45.9	43.0	
22:00-23:00 น.	48.4	71.0	47.5	42.8	
23:00-24:00 น.	58.3	73.2	53.8	44.6	
00:00-01:00 น.	49.2	71.9	45.9	44.0	
01:00-02:00 น.	41.1	57.7	41.3	38.9	
02:00-03:00 น.	40.0	56.7	40.2	38.0	
03:00-04:00 น.	39.3	58.1	39.5	37.3	
04:00-05:00 น.	42.1	59.3	40.6	38.1	
05:00-06:00 น.	49.7	68.2	50.7	41.2	
06:00-07:00 น.	52.6	81.5	51.9	44.6	
07:00-08:00 น.	52.6	69.4	54.8	46.0	
08:00-09:00 น.	57.9	74.1	59.2	49.1	
09:00-10:00 น.	62.7	79.3	62.5	55.8	
10:00-11:00 น.	62.5	76.6	63.7	53.7	
L _{eq} 24 hr		54.9			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		58.4			85 dB (A)**
L ₁₀		58.7			-
L _{max}		82.8			115 dB (A)*
L ₉₀		55.8			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการมาตรการสิ่งแวดล้อมพิกัด 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
 ** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่มีผลกระทบต่อสุขภาพในสถานที่ประกอบการทำงานในละแวก
 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 19 ก วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
 (นายโสธรพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
 1/7
 * ข้อมูลนี้เป็น ข้อมูลเบื้องต้นผลการวิเคราะห์ ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311817E 1684396N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
 วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
 วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2404007
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222144 เลขที่รายงาน : RPS2404007
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

3-4/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	50.7	68.5	52.6	45.7	
12:00-13:00 น.	52.3	77.4	52.1	44.8	
13:00-14:00 น.	55.8	75.5	55.9	48.1	
14:00-15:00 น.	56.5	72.7	56.3	47.1	
15:00-16:00 น.	51.5	71.2	53.9	44.3	
16:00-17:00 น.	51.2	71.3	51.8	42.9	
17:00-18:00 น.	51.1	78.5	50.6	40.5	
18:00-19:00 น.	44.5	61.6	45.0	41.7	
19:00-20:00 น.	42.5	65.0	42.2	39.9	
20:00-21:00 น.	41.9	59.0	41.8	39.8	
21:00-22:00 น.	42.2	61.9	42.6	39.2	
22:00-23:00 น.	41.8	53.4	42.8	39.4	
23:00-24:00 น.	40.6	55.1	41.0	38.9	
00:00-01:00 น.	40.4	57.0	41.3	38.3	
01:00-02:00 น.	41.0	57.3	40.8	38.9	
02:00-03:00 น.	39.4	49.0	40.1	38.4	
03:00-04:00 น.	40.5	58.0	41.0	38.4	
04:00-05:00 น.	40.1	54.2	41.0	38.5	
05:00-06:00 น.	54.8	86.1	48.6	41.4	
06:00-07:00 น.	50.3	72.1	52.6	44.5	
07:00-08:00 น.	55.2	73.0	54.3	45.9	
08:00-09:00 น.	57.2	73.8	59.5	51.4	
09:00-10:00 น.	55.2	70.2	55.7	48.2	
10:00-11:00 น.	69.8	87.8	66.9	57.2	
L _{eq} 24 hr		57.3			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		61.6			85 dB (A)**
L ₁₀		58.6			-
L _{max}		87.8			115 dB (A)*
L ₉₀		57.2			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการมาตรการสิ่งแวดล้อมพิกัด 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
 ** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่มีผลกระทบต่อสุขภาพในสถานที่ประกอบการทำงานในละแวก
 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 19 ก วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
 (นายโสธรพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
 3/7
 * ข้อมูลนี้เป็น ข้อมูลเบื้องต้นผลการวิเคราะห์ ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311817E 1684396N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
 วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
 วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2404007
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222144 เลขที่รายงาน : RPS2404007
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

2-3/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	54.6	68.1	57.1	46.7	
12:00-13:00 น.	50.5	72.5	52.8	44.6	
13:00-14:00 น.	59.7	72.5	59.4	53.0	
14:00-15:00 น.	59.4	72.3	60.4	53.3	
15:00-16:00 น.	56.0	68.0	53.4	47.4	
16:00-17:00 น.	53.8	60.9	54.3	46.3	
17:00-18:00 น.	50.2	76.8	49.5	40.6	
18:00-19:00 น.	47.7	72.9	47.6	42.8	
19:00-20:00 น.	42.9	57.9	44.1	40.8	
20:00-21:00 น.	42.5	52.8	43.2	39.1	
21:00-22:00 น.	40.7	54.9	41.0	39.0	
22:00-23:00 น.	41.3	54.7	42.0	39.4	
23:00-24:00 น.	40.7	53.2	41.7	36.9	
00:00-01:00 น.	39.7	53.7	40.9	38.3	
01:00-02:00 น.	41.6	61.6	40.9	38.6	
02:00-03:00 น.	39.6	49.8	40.4	38.4	
03:00-04:00 น.	40.2	57.1	40.8	38.2	
04:00-05:00 น.	42.4	53.6	42.6	39.7	
05:00-06:00 น.	46.8	60.8	49.0	41.7	
06:00-07:00 น.	50.2	71.4	53.2	44.7	
07:00-08:00 น.	52.9	70.0	54.3	46.0	
08:00-09:00 น.	56.8	69.8	59.2	49.4	
09:00-10:00 น.	55.9	74.9	55.8	46.9	
10:00-11:00 น.	51.2	69.5	53.8	45.1	
L _{eq} 24 hr		52.7			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		56.7			85 dB (A)**
L ₁₀		54.4			-
L _{max}		80.9			115 dB (A)*
L ₉₀		53.3			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการมาตรการสิ่งแวดล้อมพิกัด 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
 ** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่มีผลกระทบต่อสุขภาพในสถานที่ประกอบการทำงานในละแวก
 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 19 ก วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
 (นายโสธรพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
 2/7
 * ข้อมูลนี้เป็น ข้อมูลเบื้องต้นผลการวิเคราะห์ ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
 ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311817E 1684396N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
 วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
 วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2404007
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222144 เลขที่รายงาน : RPS2404007
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

4-5/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
11:00-12:00 น.	71.2	87.3	67.7	57.3	
12:00-13:00 น.	52.5	76.1	53.7	45.4	
13:00-14:00 น.	57.0	82.6	58.2	48.6	
14:00-15:00 น.	56.4	73.2	56.5	45.9	
15:00-16:00 น.	51.9	68.1	54.2	45.2	
16:00-17:00 น.	53.8	83.4	51.5	43.5	
17:00-18:00 น.	54.8	84.8	50.1	40.6	
18:00-19:00 น.	46.8	70.9	47.4	41.3	
19:00-20:00 น.	45.9	69.5	46.4	41.6	
20:00-21:00 น.	45.0	67.1	44.0	41.3	
21:00-22:00 น.	43.0	56.9	41.6	41.2	
22:00-23:00 น.	42.0	55.6	42.7	40.9	
23:00-24:00 น.	41.2	54.6	42.1	39.5	
00:00-01:00 น.	41.4	58.6	41.4	39.0	
01:00-02:00 น.	40.1	51.9	41.0	38.7	
02:00-03:00 น.	37.1	49.8	39.7	37.9	
03:00-04:00 น.	39.4	52.0	40.1	38.3	
04:00-05:00 น.	40.5	60.0	40.4	38.3	
05:00-06:00 น.	47.3	71.2	47.9	41.5	
06:00-07:00 น.	49.5	66.9	52.0	45.2	
07:00-08:00 น.	53.2	72.3	53.8	46.4	
08:00-09:00 น.	59.7	88.7	61.8	52.6	
09:00-10:00 น.	58.9	91.5	59.5	49.3	
10:00-11:00 น.	52.5	79.4	53.6	46.4	
L _{eq} 24 hr		58.6			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		63.1			85 dB (A)**
L ₁₀		59.1			-
L _{max}		91.5			115 dB (A)*
L ₉₀		57.3			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการมาตรการสิ่งแวดล้อมพิกัด 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
 ** ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่มีผลกระทบต่อสุขภาพในสถานที่ประกอบการทำงานในละแวก
 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 19 ก วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
 (นายโสธรพ มุ่งหมาย) (นางสาววิลาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)
 4/7
 * ข้อมูลนี้เป็น ข้อมูลเบื้องต้นผลการวิเคราะห์ ไม่สามารถนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311817E 1684396N
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222144
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

5-6/04/2567					
Time	L_{eq} 1 hour	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	56.4	90.8	54.2	48.9	
12:00-13:00 น.	56.1	76.9	57.9	54.9	
13:00-14:00 น.	58.7	76.8	59.2	55.8	
14:00-15:00 น.	56.3	72.1	56.3	49.7	
15:00-16:00 น.	53.3	82.4	52.6	47.9	
16:00-17:00 น.	50.7	69.7	51.4	45.0	
17:00-18:00 น.	48.9	75.5	48.6	39.0	
18:00-19:00 น.	41.4	60.6	44.2	40.0	
19:00-20:00 น.	43.0	61.2	44.3	39.3	
20:00-21:00 น.	42.9	63.2	42.2	40.0	
21:00-22:00 น.	41.0	58.7	40.8	39.0	
22:00-23:00 น.	40.9	52.2	41.4	39.8	
23:00-24:00 น.	40.4	55.1	41.1	39.1	
00:00-01:00 น.	40.3	53.4	41.6	39.0	
01:00-02:00 น.	39.2	48.4	39.9	38.2	
02:00-03:00 น.	39.2	52.9	39.7	37.5	
03:00-04:00 น.	38.9	57.1	39.2	37.2	
04:00-05:00 น.	39.4	54.8	39.4	37.8	
05:00-06:00 น.	57.1	82.4	48.3	41.7	
06:00-07:00 น.	49.9	70.4	50.9	44.3	
07:00-08:00 น.	56.5	85.3	55.1	46.2	
08:00-09:00 น.	56.9	73.0	56.7	52.4	
09:00-10:00 น.	53.1	70.0	57.7	49.5	
10:00-11:00 น.	52.8	80.2	52.9	47.6	
L_{eq} 24 hr		52.9			70 dB (A)*
L_{eq} 8 hr		55.7			85 dB (A)**
L_{10}		56.5			-
L_{max}		90.8			115 dB (A)*
L_{90}		55.8			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน
** ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนฉบับแก้ไขเพื่อให้เป็นมาตรฐานของประเทศไทยในฉบับแก้ไข
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 89 ก วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวศศิธร เหลืองทองคำ)

5/7

* ตามมติที่ประชุม ค่าค่าเฉลี่ยของค่าระดับเสียงตามวิธีวัดไม่ได้มีปัญหามาตรฐานการวัดเสียง

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311817E 1684396N
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222144
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

7-8/04/2567					
Time	L_{eq} 1 hour	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	52.2	74.4	53.8	43.9	
12:00-13:00 น.	53.3	71.7	51.4	45.3	
13:00-14:00 น.	60.2	74.7	64.9	50.2	
14:00-15:00 น.	61.3	82.5	65.4	50.6	
15:00-16:00 น.	56.9	80.8	59.5	42.7	
16:00-17:00 น.	58.0	78.1	52.4	44.5	
17:00-18:00 น.	50.0	80.4	46.5	39.4	
18:00-19:00 น.	50.0	75.8	46.3	39.7	
19:00-20:00 น.	48.3	71.9	45.3	38.5	
20:00-21:00 น.	40.9	63.3	40.5	38.4	
21:00-22:00 น.	41.9	60.4	40.3	38.3	
22:00-23:00 น.	41.2	57.2	41.6	39.5	
23:00-24:00 น.	41.1	57.0	41.1	38.9	
00:00-01:00 น.	39.8	61.3	40.4	38.3	
01:00-02:00 น.	39.1	52.3	39.4	38.1	
02:00-03:00 น.	39.8	56.6	40.8	37.9	
03:00-04:00 น.	39.3	57.9	39.0	37.2	
04:00-05:00 น.	40.8	60.2	40.9	37.4	
05:00-06:00 น.	45.4	63.2	46.6	40.3	
06:00-07:00 น.	54.0	76.5	53.7	45.4	
07:00-08:00 น.	53.3	72.4	55.7	46.7	
08:00-09:00 น.	57.0	74.0	58.9	52.0	
09:00-10:00 น.	57.6	72.3	59.1	50.7	
10:00-11:00 น.	55.9	80.4	57.8	51.2	
L_{eq} 24 hr		54.4			70 dB (A)*
L_{eq} 8 hr		58.3			85 dB (A)**
L_{10}		56.7			-
L_{max}		82.5			115 dB (A)*
L_{90}		52.0			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน
** ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนฉบับแก้ไขเพื่อให้เป็นมาตรฐานของประเทศไทยในฉบับแก้ไข
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 89 ก วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวศศิธร เหลืองทองคำ)

7/7

* ตามมติที่ประชุม ค่าค่าเฉลี่ยของค่าระดับเสียงตามวิธีวัดไม่ได้มีปัญหามาตรฐานการวัดเสียง

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังเดิม)
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311817E 1684396N
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222144
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

6-7/04/2567					
Time	L_{eq} 1 hour	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
11:00-12:00 น.	53.2	79.8	54.5	47.4	
12:00-13:00 น.	50.5	71.5	52.8	44.6	
13:00-14:00 น.	54.9	72.3	56.2	48.1	
14:00-15:00 น.	54.7	73.2	53.4	45.2	
15:00-16:00 น.	51.4	66.5	51.3	47.2	
16:00-17:00 น.	52.6	75.4	53.2	47.3	
17:00-18:00 น.	52.1	80.3	47.9	39.6	
18:00-19:00 น.	53.8	80.8	46.7	41.3	
19:00-20:00 น.	44.7	66.5	43.5	40.8	
20:00-21:00 น.	41.6	62.9	41.4	39.7	
21:00-22:00 น.	41.6	58.7	41.4	39.3	
22:00-23:00 น.	39.6	54.3	40.1	38.6	
23:00-24:00 น.	41.0	51.7	41.4	39.1	
00:00-01:00 น.	39.8	56.2	40.3	38.4	
01:00-02:00 น.	40.0	57.9	39.5	37.9	
02:00-03:00 น.	40.0	65.3	39.0	37.4	
03:00-04:00 น.	40.2	47.5	42.5	37.5	
04:00-05:00 น.	43.7	69.2	43.6	37.8	
05:00-06:00 น.	53.2	84.2	51.5	41.0	
06:00-07:00 น.	48.3	70.8	50.6	41.3	
07:00-08:00 น.	51.1	75.7	51.7	45.5	
08:00-09:00 น.	57.5	73.7	60.8	46.9	
09:00-10:00 น.	60.1	86.7	64.1	47.5	
10:00-11:00 น.	50.8	71.5	49.7	43.1	
L_{eq} 24 hr		52.1			70 dB (A)*
L_{eq} 8 hr		55.5			85 dB (A)**
L_{10}		54.7			-
L_{max}		86.7			115 dB (A)*
L_{90}		48.9			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน
** ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนฉบับแก้ไขเพื่อให้เป็นมาตรฐานของประเทศไทยในฉบับแก้ไข
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 89 ก วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวศศิธร เหลืองทองคำ)

6/7

* ตามมติที่ประชุม ค่าค่าเฉลี่ยของค่าระดับเสียงตามวิธีวัดไม่ได้มีปัญหามาตรฐานการวัดเสียง

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311081E 1682560N
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222144
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

1-2/04/2567					
Time	L_{eq} 1 hour	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
12:00-13:00 น.	51.0	83.4	50.0	40.7	
13:00-14:00 น.	49.7	71.5	48.4	40.9	
14:00-15:00 น.	57.0	86.3	47.3	40.4	
15:00-16:00 น.	46.6	66.3	46.9	39.9	
16:00-17:00 น.	47.2	63.3	47.7	40.3	
17:00-18:00 น.	48.1	74.1	48.9	41.4	
18:00-19:00 น.	47.1	62.1	48.4	42.6	
19:00-20:00 น.	46.3	62.0	47.0	42.3	
20:00-21:00 น.	46.4	69.6	46.8	42.3	
21:00-22:00 น.	45.1	62.8	45.3	42.0	
22:00-23:00 น.	44.3	61.0	44.3	40.9	
23:00-24:00 น.	43.7	65.1	43.7	41.3	
00:00-01:00 น.	41.5	54.9	42.0	40.5	
01:00-02:00 น.	41.7	56.5	41.7	40.6	
02:00-03:00 น.	44.6	73.9	42.8	40.6	
03:00-04:00 น.	42.3	60.3	43.2	40.7	
04:00-05:00 น.	42.7	59.2	42.5	40.4	
05:00-06:00 น.	49.8	75.6	49.2	42.2	
06:00-07:00 น.	50.5	68.3	52.6	43.2	
07:00-08:00 น.	50.4	78.0	50.7	42.9	
08:00-09:00 น.	61.6	88.7	51.0	42.2	
09:00-10:00 น.	56.1	83.9	45.6	41.8	
10:00-11:00 น.	46.8	63.7	48.3	41.6	
11:00-12:00 น.	47.2	66.9	48.3	41.1	
L_{eq} 24 hr		51.6			70 dB (A)*
L_{eq} 8 hr		55.2			85 dB (A)**
L_{10}		54.4			-
L_{max}		88.7			115 dB (A)*
L_{90}		43.2			-

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน
** ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนฉบับแก้ไขเพื่อให้เป็นมาตรฐานของประเทศไทยในฉบับแก้ไข
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 89 ก วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวศศิธร เหลืองทองคำ)

1/7

* ตามมติที่ประชุม ค่าค่าเฉลี่ยของค่าระดับเสียงตามวิธีวัดไม่ได้มีปัญหามาตรฐานการวัดเสียง

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
 ตำแหน่งที่ดิน UTM : 48P 0311081E 1682560N
 วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
 วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
 เลขที่วิเคราะห์ : S2404008
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222140
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

2-3/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
12:00-13:00 น.	44.6	61.6	47.0	40.7	
13:00-14:00 น.	44.3	63.3	48.3	40.1	
14:00-15:00 น.	59.9	88.5	54.6	37.1	
15:00-16:00 น.	46.3	66.3	36.6	39.9	
16:00-17:00 น.	47.6	65.3	49.1	40.3	
17:00-18:00 น.	47.9	70.7	48.8	41.2	
18:00-19:00 น.	46.0	61.0	48.0	41.7	
19:00-20:00 น.	44.7	63.4	45.5	40.5	
20:00-21:00 น.	45.5	67.5	45.5	42.0	
21:00-22:00 น.	44.0	57.9	45.0	41.6	
22:00-23:00 น.	42.7	56.6	43.0	41.0	
23:00-24:00 น.	42.3	55.5	43.4	40.7	
00:00-01:00 น.	43.0	59.9	46.3	40.9	
01:00-02:00 น.	43.3	59.1	43.8	40.9	
02:00-03:00 น.	45.2	60.1	44.3	40.9	
03:00-04:00 น.	42.5	58.8	43.5	40.7	
04:00-05:00 น.	43.3	61.4	44.2	40.6	
05:00-06:00 น.	47.6	69.6	50.0	41.9	
06:00-07:00 น.	49.7	73.6	50.0	42.4	
07:00-08:00 น.	49.0	71.8	49.8	42.3	
08:00-09:00 น.	61.4	85.3	50.4	41.7	
09:00-10:00 น.	55.7	72.7	49.2	41.9	
10:00-11:00 น.	49.6	75.3	47.6	41.5	
11:00-12:00 น.	45.1	63.2	47.1	40.5	
L _{eq} 24 hr		51.7			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		55.7			85 dB (A)**
L ₁₀		54.1			-
L _{max}		88.5			115 dB (A)*
L ₉₀		42.4			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการวิเคราะห์ตามข้อกำหนดฯ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน
 ** ประกาศผลการวิเคราะห์ตามข้อกำหนดฯ เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนให้สอดคล้องกับข้อกำหนดการกำหนดค่าเสียง
 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 191 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
 (นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)
 2/7
 * จำนวนพื้นที่ ค่าเฉลี่ย หรือข้อมูลรายละเอียดของสถานที่ ไม่สามารถระบุได้เนื่องจากพื้นที่ขนาดเล็ก

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
 ตำแหน่งที่ดิน UTM : 48P 0311081E 1682560N
 วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
 วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
 เลขที่วิเคราะห์ : S2404008
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222140
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

4-5/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
12:00-13:00 น.	44.9	61.1	46.3	39.6	
13:00-14:00 น.	57.2	88.8	44.0	39.2	
14:00-15:00 น.	56.5	83.9	44.8	39.0	
15:00-16:00 น.	51.0	79.6	45.1	39.4	
16:00-17:00 น.	45.9	72.8	46.2	39.4	
17:00-18:00 น.	47.5	67.1	49.0	39.9	
18:00-19:00 น.	45.9	67.6	47.3	40.8	
19:00-20:00 น.	45.7	69.2	46.7	40.9	
20:00-21:00 น.	43.9	60.4	45.6	40.0	
21:00-22:00 น.	44.0	62.2	45.7	40.3	
22:00-23:00 น.	43.9	63.2	43.3	40.4	
23:00-24:00 น.	49.6	85.4	42.9	40.4	
00:00-01:00 น.	42.4	62.0	43.5	40.3	
01:00-02:00 น.	42.1	56.1	42.7	40.2	
02:00-03:00 น.	41.6	56.3	42.5	40.0	
03:00-04:00 น.	43.8	71.5	42.8	39.7	
04:00-05:00 น.	45.1	69.2	44.3	40.1	
05:00-06:00 น.	51.4	71.7	50.3	41.7	
06:00-07:00 น.	52.0	74.5	50.1	41.7	
07:00-08:00 น.	46.9	64.0	49.4	41.5	
08:00-09:00 น.	60.6	87.7	50.7	41.4	
09:00-10:00 น.	57.4	85.6	48.3	41.7	
10:00-11:00 น.	50.8	71.1	49.3	39.4	
11:00-12:00 น.	44.8	62.1	46.5	40.0	
L _{eq} 24 hr		52.0			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		55.7			85 dB (A)**
L ₁₀		55.5			-
L _{max}		88.8			115 dB (A)*
L ₉₀		41.7			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการวิเคราะห์ตามข้อกำหนดฯ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน
 ** ประกาศผลการวิเคราะห์ตามข้อกำหนดฯ เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนให้สอดคล้องกับข้อกำหนดการกำหนดค่าเสียง
 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 191 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
 (นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)
 4/7
 * จำนวนพื้นที่ ค่าเฉลี่ย หรือข้อมูลรายละเอียดของสถานที่ ไม่สามารถระบุได้เนื่องจากพื้นที่ขนาดเล็ก

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
 ตำแหน่งที่ดิน UTM : 48P 0311081E 1682560N
 วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
 วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
 เลขที่วิเคราะห์ : S2404008
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222140
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

3-4/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
12:00-13:00 น.	44.8	64.0	36.6	39.4	
13:00-14:00 น.	54.2	84.9	45.8	39.4	
14:00-15:00 น.	54.6	82.7	46.6	40.5	
15:00-16:00 น.	44.8	62.5	36.9	40.7	
16:00-17:00 น.	43.5	62.9	44.8	40.0	
17:00-18:00 น.	51.2	80.5	50.2	41.1	
18:00-19:00 น.	47.1	62.4	48.1	42.0	
19:00-20:00 น.	45.2	68.2	45.5	41.0	
20:00-21:00 น.	42.8	56.7	43.7	41.4	
21:00-22:00 น.	42.8	51.8	43.9	41.3	
22:00-23:00 น.	42.5	55.6	43.3	41.3	
23:00-24:00 น.	42.2	59.4	42.1	40.7	
00:00-01:00 น.	42.9	70.7	42.4	40.7	
01:00-02:00 น.	42.0	62.5	42.6	40.6	
02:00-03:00 น.	42.7	72.5	42.8	40.5	
03:00-04:00 น.	42.9	69.9	43.5	40.5	
04:00-05:00 น.	42.9	70.2	43.5	40.5	
05:00-06:00 น.	48.1	69.0	48.7	42.1	
06:00-07:00 น.	47.9	69.8	50.7	42.4	
07:00-08:00 น.	48.7	73.9	50.7	41.9	
08:00-09:00 น.	60.3	86.4	52.7	41.5	
09:00-10:00 น.	55.8	83.9	47.4	41.4	
10:00-11:00 น.	44.5	62.6	46.1	39.8	
11:00-12:00 น.	47.5	71.8	47.1	39.6	
L _{eq} 24 hr		50.6			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		54.3			85 dB (A)**
L ₁₀		53.2			-
L _{max}		86.4			115 dB (A)*
L ₉₀		42.4			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการวิเคราะห์ตามข้อกำหนดฯ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน
 ** ประกาศผลการวิเคราะห์ตามข้อกำหนดฯ เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนให้สอดคล้องกับข้อกำหนดการกำหนดค่าเสียง
 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 191 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
 (นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)
 3/7
 * จำนวนพื้นที่ ค่าเฉลี่ย หรือข้อมูลรายละเอียดของสถานที่ ไม่สามารถระบุได้เนื่องจากพื้นที่ขนาดเล็ก

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารบ้านบุรีรัมย์
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
 ตำแหน่งที่ดิน UTM : 48P 0311081E 1682560N
 วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
 วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
 เลขที่วิเคราะห์ : S2404008
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222140
 อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

5-6/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
12:00-13:00 น.	48.5	75.6	45.3	39.6	
13:00-14:00 น.	57.0	88.3	46.8	39.7	
14:00-15:00 น.	56.8	85.9	47.1	39.4	
15:00-16:00 น.	45.9	64.9	47.2	39.6	
16:00-17:00 น.	46.4	65.3	47.9	39.8	
17:00-18:00 น.	48.4	71.8	50.5	39.8	
18:00-19:00 น.	47.7	69.0	48.5	40.5	
19:00-20:00 น.	45.3	57.9	47.1	41.5	
20:00-21:00 น.	44.0	64.9	45.2	41.0	
21:00-22:00 น.	43.6	59.3	44.8	40.7	
22:00-23:00 น.	42.7	55.9	44.2	40.9	
23:00-24:00 น.	41.2	53.9	41.6	39.8	
00:00-01:00 น.	41.3	64.7	41.4	39.7	
01:00-02:00 น.	41.6	56.3	42.0	40.1	
02:00-03:00 น.	43.2	61.8	43.8	39.8	
03:00-04:00 น.	41.4	55.0	42.6	39.3	
04:00-05:00 น.	43.1	62.3	44.1	39.8	
05:00-06:00 น.	49.8	74.2	50.5	41.8	
06:00-07:00 น.	48.5	70.2	50.5	41.7	
07:00-08:00 น.	49.1	73.6	51.8	41.4	
08:00-09:00 น.	59.6	88.3	49.2	41.0	
09:00-10:00 น.	57.4	84.6	49.8	40.7	
10:00-11:00 น.	45.4	65.7	47.8	40.3	
11:00-12:00 น.	45.3	65.6	46.0	39.8	
L _{eq} 24 hr		51.3			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		55.1			85 dB (A)**
L ₁₀		53.8			-
L _{max}		88.6			115 dB (A)*
L ₉₀		41.8			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการวิเคราะห์ตามข้อกำหนดฯ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2560) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชน
 ** ประกาศผลการวิเคราะห์ตามข้อกำหนดฯ เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงในชุมชนให้สอดคล้องกับข้อกำหนดการกำหนดค่าเสียง
 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 191 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
 (นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)
 5/7
 * จำนวนพื้นที่ ค่าเฉลี่ย หรือข้อมูลรายละเอียดของสถานที่ ไม่สามารถระบุได้เนื่องจากพื้นที่ขนาดเล็ก

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311081E 1682560N
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222140
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

6-7/04/2567					
Time	L_{eq} 1 hour	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
12:00-13:00 น.	47.7	72.0	47.0	40.1	
13:00-14:00 น.	55.5	88.6	47.2	39.6	
14:00-15:00 น.	57.3	85.6	45.5	38.9	
15:00-16:00 น.	46.7	66.6	46.0	39.2	
16:00-17:00 น.	46.7	70.9	46.8	39.5	
17:00-18:00 น.	46.5	65.3	48.2	40.1	
18:00-19:00 น.	44.8	69.2	46.1	40.6	
19:00-20:00 น.	43.6	61.5	46.3	40.5	
20:00-21:00 น.	42.5	59.9	43.5	40.0	
21:00-22:00 น.	42.9	58.8	44.7	39.9	
22:00-23:00 น.	42.0	56.6	43.0	40.1	
23:00-24:00 น.	42.0	60.2	42.3	40.2	
00:00-01:00 น.	41.0	55.8	41.4	39.9	
01:00-02:00 น.	41.0	57.4	41.5	40.0	
02:00-03:00 น.	41.2	72.1	41.3	39.5	
03:00-04:00 น.	40.9	54.9	41.8	39.3	
04:00-05:00 น.	48.0	83.0	51.6	39.6	
05:00-06:00 น.	47.6	71.4	49.1	41.0	
06:00-07:00 น.	46.8	67.7	48.2	41.5	
07:00-08:00 น.	49.2	69.4	50.7	41.8	
08:00-09:00 น.	58.9	87.0	47.5	40.7	
09:00-10:00 น.	35.5	35.9	37.6	40.9	
10:00-11:00 น.	45.3	66.7	46.7	40.5	
11:00-12:00 น.	64.7	85.2	46.9	40.5	
L_{eq} 24 hr		51.4			70 dB (A)*
L_{eq} 8 hr		55.4			85 dB (A)**
L_{10}		53.8			-
L_{50}		87.0			115 dB (A)*
L_{90}		41.8			-

หมายเหตุ : * ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องเสียง พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ใช้บังคับเมื่อกระทรวงมหาดไทยออกประกาศฉบับนี้)

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

6/7

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการวินิจฉัยทางการแพทย์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313321E 1685970N
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222130
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

1-2/04/2567					
Time	L_{eq} 1 hour	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
10:00-11:00 น.	51.8	69.7	52.4	48.8	
11:00-12:00 น.	52.6	73.4	53.1	49.1	
12:00-13:00 น.	51.9	70.2	52.4	48.2	
13:00-14:00 น.	54.6	82.8	52.2	48.8	
14:00-15:00 น.	51.4	74.1	52.1	49.0	
15:00-16:00 น.	50.1	63.8	51.4	47.7	
16:00-17:00 น.	51.6	70.8	52.6	49.3	
17:00-18:00 น.	51.2	74.4	52.2	49.2	
18:00-19:00 น.	51.2	67.9	53.2	48.0	
19:00-20:00 น.	52.4	72.2	54.1	48.8	
20:00-21:00 น.	50.3	69.7	52.0	48.1	
21:00-22:00 น.	49.7	70.0	50.1	48.0	
22:00-23:00 น.	50.5	57.4	51.1	49.4	
23:00-24:00 น.	49.9	53.8	50.6	49.1	
00:00-01:00 น.	50.4	75.9	50.0	47.5	
01:00-02:00 น.	48.8	56.1	49.7	47.3	
02:00-03:00 น.	49.2	55.9	50.2	48.0	
03:00-04:00 น.	49.7	61.5	50.5	48.5	
04:00-05:00 น.	49.4	59.9	50.1	48.0	
05:00-06:00 น.	51.7	70.9	52.3	48.7	
06:00-07:00 น.	51.5	69.2	52.3	48.6	
07:00-08:00 น.	53.8	80.6	53.6	48.7	
08:00-09:00 น.	55.6	81.5	55.2	49.1	
09:00-10:00 น.	52.0	71.7	53.4	48.8	
L_{eq} 24 hr		51.7			70 dB (A)*
L_{eq} 8 hr		52.8			85 dB (A)**
L_{10}		57.0			-
L_{50}		82.8			115 dB (A)*
L_{90}		49.4			-

หมายเหตุ : * ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องเสียง พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ใช้บังคับเมื่อกระทรวงมหาดไทยออกประกาศฉบับนี้)

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

1/7

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการวินิจฉัยทางการแพทย์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : โรงเรียนบ้านโคกสุพรรณ
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0311081E 1682560N
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222140
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

7-8/04/2567					
Time	L_{eq} 1 hour	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
12:00-13:00 น.	46.0	67.6	47.7	40.1	
13:00-14:00 น.	44.8	67.2	46.6	40.0	
14:00-15:00 น.	60.3	88.4	46.1	40.5	
15:00-16:00 น.	47.4	72.1	46.0	40.7	
16:00-17:00 น.	49.8	82.7	47.8	40.9	
17:00-18:00 น.	45.3	71.6	45.2	39.9	
18:00-19:00 น.	54.4	69.5	52.5	41.9	
19:00-20:00 น.	44.0	63.6	44.2	39.6	
20:00-21:00 น.	44.9	71.0	43.2	38.9	
21:00-22:00 น.	42.0	64.0	43.1	38.5	
22:00-23:00 น.	41.7	57.1	42.4	39.1	
23:00-24:00 น.	41.4	57.5	42.4	39.6	
00:00-01:00 น.	41.6	57.6	42.1	39.3	
01:00-02:00 น.	41.0	53.8	42.3	39.6	
02:00-03:00 น.	41.3	55.7	42.0	39.8	
03:00-04:00 น.	40.8	56.9	41.6	39.3	
04:00-05:00 น.	42.4	58.5	43.6	39.6	
05:00-06:00 น.	48.7	75.0	49.2	40.7	
06:00-07:00 น.	46.8	67.7	48.2	41.5	
07:00-08:00 น.	49.4	69.4	50.7	41.8	
08:00-09:00 น.	58.9	87.0	47.5	40.7	
09:00-10:00 น.	39.9	35.9	37.6	40.9	
10:00-11:00 น.	45.3	66.7	46.7	40.5	
11:00-12:00 น.	44.9	62.1	47.7	39.9	
L_{eq} 24 hr		52.0			70 dB (A)*
L_{eq} 8 hr		55.8			85 dB (A)**
L_{10}		53.8			-
L_{50}		88.4			115 dB (A)*
L_{90}		41.9			-

หมายเหตุ : * ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องเสียง พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ใช้บังคับเมื่อกระทรวงมหาดไทยออกประกาศฉบับนี้)

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

7/7

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการวินิจฉัยทางการแพทย์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งพิกัด UTM : 48P 0313321E 1685970N
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222130
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

2-3/04/2567					
Time	L_{eq} 1 hour	L_{max}	L_{10}	L_{50}	Standard*
10:00-11:00 น.	50.3	64.2	51.4	48.7	
11:00-12:00 น.	49.1	71.8	50.3	46.9	
12:00-13:00 น.	53.5	73.2	53.7	51.7	
13:00-14:00 น.	53.3	68.6	54.0	51.7	
14:00-15:00 น.	52.9	68.6	53.6	51.7	
15:00-16:00 น.	53.1	67.4	53.8	51.5	
16:00-17:00 น.	53.4	77.4	54.5	51.9	
17:00-18:00 น.	53.6	70.3	54.9	51.6	
18:00-19:00 น.	53.5	74.9	54.3	51.8	
19:00-20:00 น.	52.7	64.1	53.3	51.8	
20:00-21:00 น.	52.5	70.7	53.1	51.8	
21:00-22:00 น.	51.6	61.5	52.0	51.0	
22:00-23:00 น.	51.5	53.6	52.0	50.9	
23:00-24:00 น.	51.2	63.9	51.6	50.6	
00:00-01:00 น.	51.6	58.6	52.1	51.1	
01:00-02:00 น.	51.6	54.7	52.2	50.9	
02:00-03:00 น.	51.8	55.1	52.5	51.1	
03:00-04:00 น.	52.1	59.2	52.6	51.4	
04:00-05:00 น.	51.9	61.6	52.3	51.0	
05:00-06:00 น.	52.1	67.8	52.6	50.6	
06:00-07:00 น.	52.0	66.3	53.0	50.1	
07:00-08:00 น.	52.5	69.1	53.4	50.0	
08:00-09:00 น.	53.5	73.3	54.3	51.6	
09:00-10:00 น.	53.5	73.7	55.2	52.6	
L_{eq} 24 hr		52.4			70 dB (A)*
L_{eq} 8 hr		52.6			85 dB (A)**
L_{10}		58.3			-
L_{50}		77.4			115 dB (A)*
L_{90}		52.6			-

หมายเหตุ : * ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องเสียง พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ใช้บังคับเมื่อกระทรวงมหาดไทยออกประกาศฉบับนี้)

ผู้ตรวจวัด : (นายไตรภพ มุ่งหมาย) ผู้จัดทำ : (นางสาววิลาวัณย์ ขอนแก้ว) ผู้รับรองผล : (นางสาวพิศมัย เหลืองทองคำ)

2/7

* ข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการวินิจฉัยทางการแพทย์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 48P 0313321E 1685970N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2404009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222130 เลขที่รายงาน : RPS2404009
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

3-4/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
10:00-11:00 น.	54.4	70.0	55.1	53.1	Standard*
11:00-12:00 น.	54.6	63.3	55.4	53.6	
12:00-13:00 น.	54.1	71.9	54.5	52.5	
13:00-14:00 น.	54.0	69.7	54.6	52.3	
14:00-15:00 น.	53.8	66.9	54.6	52.6	
15:00-16:00 น.	53.4	65.2	54.1	52.4	
16:00-17:00 น.	53.1	65.6	53.6	52.0	
17:00-18:00 น.	53.3	66.7	53.8	52.1	
18:00-19:00 น.	54.9	72.0	56.0	52.7	
19:00-20:00 น.	53.3	72.6	53.6	52.0	
20:00-21:00 น.	52.7	70.4	53.6	51.7	
21:00-22:00 น.	52.7	57.7	53.2	52.0	
22:00-23:00 น.	52.8	55.1	53.2	52.1	
23:00-24:00 น.	52.9	59.3	53.3	52.4	
00:00-01:00 น.	52.9	67.9	53.2	52.1	
01:00-02:00 น.	52.1	58.5	52.8	51.1	
02:00-03:00 น.	53.2	59.7	53.6	52.5	
03:00-04:00 น.	53.2	59.1	53.6	52.5	
04:00-05:00 น.	53.6	61.5	54.0	52.9	
05:00-06:00 น.	55.0	65.3	54.4	52.7	
06:00-07:00 น.	54.2	70.0	55.1	52.9	
07:00-08:00 น.	55.2	67.4	54.1	52.2	
08:00-09:00 น.	54.1	73.1	54.5	52.3	
09:00-10:00 น.	55.1	67.7	54.6	51.7	
L _{eq} 24 hr		53.6			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		53.8			85 dB (A)**
L _{dn}		59.9			-
L _{max}		85.3			115 dB (A)*
L ₉₀		53.6			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีวัด ณ วันที่ 15 (พ.ศ. 2567) เมื่อ กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีคำนวณเสียง เมื่อ มาตราฐานระดับเสียงที่ได้ใช้ให้เป็นที่ยอมรับของราชการกำหนดไว้
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 191 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิชณร เหลืองทองคำ)

3/7

* ตำแหน่งที่ตั้ง : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 48P 0313321E 1685970N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2404009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222130 เลขที่รายงาน : RPS2404009
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

5-6/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
10:00-11:00 น.	53.4	67.9	54.3	51.7	Standard*
11:00-12:00 น.	54.7	75.7	55.9	51.5	
12:00-13:00 น.	52.9	74.0	53.5	51.5	
13:00-14:00 น.	52.9	68.5	53.5	51.3	
14:00-15:00 น.	52.3	72.6	52.8	51.0	
15:00-16:00 น.	52.9	68.4	53.5	51.4	
16:00-17:00 น.	53.5	79.4	53.5	51.2	
17:00-18:00 น.	53.7	79.0	54.6	51.3	
18:00-19:00 น.	53.1	69.9	53.9	51.5	
19:00-20:00 น.	52.7	73.4	53.5	51.3	
20:00-21:00 น.	52.4	63.7	53.3	51.5	
21:00-22:00 น.	52.9	66.9	53.6	52.0	
22:00-23:00 น.	52.4	62.2	53.2	51.7	
23:00-24:00 น.	51.7	59.4	52.4	50.9	
00:00-01:00 น.	51.8	53.8	52.6	51.0	
01:00-02:00 น.	52.7	55.3	53.3	52.0	
02:00-03:00 น.	52.0	62.4	52.6	50.9	
03:00-04:00 น.	52.0	54.9	53.0	51.1	
04:00-05:00 น.	52.5	67.8	53.0	50.9	
05:00-06:00 น.	53.2	71.6	54.0	51.6	
06:00-07:00 น.	53.3	70.4	53.9	51.5	
07:00-08:00 น.	53.0	68.4	54.0	51.3	
08:00-09:00 น.	53.1	72.8	54.4	51.5	
09:00-10:00 น.	54.9	71.4	55.4	53.3	
L _{eq} 24 hr		53.0			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		53.5			85 dB (A)**
L _{dn}		59.0			-
L _{max}		79.4			115 dB (A)*
L ₉₀		53.3			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีวัด ณ วันที่ 15 (พ.ศ. 2567) เมื่อ กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีคำนวณเสียง เมื่อ มาตราฐานระดับเสียงที่ได้ใช้ให้เป็นที่ยอมรับของราชการกำหนดไว้
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 191 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิชณร เหลืองทองคำ)

5/7

* ตำแหน่งที่ตั้ง : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 48P 0313321E 1685970N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2404009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222130 เลขที่รายงาน : RPS2404009
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

4-5/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
10:00-11:00 น.	54.4	71.0	54.9	53.1	Standard*
11:00-12:00 น.	53.5	66.5	54.5	52.4	
12:00-13:00 น.	54.0	73.8	54.4	52.6	
13:00-14:00 น.	53.5	72.3	54.3	52.0	
14:00-15:00 น.	53.7	70.6	54.4	52.2	
15:00-16:00 น.	53.9	69.3	54.6	52.6	
16:00-17:00 น.	53.7	70.5	54.5	51.8	
17:00-18:00 น.	53.1	75.7	54.6	49.6	
18:00-19:00 น.	52.1	69.9	52.9	49.1	
19:00-20:00 น.	51.9	61.2	53.0	50.4	
20:00-21:00 น.	50.6	69.8	51.1	48.8	
21:00-22:00 น.	49.4	60.7	50.3	48.4	
22:00-23:00 น.	49.3	68.9	50.3	48.1	
23:00-24:00 น.	51.4	58.9	51.8	50.4	
00:00-01:00 น.	51.4	70.0	52.3	50.6	
01:00-02:00 น.	51.4	74.5	51.4	49.5	
02:00-03:00 น.	49.7	71.6	50.0	48.2	
03:00-04:00 น.	49.8	53.4	51.1	48.5	
04:00-05:00 น.	50.6	60.7	51.6	49.2	
05:00-06:00 น.	65.2	75.7	53.2	49.8	
06:00-07:00 น.	52.8	72.6	53.8	49.2	
07:00-08:00 น.	52.0	71.6	52.3	48.9	
08:00-09:00 น.	65.5	86.0	53.3	49.6	
09:00-10:00 น.	51.6	67.3	52.6	49.3	
L _{eq} 24 hr		54.9			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		53.9			85 dB (A)**
L _{dn}		62.8			-
L _{max}		95.7			115 dB (A)*
L ₉₀		53.1			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีวัด ณ วันที่ 15 (พ.ศ. 2567) เมื่อ กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีคำนวณเสียง เมื่อ มาตราฐานระดับเสียงที่ได้ใช้ให้เป็นที่ยอมรับของราชการกำหนดไว้
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 191 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิชณร เหลืองทองคำ)

4/7

* ตำแหน่งที่ตั้ง : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
ตำแหน่งที่ดิน UTM : 48P 0313321E 1685970N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
วิธีวิเคราะห์ : Sound Level Meter เลขที่วิเคราะห์ : S2404009
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : ACO TYPE6236 S/N 222130 เลขที่รายงาน : RPS2404009
อุปกรณ์สอบเทียบ : Sound Calibrator, CESVA CB004 S/N 49074

6-7/04/2567					
Time	L _{eq} 1 hour	L _{max}	L ₁₀	L ₅₀	Standard*
10:00-11:00 น.	54.3	75.3	54.9	52.8	Standard*
11:00-12:00 น.	53.6	65.0	54.4	52.5	
12:00-13:00 น.	53.4	65.0	54.3	52.4	
13:00-14:00 น.	53.6	66.5	54.4	52.3	
14:00-15:00 น.	53.5	66.9	54.0	52.4	
15:00-16:00 น.	53.5	66.3	54.0	52.3	
16:00-17:00 น.	53.2	73.1	53.8	52.0	
17:00-18:00 น.	53.9	70.0	54.3	52.2	
18:00-19:00 น.	54.1	72.4	54.7	52.4	
19:00-20:00 น.	53.5	70.7	54.1	52.5	
20:00-21:00 น.	53.5	58.0	54.2	52.2	
21:00-22:00 น.	53.5	56.7	54.2	52.5	
22:00-23:00 น.	52.6	55.8	53.7	52.4	
23:00-24:00 น.	53.9	77.3	51.4	50.2	
00:00-01:00 น.	53.5	81.8	50.7	49.6	
01:00-02:00 น.	49.3	51.6	49.3	48.6	
02:00-03:00 น.	49.2	74.7	49.5	48.4	
03:00-04:00 น.	49.6	60.2	49.9	48.7	
04:00-05:00 น.	49.6	62.7	50.0	48.6	
05:00-06:00 น.	50.3	77.9	50.9	46.6	
06:00-07:00 น.	50.9	68.6	51.7	49.3	
07:00-08:00 น.	50.7	65.0	52.3	48.9	
08:00-09:00 น.	50.6	69.2	51.3	48.7	
09:00-10:00 น.	53.3	72.2	54.3	51.9	
L _{eq} 24 hr		52.7			70 dB (A)*
L _{eq} 8 hr		53.3			85 dB (A)**
L _{dn}		58.1			-
L _{max}		81.8			115 dB (A)*
L ₉₀		52.8			-

หมายเหตุ : * ประกาศผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีวัด ณ วันที่ 15 (พ.ศ. 2567) เมื่อ กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
** ประกาศผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีคำนวณเสียง เมื่อ มาตราฐานระดับเสียงที่ได้ใช้ให้เป็นที่ยอมรับของราชการกำหนดไว้
(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนที่ 191 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2561)

ผู้ตรวจวัด : ผู้จัดทำ : ผู้รับรองผล :
(นายไตรภพ มุ่งหมาย) (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว) (นางสาวพิชณร เหลืองทองคำ)

6/7

* ตำแหน่งที่ตั้ง : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ อำเภอเมืองบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์

ผลการตรวจวัดระดับความสิ้นสะท้อน ครั้งที่ 1

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)
07/02/97	12:03:53	0.102	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	0.055	>100.0	20.0
	13:42:13	0.126	26.4	8.6	0.134	26.9	9.2	0.079	34.1	11.0
	13:47:22	0.079	22.3	8.1	0.126	30.1	10.0	0.063	36.5	11.7
	13:49:50	0.142	23.3	8.3	0.150	25.6	8.9	0.110	26.9	9.2
	13:54:07	0.079	32.0	10.5	0.173	25.5	9.2	0.087	42.7	13.2
	14:10:30	0.110	26.9	9.2	0.134	22.3	8.1	0.079	24.4	8.6
	14:11:57	0.087	32.0	10.5	0.136	26.9	9.2	0.095	25.6	8.9
	14:16:15	0.079	28.4	9.6	0.126	28.4	9.6	0.071	42.7	13.2
	14:17:16	0.047	>100.0	20.0	0.126	>100.0	20.0	0.043	>100.0	20.0
	14:20:11	0.134	26.4	8.6	0.142	28.4	9.6	0.102	25.6	8.9
	14:30:47	0.063	42.7	13.2	0.150	30.1	10.0	0.087	32.0	10.5
	14:34:48	0.087	32.0	10.5	0.173	30.1	10.0	0.079	30.1	10.0
	14:49:10	0.039	>100.0	20.0	0.142	>100.0	20.0	0.039	>100.0	20.0
	14:57:47	0.079	19.0	7.3	0.095	28.4	9.6	0.134	26.9	9.2
	15:02:45	0.095	24.4	8.6	0.134	25.6	8.9	0.071	26.9	9.2
	15:39:11	0.063	32.0	10.5	0.134	25.6	8.9	0.063	26.9	9.2
	15:43:47	0.134	23.3	8.3	0.166	24.4	8.6	0.095	32.0	10.5
	15:48:45	0.118	26.9	9.2	0.159	25.6	8.9	0.079	36.6	11.7
	15:49:23	0.134	25.6	8.9	0.142	28.4	9.6	0.095	23.3	8.3
	15:54:26	0.134	23.3	8.3	0.134	25.6	8.9	0.087	20.5	7.6
16:00:41	0.095	34.1	11.0	0.173	26.9	9.2	0.095	34.1	11.0	
16:05:30	0.095	26.9	9.2	0.134	30.1	10.0	0.071	20.5	7.6	
16:05:49	0.263	28.4	9.6	0.269	28.4	9.6	0.087	39.4	12.4	
16:09:49	0.159	24.4	8.6	0.173	28.4	9.6	0.110	32.0	10.5	
16:14:57	0.055	28.4	9.6	0.079	36.6	11.7	0.126	24.4	8.6	
16:15:30	0.079	32.0	10.5	0.173	26.9	9.2	0.071	25.6	8.9	
16:19:05	0.039	64.0	16.4	0.158	26.9	9.2	0.063	34.1	11.0	
16:23:27	0.110	30.1	10.0	0.150	30.1	10.0	0.095	39.4	12.4	
16:27:12	0.071	42.7	13.2	0.126	28.4	9.6	0.079	34.1	11.0	
16:30:34	0.087	25.6	8.9	0.142	30.1	10.0	0.079	28.4	9.6	

Remark : N/A Not Available

Non-Datate

มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ เป็นต้นไป

ผล : 7.13.06
(นางสาวหิสดน เหลืองทองคำ)

ผู้รับรองผล : _____
(นางสาววิศัลยา นวลน้อย)

* ห้างมีตู้เก็บไข่ ปลาสดๆ หรือผักสดๆ กุ้งสดๆ ปลาสดๆ นี่ ใครไม่ได้รับชมดูจะน่าเสียดายอีกครา

ชื่อโครงการ	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	
สถานที่เก็บตัวอย่าง	โรงเรียนบ้านโคกพราหมณ์	
ตำแหน่งพิกัด UTM	48R 0311111E 1682571N	วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
วันที่วิเคราะห์	9-17 เมษายน พ.ศ.2567	วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
เลขที่วิเคราะห์	V2404003	เลขที่รายงานผล : RPV2404003
เครื่องมือเก็บตัวอย่าง	Vibration Monitor Equipment /Micromate DIN Base Unit S/N UMZ2201	

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)
01/04/67	12:41:16	0.947	>100.0	20.0	0.126	64.0	16.4	0.055	56.9	15.7
	17:11:17	0.365	64.0	16.4	0.284	64.0	16.4	0.055	51.2	15.1
02/04/67	6:11:46	0.955	56.9	15.7	0.189	64.0	16.4	0.047	>100.0	20.0
	14:01:04	0.055	56.9	15.7	0.402	56.9	15.7	0.047	>100.0	20.0
	16:20:05	0.055	>100.0	20.0	0.166	42.7	13.2	0.047	>100.0	20.0
	17:17:44	0.055	>100.0	20.0	0.173	64.0	16.4	0.043	73.1	17.3

18:59.09	0.134
----------	-------

39	0.087
----	-------

10	0.071	73.1	17.3	0.173	85.3	18.5	0.110
----	-------	------	------	-------	------	------	-------

-	<0.140	-	-
16.4	0.118	64.0	16
-	<0.140	-	-
-	<0.140	-	-

10	-	-	<0.14)	-	-	-
----	---	---	--------	---	---	---

รายงานผลการวิเคราะห์

ชื่อโครงการ : ทำอาภาคารฐานทุเรียน
 สถานที่เก็บตัวอย่าง : ชุมชนบ้านหนองไผ่
 ตำแหน่งเกิด UTM : 48P 0313320E 1685963N วันที่เก็บตัวอย่าง : 1-8 เมษายน พ.ศ.2567
 วันที่วิเคราะห์ : 9-17 เมษายน พ.ศ.2567 วันที่รายงานผล : 17 เมษายน พ.ศ.2567
 เลขที่วิเคราะห์ : V2404004 เลขที่รายงาน : RPV2404004
 เครื่องมือเก็บตัวอย่าง : Vibration Monitor Equipment Micromate DIN Base Unit S/N UM16255

Date	Time	TRANSVERSE			VERTICAL			LONGITUDINAL		
		Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*	Velocity (mm/s)	Frequency (Hz)	Standard*
01/04/67	14:23:42	0.039	73.1	17.3	0.150	85.3	16.5	0.047	N/A	-
	15:43:24	0.047	>100.0	20.0	0.134	>100.0	20.0	0.055	24.4	8.6
	15:45:37	0.039	>100.0	20.0	0.150	>100.0	20.0	0.047	52.7	13.2
02/04/67	7:35:55	0.047	73.1	17.3	0.166	>100.0	20.0	0.079	>100.0	20.0
	13:56:50	0.047	30.1	10.0	0.142	73.1	17.3	0.039	>100.0	20.0
	-	<0.140	-	-	<0.140	-	-	<0.140	-	-
04/04/67	16:27:40	0.055	73.1	17.3	0.236	73.1	17.3	0.181	>100.0	20.0
	17:42:33	0.039	73.1	17.3	0.166	85.3	18.5	0.047	85.3	18.5
05/04/67	7:53:49	0.039	>100.0	20.0	0.166	>100.0	20.0	0.065	>100.0	20.0
06/04/67	-	<0.140	-	-	<0.140	-	-	<0.140	-	-
07/04/67	9:33:20	0.055	39.4	12.4	0.166	32.0	10.5	0.055	>100.0	20.0
	10:10:04	0.047	>100.0	20.0	0.126	64.0	16.4	0.047	85.3	18.5
08/04/67	5:50:58	0.055	64.0	16.4	0.126	85.3	18.5	0.118	>100.0	20.0

Remark : N/A Not Available
 * Non Detected
 * ในรายงานผลการวิเคราะห์จะแสดงเฉพาะค่าที่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนดในการประเมินค่าตามมาตรฐาน 005.01 17 (พ.ศ. 2553)
 หรือค่ามาตรฐานฐานค่าที่เกินค่าที่ระบุในข้อกำหนดของโครงการ

ผู้ตรวจวัด :
 (นางสาวพรทิพย์ มุ่งหมาย)

ผู้จัดทำ :
 (นางสาววิภาวรรณ ขอนแก้ว)

ผู้รับรองผล :
 (นางสาวพิศมร เหลืองทองคำ)



* ค่าเฉลี่ยที่เกินค่าที่กำหนดจะรายงานตามข้อกำหนดนี้ โดยไม่ได้ระบุระบุชนิดว่าผิดปกติหรือไม่

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 2567

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** : 01/04/67 **Report No.** : RP6704006

Sample Type : น้ำผิวดิน **Sampling Time** : # **Analysis No.** : W6704008-W6704009

Sampling Method : Grab **Received Date** : 02/04/67 **Request No.** : 7.1-01-179/67

Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บฯ **Analytical Date** : 02-26/04/67 **Analyst By** : จุฬาลักษณ์ ผ่องมณี

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹			St.1/W6704008 13.00 น.๘	St.2/W6704009 09.50 น.๘
			ประเภท ที่ 2	ประเภท ที่ 3	ประเภท ที่ 4		
Temperature ²	°C	Field Analysis	๘ ¹	๘ ¹	๘ ¹	33.2	30.0
pH	-	In-house method : LAB-Test-129 base on SM 2023 (4500-H ⁺ B)	5.0-9.0	5.0-9.0	5.0-9.0	7.7 at 23.6 °C*	7.2 at 23.2 °C*
DO ²	mg/L	Field Analysis	≥6.0	≥4.0	≥2.0	2.2	2.2
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤1.5	≤2.0	≤4.0	4.12	5.11
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	-	-	-	373*	410*
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	-	-	-	164	376
Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	-	-	-	1.55	1.40
Sample Condition		Observation				สัมพันธ์ ตะกอนสัมพันธ์	สัมพันธ์ ตะกอนสัมพันธ์

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

* 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

๘¹ = อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติ เกิน 3 องศาเซลเซียส

St.1 = บ่อน้ำบ้านโคกสุพรรณ

St.2 = บ่อน้ำบ้านหนองไผ่

(Mrs. Patcharee Chaosuan)

Technical Manager

26/04/67

(Miss Usanee Lertapiradee)

Laboratory Manager

26/04/67

ใบรายงานผลการทดสอบรับรองเฉพาะตัวอย่างที่ได้รับการทดสอบเท่านั้น

ห้ามคัดถ่ายใบรายงานผลการทดสอบแต่เพียงบางส่วนโดยไม่ได้รับอนุญาตจากห้องปฏิบัติการทดสอบเป็นลายลักษณ์อักษร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใช้ ครั้งที่ 1



ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางโพง 10160
TEL : 0-2-805-6660-2 FAX : 0-2-805-6660 #17



ASIA LAB & CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท เอเชีย แล็บ คอนซัลแตนท์ จำกัด
184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางโพง 10160
TEL : 0-2-805-6660-2 FAX : 0-2-805-6660 #17

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
Address : ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจําปีงบประมาณ 2567
Customer Name : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เลขที่ 143 หมู่ 12 ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ 31150
Address : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Address : 71 ซอยงามสุรีย์ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
Sample Type : น้ำประปา
Sampling Method : Grab
Sampling By : บกเอเชีย แล็บฯ
Report No. : RP6704007
Analysis No. : W6704010-W6704011
Request No. : 7.1-01-179/67
Analyst By : จุฬาลักษณ์ ค่องมณี

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	SL-3/W6704010 12.41 น. #	SL-4/W6704011 12.26 น. #
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	30.6	30.2
pH	-	SM 2023 (4500-H ⁺ B)	6.5-8.5	6.9 at 23.9 °C	7.0 at 23.4 °C
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	≤4	1.48	1.18
Total Hardness	mg/L as CaCO ₃	SM 2023 (2340 C)	≤300	1.741	1.741
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤600	2.483	2.400
Chloride	mg/L	SM 2023 (4500-Cl ⁻ B)	≤250	63.3	62.6
Sulfate	mg/L	SM 2023 (4500-SO ₄ ²⁻ E)	≤250	1.442	1.495
Nitrate	mg/L as NO ₃ ⁻	SM 2023 (4500-NO ₃ ⁻ E)	≤50	0.229	0.214
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	Not Detected	Not Detected	Not Detected
Escherichia coli	MPN/100mL	SM 2023 (9221 G, C)	Not Detected	Not Detected	Not Detected
Sample Condition		Observation		ไม่ สะอาดเหลือง	ไม่ สะอาดเหลือง

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023
: ¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี 2011)
: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: SL3 = บ่อน้ำ ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้เชื้ออาหารที่ผลิตโดยสาร
: SL4 = น้ำใช้ บริเวณอาคารที่ผลิตสาร

(Mrs. Patcharee Chaosuan)
Technical Manager
26/04/67
Laboratory Manager
(Miss Usanee Lertapiadee)
26/04/67

ในรายงานผลการตรวจสอบรับรองเฉพาะตัวอย่างที่ได้รับการทดสอบเท่านั้น
ห้ามคัดลอกในรายงานผลการทดสอบแต่เพียงบางส่วนโดยไม่ได้รับอนุญาตจากห้องปฏิบัติการทดสอบเป็นลายลักษณ์อักษร

Project Name : โครงการงานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
Address : ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และนครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) ประจําปีงบประมาณ 2567
Customer Name : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เลขที่ 143 หมู่ 12 ตำบลร่อนทอง อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ 31150
Address : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Address : 71 ซอยงามสุรีย์ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
Sample Type : น้ำประปา
Sampling Method : Grab
Sampling By : บกเอเชีย แล็บฯ
Report No. : RP6704008
Analysis No. : W6704012-W6704013
Request No. : 7.1-01-179/67
Analyst By : จุฬาลักษณ์ ค่องมณี

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD ¹	SL-5/W6704012 12.36 น. #	SL-6/W6704013 12.32 น. #
Temperature ²	°C	Field Analysis	-	36.1	32.3
pH	-	SM 2023 (4500-H ⁺ B)	6.5-8.5	7.0 at 23.4 °C	6.9 at 23.3 °C
Turbidity	NTU	SM 2023 (2130 B)	≤4	1.02	1.14
Total Hardness	mg/L as CaCO ₃	SM 2023 (2340 C)	≤300	595	592
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤600	600	980
Chloride	mg/L	SM 2023 (4500-Cl ⁻ B)	≤250	15.2	14.5
Sulfate	mg/L	SM 2023 (4500-SO ₄ ²⁻ E)	≤250	455	478
Nitrate	mg/L as NO ₃ ⁻	SM 2023 (4500-NO ₃ ⁻ E)	≤50	1.36	1.34
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	Not Detected	Not Detected	Detected
Escherichia coli	MPN/100mL	SM 2023 (9221 G, C)	Not Detected	Not Detected	Not Detected
Sample Condition		Observation		ไม่ สะอาดเหลือง	ไม่ สะอาดเหลือง

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023
: ¹ มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก ปี 2011)
: ² ตรวจวัดภาคสนาม

: SL5 = บ่อน้ำ ก่อนผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำใช้ของบ้านพักเจ้าหน้าที่
: SL6 = น้ำใช้ บริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

(Mrs. Patcharee Chaosuan)
Technical Manager
26/04/67
Laboratory Manager
(Miss Usanee Lertapiadee)
26/04/67

ในรายงานผลการตรวจสอบรับรองเฉพาะตัวอย่างที่ได้รับการทดสอบเท่านั้น
ห้ามคัดลอกในรายงานผลการทดสอบแต่เพียงบางส่วนโดยไม่ได้รับอนุญาตจากห้องปฏิบัติการทดสอบเป็นลายลักษณ์อักษร

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสีย ครั้งที่ 1

Project Name : โครงการงานจ้างบริการวิเคราะห์และตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางอากาศตามจุดตรวจ
จุดตรวจที่ 1 บริเวณถนน เลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา บริเวณ (ภาคตะวันออกตอนเหนือ) ประจําปีงบประมาณ 2567
Address : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เลขที่ 143 หมู่ 12 ตำบลหนองบัว อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ 31150
Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Address : 71 ซอยร่มเกล้า แขวงทุ่งพนาธร เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
Sample Type : น้ำดื่ม
Sampling Method : Grab
Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บ

Sampling Date : 01/04/67
Sampling Time : #
Received Date : 02/04/67
Analytical Date : 02-26/04/67

Report No. : RP6704009
Analysis No. : W6704014-W6704015
Request No. : 7.1-01-179/67
Analyst By : ชุตติพงษ์ มอณีย์

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD	SL7/W6704014 12.20 u.#	SL8/W6704015 12.10 u.#
Temperature ¹	°C	Field Analysis	-	31.4	31.2
pH	-	SM 2023 (4500-H ⁺ B)	5-9	8.0 at 24.7 °C*	8.0 at 24.3 °C*
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤40	44.8	51.0
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	≤50	72*	62*
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤500 ¹	2,620	2,593
Settleable Solids	mL/L	SM 2023 (2540 F)	≤0.5	<0.20	<0.20
Fat Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	≤20	13.0	9.80
TKN	mg/L	SM 2023 (4500-N _{org} C)	≤40	126	127
Sulfide	mg/L	SM 2023 (4500-S2- C, F)	≤3.0	<1.00	<1.00
Residual Chlorine	mg/L Cl as Cl ₂	SM 2023 (4500-Cl B)	-	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	-	2.8×10 ³	4.8×10 ³
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 E, C)	-	1.7×10 ³	4.8×10 ³
Sample Condition		Observation		เหลือฝุ่น ระกอนน้ำใส	เหลือฝุ่น ระกอนน้ำใส

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023
: * รายการทดสอบที่ใช้ในการรับรอง ISO/IEC 17025
: * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค. ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุม
การระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภทและประเภทขนาด (ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 1 ส.ร.ที่ 29 เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2548)
: * ตรวจวัดค่าตาม : * เป็นค่าที่เพิ่มจากปริมาณการละลายน้ำใช้ปกติ
: SL7 = บ่อพักน้ำก่อนจะระบายบำบัดน้ำเสียของอาคารที่ติดตั้งโดยสาร ชุดที่ 1 : SL8 = บ่อพักน้ำก่อนจะระบายบำบัดน้ำเสียของอาคารที่ติดตั้งโดยสาร ชุดที่ 1

(Mrs. Patcharee Chaosuan)
Technical Manager
26/04/67

(Miss Unanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
26/04/67

ใบรายงานผลการทดสอบวิเคราะห์และตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่
กำหนดไว้ในรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางอากาศตามจุดตรวจที่ 1

Project Name : โครงการงานจ้างบริการวิเคราะห์และตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางอากาศตามจุดตรวจ
จุดตรวจที่ 1 บริเวณถนน เลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา บริเวณ (ภาคตะวันออกตอนเหนือ) ประจําปีงบประมาณ 2567
Address : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เลขที่ 143 หมู่ 12 ตำบลหนองบัว อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ 31150
Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Address : 71 ซอยร่มเกล้า แขวงทุ่งพนาธร เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
Sample Type : น้ำดื่ม
Sampling Method : Grab
Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บ

Sampling Date : 01/04/67
Sampling Time : #
Received Date : 02/04/67
Analytical Date : 02-26/04/67

Report No. : RP6704010
Analysis No. : W6704016-W6704019
Request No. : 7.1-01-179/67
Analyst By : ชุตติพงษ์ มอณีย์

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD	SL9/W6704016 11.09 u.#	SL10/W6704017 11.06 u.#
Temperature ¹	°C	Field Analysis	-	31.9	32.1
pH	-	SM 2023 (4500-H ⁺ B)	5-9	8.1 at 23.8 °C*	7.8 at 23.4 °C*
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤40	65.5	1.57
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	≤50	62*	<LOQ*
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤500 ¹	3,456	2,590
Settleable Solids	mL/L	SM 2023 (2540 F)	≤0.5	<0.20	<0.20
Fat Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	≤20	19.3	<1.00
TKN	mg/L	SM 2023 (4500-N _{org} C)	≤40	49.2	<4.00
Sulfide	mg/L	SM 2023 (4500-S2- C, F)	≤3.0	<1.00	<1.00
Residual Chlorine	mg/L Cl as Cl ₂	SM 2023 (4500-Cl B)	-	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	-	1.6×10 ³	1.6×10 ³
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 E, C)	-	3.5×10 ³	2.8×10 ³
Sample Condition		Observation		เหลือฝุ่น ระกอนน้ำใส	เหลือฝุ่น ระกอนน้ำใส

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023
: * รายการทดสอบที่ใช้ในการรับรอง ISO/IEC 17025
: * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค. ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุม
การระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภทและประเภทขนาด (ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 1 ส.ร.ที่ 29 เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2548)
: * ตรวจวัดค่าตาม : * เป็นค่าที่เพิ่มจากปริมาณการละลายน้ำใช้ปกติ
: SL9 = บ่อพักน้ำก่อนจะระบายบำบัดน้ำเสียของอาคารที่ติดตั้งโดยสาร ชุดที่ 2 : SL10 = บ่อพักน้ำก่อนจะระบายบำบัดน้ำเสียของอาคารที่ติดตั้งโดยสาร ชุดที่ 2
: <LOQ = ผลการทดสอบต่ำกว่าค่า ≤1 mg/L หรือ ≤5 mg/L

(Mrs. Patcharee Chaosuan)
Technical Manager
26/04/67

(Miss Unanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
26/04/67

ใบรายงานผลการทดสอบวิเคราะห์และตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่
กำหนดไว้ในรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางอากาศตามจุดตรวจที่ 1

Project Name : โครงการงานจ้างบริการวิเคราะห์และตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางอากาศตามจุดตรวจ
จุดตรวจที่ 1 บริเวณถนน เลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา บริเวณ (ภาคตะวันออกตอนเหนือ) ประจําปีงบประมาณ 2567
Address : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เลขที่ 143 หมู่ 12 ตำบลหนองบัว อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ 31150
Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Address : 71 ซอยร่มเกล้า แขวงทุ่งพนาธร เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
Sample Type : น้ำดื่ม
Sampling Method : Grab
Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บ

Sampling Date : 01/04/67
Sampling Time : #
Received Date : 02/04/67
Analytical Date : 02-26/04/67

Report No. : RP6704011
Analysis No. : W6704018-W6704019
Request No. : 7.1-01-179/67
Analyst By : ชุตติพงษ์ มอณีย์

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD	SL11/W6704018 10.58 u.#	SL12/W6704019 10.55 u.#
Temperature ¹	°C	Field Analysis	-	31.2	31.1
pH	-	SM 2023 (4500-H ⁺ B)	5-9	7.5 at 23.5 °C*	7.7 at 23.3 °C*
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤40	245	139
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	≤50	53*	20*
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤500 ¹	1,960	1,587
Settleable Solids	mL/L	SM 2023 (2540 F)	≤0.5	<0.20	<0.20
Fat Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	≤20	17.6	16.7
TKN	mg/L	SM 2023 (4500-N _{org} C)	≤40	110	92.2
Sulfide	mg/L	SM 2023 (4500-S2- C, F)	≤3.0	4.42	5.43
Residual Chlorine	mg/L Cl as Cl ₂	SM 2023 (4500-Cl B)	-	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	-	4.2×10 ³	1.6×10 ³
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 E, C)	-	4.2×10 ³	1.6×10 ³
Sample Condition		Observation		เหลือฝุ่น ระกอนน้ำใส	เหลือฝุ่น ระกอนน้ำใส

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023
: * รายการทดสอบที่ใช้ในการรับรอง ISO/IEC 17025
: * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค. ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุม
การระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภทและประเภทขนาด (ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 1 ส.ร.ที่ 29 เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2548)
: * ตรวจวัดค่าตาม : * เป็นค่าที่เพิ่มจากปริมาณการละลายน้ำใช้ปกติ
: SL11 = บ่อพักน้ำก่อนจะระบายบำบัดน้ำเสียของอาคารที่ติดตั้งโดยสาร ชุดที่ 3 : SL12 = บ่อพักน้ำก่อนจะระบายบำบัดน้ำเสียของอาคารที่ติดตั้งโดยสาร ชุดที่ 3

(Mrs. Patcharee Chaosuan)
Technical Manager
26/04/67

(Miss Unanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
26/04/67

ใบรายงานผลการทดสอบวิเคราะห์และตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่
กำหนดไว้ในรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางอากาศตามจุดตรวจที่ 1

Project Name : โครงการงานจ้างบริการวิเคราะห์และตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางอากาศตามจุดตรวจ
จุดตรวจที่ 1 บริเวณถนน เลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา บริเวณ (ภาคตะวันออกตอนเหนือ) ประจําปีงบประมาณ 2567
Address : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เลขที่ 143 หมู่ 12 ตำบลหนองบัว อำเภอสตึก จังหวัดบุรีรัมย์ 31150
Customer Name : กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม
Address : 71 ซอยร่มเกล้า แขวงทุ่งพนาธร เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
Tel/E-mail : 0-2287-0320-9 / webmaster@airports.go.th
Sample Site : ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
Sample Type : น้ำดื่ม
Sampling Method : Grab
Sampling By : บจก.เอเชีย แล็บ

Sampling Date : 01/04/67
Sampling Time : #
Received Date : 02/04/67
Analytical Date : 02-26/04/67

Report No. : RP6704012
Analysis No. : W6704020-W6704021
Request No. : 7.1-01-179/67
Analyst By : ชุตติพงษ์ มอณีย์

ANALYSIS REPORT

PARAMETER	UNIT	METHOD	STANDARD	SL13/W6704020 11.25 u.#	SL14/W6704021 11.15 u.#
Temperature ¹	°C	Field Analysis	-	33.1	33.5
pH	-	SM 2023 (4500-H ⁺ B)	5-9	8.0 at 23.4 °C*	7.9 at 23.6 °C*
BOD	mg/L	SM 2023 (5210 B, 4500-O G)	≤40	162	71.5
Total Suspended Solids	mg/L	SM 2023 (2540 D)	≤50	103*	58*
Total Dissolved Solids	mg/L	SM 2023 (2540 C)	≤500 ¹	2,285	2,199
Settleable Solids	mL/L	SM 2023 (2540 F)	≤0.5	0.40	<0.20
Fat Oil & Grease	mg/L	SM 2023 (5520 B)	≤20	19.5	10.3
TKN	mg/L	SM 2023 (4500-N _{org} C)	≤40	182	162
Sulfide	mg/L	SM 2023 (4500-S2- C, F)	≤3.0	2.90	1.12
Residual Chlorine	mg/L Cl as Cl ₂	SM 2023 (4500-Cl B)	-	<0.10	<0.10
Total Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 B, C)	-	4.7×10 ³	5.5×10 ³
Fecal Coliform Bacteria	MPN/100mL	SM 2023 (9221 E, C)	-	4.7×10 ³	5.5×10 ³
Sample Condition		Observation		เหลือฝุ่น ระกอนน้ำใส	เหลือฝุ่น ระกอนน้ำใส

หมายเหตุ : SM 2023 = Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, WEF, 24th edition, 2023
: * รายการทดสอบที่ใช้ในการรับรอง ISO/IEC 17025
: * มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ค. ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุม
การระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภทและประเภทขนาด (ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 1 ส.ร.ที่ 29 เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2548)
: * ตรวจวัดค่าตาม : * เป็นค่าที่เพิ่มจากปริมาณการละลายน้ำใช้ปกติ
: SL13 = บ่อพักน้ำก่อนจะระบายบำบัดน้ำเสียของอาคารที่ติดตั้งโดยสาร ชุดที่ 4 : SL14 = บ่อพักน้ำก่อนจะระบายบำบัดน้ำเสียของอาคารที่ติดตั้งโดยสาร ชุดที่ 4

(Mrs. Patcharee Chaosuan)
Technical Manager
26/04/67

(Miss Unanee Lertapiradee)
Laboratory Manager
26/04/67

ใบรายงานผลการทดสอบวิเคราะห์และตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการที่
กำหนดไว้ในรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางอากาศตามจุดตรวจที่ 1

ผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า ครั้งที่ 1

ตารางที่ 1				
รายชื่อสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่สำรวจพบ ทำอาภาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Anura				
Family Bufonidae				
คางคกบ้าน (<i>Duttaphrynus melanostictus</i>)	+	—	—	—
Family Microhylidae				
อึ่งอ่างบ้าน (<i>Kaloula pulchra</i>)	+	—	—	—
อึ่งน้ำเต้า (<i>Microhyla mukhlesuri</i>)	+	—	—	—
Family Dicroglossidae				
กบหนอง (<i>Fejervarya limnocharis</i>)	++	—	—	—
กบนา (<i>Hoplobatrachus rugulosus</i>)	+	—	—	—
เขียดจระนา (<i>Occidozyga lima</i>)	+	—	—	—
เขียดทราย (<i>Occidozyga martensii</i>)	+	—	—	—
Family Rhacophoridae				
ปาดเหนือ (<i>Polypedates megacephalus</i>)	+	—	—	—
8	0,1,7	0	0	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567)

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

3 = IUCN (2023-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 2				
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Squamata				
Family Agamidae				
กิ้งก่าหัวแดง (<i>Calotes versicolor</i>)	+	ค	—	—
Family Gekkonidae				
ตุ๊กแกบ้าน (<i>Gekko gecko</i>)	++	—	—	—
จิ้งจกหางหนาม (<i>Hemidactylus frenatus</i>)	++	—	—	—
จิ้งจกหางแบน (<i>Hemidactylus platyurus</i>)	+++	—	—	—
Family Scincidae				
จิ้งเหลนหลากลาย (<i>Eutropis macularia</i>)	++	—	—	—
Family Varanidae				
ตะกวดเบงกอล (<i>Varanus bengalensis</i>)	+	ค	—	NT
6	1,3,2	2	0	1

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567)

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

NT = ใกล้สูญคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

3 = IUCN (2023-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

NT = ใกล้สูญคุกคาม

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 3				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Anseriformes				
Family Anatidae				
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	+	ค	—	—
Order Caprimulgiformes				
Family Apodidae				
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	+	ค	—	—
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)	+	ค	—	—
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus nipalensis</i>)	+	ค	—	—
Order Cuculiformes				
Family Cuculidae				
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	++	ค	—	—
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	+	ค	—	—
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)	+++	ค	—	—
Order Columbiformes				
Family Columbidae				
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	+++	—	—	—
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	+++	ค	—	—
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	++	—	—	—
นกเขาขนาบ (<i>Geopelia striata</i>)	+	—	—	—
Order Gruiformes				
Family Rallidae				
นกกวัก (<i>Amaurornis phoenicurus</i>)	+	ค	—	—
Order Charadriiformes				
Family Turnicidae				
นกคุ่มอกลาย (<i>Turnix suscitator</i>)	+	ค	—	—
Family Glareolidae				
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	+++	ค	—	—
Family Scolopacidae				
นกอีโก้ยเล็ก (<i>Numenius phaeopus</i>)	+	ค	—	—
Family Recurvirostridae				
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)	+	ค	—	—
Family Charadriidae				
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	+++	ค	—	—
Order Ciconiiformes				
Family Ciconiidae				
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	+	ค	—	—
Order Pelecaniformes				
Family Ardeidae				
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	+	ค	—	—
นกยางเปี้ย (<i>Egretta garzetta</i>)	+	ค	—	—

ตารางที่ 3				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ทำอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Accipitriformes				
Family Accipitridae				
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	++	ค	—	—
เหยี่ยวนกเขาชริก (Accipiter badius)	+	ค	—	—
Order Coraciiformes				
Family Coraciidae				
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	+	ค	—	—
นกกระเต็นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)	++	ค	—	—
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	++	ค	—	—
Order Piciformes				
Family Megalaimidae				
นกโพระตกรรณดา (<i>Psilopogon lineatus</i>)	++	ค	—	—
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	++	ค	—	—
Order Passeriformes				
Family Campephagidae				
นกพญาไฟเล็ก (<i>Pericrocotus cinnamomeus</i>)	+	ค	—	—
Family Artamidae				
นกแอ่นพวง (<i>Artamus fuscus</i>)	+++	ค	—	—
Family Aegithinidae				
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	+	ค	—	—
Family Rhipiduridae				
นกอีแพรดแถบออกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	+	ค	—	—
Family Corvidae				
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	+++	ค	—	—
นกกาแวน (<i>Crypsirina temia</i>)	+	ค	—	—
Family Alaudidae				
นกจาบฝนปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	++	ค	—	—
Family Pycnonotidae				
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	++	ค	—	—
นกปรอดหน้าขาว (<i>Pycnonotus goiavier</i>)	+	ค	—	—
Family Hirundinidae				
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	+	ค	—	—
Family Cisticolidae				
นกกระเจี๊ยบหัวสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)	++	ค	—	—
นกกระเจี๊ยบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	+	ค	—	—
นกกระเจี๊ยบคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	+	ค	—	—
Family Sturnidae				
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	+	ค	—	—
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	++	ค	—	—
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	++	ค	—	—
Family Muscipidae				
นกยางเขนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	++	ค	—	—
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	++	ค	—	—

ตารางที่ 3				
รายชื่อนกที่สำรวจพบ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ต่อ)				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับ ความชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Family Dicaeidae				
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	+	ค	—	—
Family Nectariniidae				
นกกิ้งก่าป่า (Cinnyris asiaticus)	+	ค	—	—
นกกิ้งก่าป่าเหลือง (Cinnyris jugularis)	++	ค	—	—
Family Passeridae				
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	++	ค	—	—
นกกระจอกตาสี (Passer flaveolus)	++	ค	—	—
นกกระจอกบ้าน (Passer montanus)	++	—	—	—
Family Estrildidae				
นกกระดัดหัวเข็ม (Lonchura punctulata)	+	ค	—	—
Family Motacillidae				
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	+	ค	—	—
53	7,18,28	49	0	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567)

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

3 = IUCN (2023-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 4				
รายชื่อสัตว์เลื้อยคลานที่สำรวจพบ ทำอากาศยานบุรีรัมย์				
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ระดับความ ชุกชุม	สถานภาพ		
		1	2	3
Order Chiroptera				
Family Vespertilionidae				
ค้างคาวลูกหนูบ้าน (<i>Pipistrellus javanicus</i>)	+	ค	—	—
Order Rodentia				
Family Muridae				
หนูท้องขาว (<i>Rattus tanezumi</i>)	+	—	—	—
Family Sciuridae				
กระรอกหลากสี (<i>Callosciurus finlaysoni</i>)	+	—	—	—
กระจ๊อน (<i>Menetes berdmorei</i>)	+	—	—	—
กระเล็นขนปลายหูสั้น (<i>Tamias mccllellandi</i>)	+	—	—	—
5	0,0,5	1	0	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567)

ระดับชุกชุม : +++ = ชุกชุมมาก ++ = ชุกชุมปานกลาง + = ชุกชุมน้อย

สถานภาพ : 1 = พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562

ค = สัตว์ป่าคุ้มครอง - = ไม่ได้รับการคุ้มครองโดยกฎหมาย

2 = สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2563)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

3 = IUCN (2023-1)

— = กลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด/ไม่มีสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์

VU = สัตว์ป่ามีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์

EN = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

NT = ใกล้ถูกคุกคาม

CR = สัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่ง

ตารางที่ 5
ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร

อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
เปิดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)			✓
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)		✓	
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)		✓	
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus nipalensis</i>)		✓	
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)			✓
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)			✓
นกกาเหว่า (<i>Eudynamis scolopaceus</i>)			✓
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓		
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	✓		
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	✓		
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	✓		
นกกวัก (<i>Amauornis phoenicurus</i>)			✓
นกคุ้มอกลาย (<i>Turnix suscitator</i>)			✓
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)		✓	
นกอีโก้ยเล็ก (<i>Numenius phaeopus</i>)		✓	
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)		✓	
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)		✓	
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)		✓	
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)		✓	
นกยางเปี่ย (<i>Egretta garzetta</i>)		✓	
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)		✓	
เหยี่ยวนกเขาชิดรา (<i>Accipiter badius</i>)		✓	
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)		✓	
นกกะเต็นอกขาว (<i>Halcyon smyrnensis</i>)		✓	
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)		✓	
นกไทรดกธรรมดา (<i>Psilopogon lineatus</i>)			✓
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)			✓
นกพญาไฟเล็ก (<i>Pericrocotus cinnamomeus</i>)		✓	
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)		✓	
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)			✓
นกอีแพรดแถบออกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)			✓
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)			✓
นกกาแว่น (<i>Crypsirina temia</i>)			✓
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)		✓	
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)			✓
นกปรอดหน้าवल (<i>Pycnonotus goiavier</i>)			✓
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)		✓	
นกกระजิบหน้าสีเรียบ (<i>Prinia inornata</i>)		✓	
นกกระจิบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)		✓	
นกกระจิบคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)		✓	

<div> <div>ตารางที่ 5</div> <div>ความสัมพันธ์ของนกกับแหล่งอาหาร (ต่อ)</div> </div>			
อันดับ/วงศ์/ชนิด	ประเภทการกินอาหารของนก		
	พืช	สัตว์	พืช และสัตว์
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)			✓
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)			✓
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)			✓
นกยางเขนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)			✓
นกยอดหญ้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)		✓	
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	✓		
นกกินปลีดำม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	✓		
นกกินปลีดอกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	✓		
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)			✓
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)			✓
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)			✓
นกกระดัดขี้หมู (<i>Lonchura punctulata</i>)			✓
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)		✓	
53	7	24	22

ตารางที่ 6 สถานภาพตามฤดูกาลของนก	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	R
นกแอ่นกินรัง (<i>Aerodramus germani</i>)	R
นกแอ่นตาล (<i>Cypsiurus balasiensis</i>)	R
นกแอ่นบ้าน (<i>Apus nipalensis</i>)	R
นกกระปูดใหญ่ (<i>Centropus sinensis</i>)	R
นกบั้งรอกใหญ่ (<i>Phaenicophaeus tristis</i>)	R
นกกาเหว่า (<i>Eudynamys scolopaceus</i>)	R
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	R
นกเขาไฟ (<i>Streptopelia tranquebarica</i>)	R
นกเขาใหญ่ (<i>Spilopelia chinensis</i>)	R
นกเขาขาว (<i>Geopelia striata</i>)	R
นกกวัก (<i>Amauromis phoenicurus</i>)	R
นกคุ้มมอกลาย (<i>Tumix suscitator</i>)	R
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	B
นกอีโก้ยเล็ก (<i>Numenius phaeopus</i>)	M
นกตีนเทียน (<i>Himantopus himantopus</i>)	R
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	R
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	R
นกยางกรอกพันธุ์จีน (<i>Ardeola bacchus</i>)	M
นกยางเปี้ย (<i>Egretta garzetta</i>)	R
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	R
เหยี่ยวนกเขาชิดรา (<i>Accipiter badius</i>)	R
นกตะขาบทุ่ง (<i>Coracias affinis</i>)	R
นกกะเดียนอกขาว (<i>Halcyon smymensis</i>)	R
นกจาบคาเล็ก (<i>Merops orientalis</i>)	R
นกโพระดกธรรมดา (<i>Psilopogon lineatus</i>)	R
นกตีทอง (<i>Psilopogon haemacephalus</i>)	R
นกพญาไฟเล็ก (<i>Pericrocotus cinnamomeus</i>)	R
นกแอ่นพง (<i>Artamus fuscus</i>)	R
นกขมิ้นน้อยธรรมดา (<i>Aegithina tiphia</i>)	R
นกอีแพรดแถบออกดำ (<i>Rhipidura javanica</i>)	R
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	R
นกกาแวว (<i>Crypsirina temia</i>)	R
นกจาบผ่นปีกแดง (<i>Mirafra erythrocephala</i>)	R
นกปรอดสวน (<i>Pycnonotus corandi</i>)	R
นกปรอดหน้าवल (<i>Pycnonotus goiavier</i>)	R
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	M
นกกระจิบหญ้าสี่เรียว (<i>Prinia inornata</i>)	R
นกกระจิบธรรมดา (<i>Orthotomus sutorius</i>)	R
นกกระจิบคอดำ (<i>Orthotomus atrogularis</i>)	R
นกเอี้ยงหงอน (<i>Acridotheres grandis</i>)	R
นกเอี้ยงสาริกา (<i>Acridotheres tristis</i>)	R
นกกิ้งโครงคอดำ (<i>Gracupica nigricollis</i>)	R
นกกาขงเขนบ้าน (<i>Copsychus saularis</i>)	R

ตารางที่ 6 สถานภาพตามฤดูกาลของนก (ต่อ)	
อันดับ/วงศ์/ชนิด	สถานภาพตามฤดูกาลของนก
นกยอคหน้าสีดำ (<i>Saxicola caprata</i>)	R
นกสีชมพูสวน (<i>Dicaeum cruentatum</i>)	R
นกกินปลีดำม่วง (<i>Cinnyris asiaticus</i>)	R
นกกินปลีอกเหลือง (<i>Cinnyris jugularis</i>)	R
นกกระจอกใหญ่ (<i>Passer domesticus</i>)	R
นกกระจอกตาล (<i>Passer flaveolus</i>)	R
นกกระจอกบ้าน (<i>Passer montanus</i>)	R
นกกระต๊อสีชมพู (<i>Lonchura punctulata</i>)	R
นกเด้าดินทุ่งเล็ก (<i>Anthus rufulus</i>)	R
53	49,3,1

หมายเหตุ : R = นกประจำถิ่น

M = นกอพยพ

B = นกอพยพเข้ามาสร้างรังวางไข่

ตารางที่ 7			
โอกาสที่อากาศยานจะชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด			
ชนิด	โอกาสที่อากาศยานจะชนนก		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	×	×	✓
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	×	✓	×
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	✓	×	×
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓	×	×
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓	×	×
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	×	×
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	×	×	✓
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	✓	×	×
8	5	1	2

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567)

ตารางที่ 8			
โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอากาศยานหากเกิดการชน			
ชนิด	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	ต่ำ (ควรเฝ้าระวัง)	ปานกลาง	สูง
เป็ดแดง (<i>Dendrocygna javanica</i>)	×	×	✓
เหยี่ยวแดง (<i>Haliastur indus</i>)	×	✓	×
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	✓	×	×
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	✓	×	×
อีกา (<i>Corvus macrorhynchos</i>)	✓	×	×
นกนางแอ่นบ้าน (<i>Hirundo rustica</i>)	✓	×	×
นกปากห่าง (<i>Anastomus oscitans</i>)	×	×	✓
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glaucopis maldivarum</i>)	✓	×	×
8	5	1	2

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (บริษัท เอเซีย แลป แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, เมษายน พ.ศ.2567)

<div> <div>ตารางที่ 9</div> <div>ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของท่าอากาศยานบุรีรัมย์</div> </div>			
<div> <div>Potential of Strike</div> <div>Potential of Damage</div> </div>	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	<div> <div>นกกระแตแต้แว๊ด</div> <div>นกพิราบป่า</div> <div>อีกา</div> <div>นกนางแอ่นบ้าน</div> <div>นกแอ่นทุ่งใหญ่</div> </div>		
ปานกลาง		เหยี่ยวแดง	
สูง			<div> <div>เป็ดแดง</div> <div>นกปากห่าง</div> </div>